

PROPUESTA DE ENMIENDA AL LAR 153**NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA**

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

el texto que ha de suprimirse aparece tachado	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
el texto que ha de suprimirse aparece tachado y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

Capítulo B Informaciones sobre las condiciones de los aeródromos**153.110. RESERVADO Publicación de Información del nivel de protección SEI**

(a) El operador/explotador de aeródromo debe suministrar información relativa al nivel de protección proporcionado en un aeródromo a los fines de salvamiento y extinción de incendios.

Nota. – En el Capítulo E, sección 153.415 del LAR 153, se incluyen requisitos respecto al salvamiento y extinción de incendios (SEI)

(b) El nivel de protección proporcionado en un aeródromo debe ser expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamiento y extinción de incendios de conformidad con los tipos y cantidades de agentes extintores de que se disponen normalmente en un aeródromo.

(c) El operador/explotador de aeródromo debe notificar a las dependencias apropiadas de los servicios de tránsito aéreo y los servicios de información aeronáutica los cambios en el nivel de protección de que disponen normalmente en un aeródromo para el salvamiento y extinción de incendios, para permitir que dichas dependencias faciliten la información necesaria a las aeronaves que lleguen y que salgan.

(d) Cuando los niveles de protección vuelvan a las condiciones normales, se notificará a las dependencias anteriormente mencionadas.

Capítulo D Señalización de áreas de uso restringido**153.305. Áreas fuera de servicio**

- (a) El operador/explotador del aeródromo debe establecer los procedimientos para señalar las áreas fuera de servicio según lo establecido en el ~~Capítulo F del LAR 154. Apéndice 5—Señalización del área de movimiento y Apéndice 6—Iluminación del área de movimiento~~; de una manera aceptable a la AAC. Estas áreas pueden ser:
- (1) las que se encuentren en el área de movimiento o que estén adyacentes a esta u otra área del aeródromo, en el que pueda operar una aeronave;
 - (2) todo equipo y obra de construcción que afecte el movimiento seguro de las aeronaves en el aeródromo.
 - (3) cualquier área adyacente a una radioayuda que interfiera contra una señal, o afecte a la radioayuda; y
 - (4) los procedimientos y estándares para identificar y marcar las áreas fuera de servicio establecidos en el Manual de Aeródromo deben ser aceptables a la AAC.

153.310. Superficies no resistentes

El operador/explotador de aeródromo debe señalar la faja lateral de calle de rodaje en las calles de rodaje, las plataformas de viraje en la pista, los apartaderos de espera y las plataformas a fin de distinguir las superficies no resistentes y las áreas fuera de servicio de las áreas aptas para soportar carga y cuyo uso por las aeronaves puede causar daños a las mismas según lo establecido en el ~~Capítulo F del LAR 154. Apéndice 5—Señalización del área de movimiento~~;

153.315. Área anterior al umbral

El operador/explotador de aeródromo debe señalar la superficie anterior al umbral que esté pavimentada y no sea apropiada para que la utilicen normalmente las aeronaves, toda la longitud que preceda al umbral, según lo establecido en el ~~Capítulo F del LAR 154. Apéndice 5—Señalización del área de movimiento~~.

Capítulo E Servicios, equipo e instalaciones de aeródromo**153.425. Agentes extintores**

(a) En los aeródromos debe suministrarse agentes extintores principales y complementarios.

(1) El agente extintor principal debe ser:

- (i) a) una espuma de eficacia mínima de nivel A; o
- (ii) b) una espuma de eficacia mínima de nivel B; o
- (iii) c) una espuma de eficacia mínima de nivel C; o
- (iv) d) una combinación de estos agentes.

(2) El agente extintor principal para aeródromos de las Categorías 1 a 3 deberá ser, de preferencia, una espuma de eficacia de nivel B o C.

(3) El agente extintor complementario debe ser un producto químico seco en polvo adecuado para extinguir incendios de hidrocarburos.

Nota 1. — Al seleccionar productos químicos secos en polvo, para utilizarlos juntamente con espuma, deben extremarse las precauciones para asegurar y demostrar la compatibilidad de ambos tipos de agentes.

Nota 2. — Pueden utilizarse agentes alternativos complementarios que tengan una capacidad de extinción de incendios equivalente. En la [CA-AGA-153-008](#) se proporciona información adicional sobre agentes extintores.

(d) La cantidad de concentrado de espuma que ha de transportarse por separado en los vehículos para producir la espuma debe ser proporcional a la cantidad de agua transportada y al concentrado de espuma elegido. La cantidad de concentrado de espuma que ha de transportarse en un vehículo deberá bastar para aplicar, como mínimo, dos cargas de solución de espuma.

(e) Deberá proporcionarse suministros de agua suplementarios para el reaprovisionamiento rápido de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el lugar donde ocurra un accidente de aeronave, en el caso de estar previsto en el plan de emergencia.

(f) Cuando en un aeródromo se usa una combinación de espumas de diferentes niveles de eficacia, la cantidad total de agua que debe suministrarse para la producción de espuma deberá calcularse para cada tipo de espuma y la distribución de estas cantidades debe documentarse para cada vehículo y aplicarse al requisito global de salvamento y extinción de incendios.

(g) ~~(e)~~ El régimen de descarga de la solución de espuma no debe ser inferior a los regímenes indicados en la tabla 9-2.

(h) ~~(f)~~ Los agentes complementarios cumplirán las especificaciones pertinentes de la Organización Internacional de Normalización (ISO)*.

*Véase la publicación 7202 (Powder) de la ISO.

(i) ~~(g)~~ El régimen de descarga de los agentes complementarios no debe ser inferior a los valores que figuran en la tabla 9-2.

(j) ~~(h)~~ Para el reabastecimiento de los vehículos extintores, debe mantenerse en el aeródromo una reserva de concentrado de espuma equivalente al doscientos por ciento (200%) de las cantidades indicadas en las Tabla 9-2.

(k) ~~(i)~~ El operador/explotador de aeródromo, debe garantizar que los productos químicos secos en polvo solo se sustituirán por un agente que tenga una capacidad equivalente o mejor para extinguir todos los tipos de incendio en que este previsto utilizar complementarios.

(l) ~~(j)~~ A los efectos de reabastecer los vehículos, debe mantenerse en el aeródromo una reserva de agente complementario equivalente al 100 % de la cantidad indicada en la tabla 9-2. Debe incluirse el gas propulsor suficiente para utilizar este agente complementario de reserva. Los aeródromos

de Categoría 1 y 2 que hayan reemplazado hasta el 100 % de agua por agentes complementarios deberán mantener una reserva de 200 % de agentes complementarios.

- (m) (k) Cuando se prevea un retardo importante en el reabastecimiento de suministros, las cantidades de reserva indicadas en (k) y (l) deberían aumentarse según lo determine una evaluación de riesgos.

153.460. Personal del SEI

- (a) El operador/explotador de aeródromos, durante las operaciones de vuelo, debe designar suficiente personal capacitado y competente para que pueda desplazarse inmediatamente, con los vehículos de salvamento y extinción de incendios, y manejar el equipo a su capacidad máxima. Este personal debe desplegarse de tal modo que pueda intervenir en un tiempo de respuesta mínimo y lograr la aplicación continua de los agentes extintores al régimen conveniente. También debe estudiarse si conviene que el personal utilice mangueras y escaleras de mano y cualquier otro equipo de salvamento y extinción de incendios asociado normalmente a las operaciones de salvamento y extinción de incendios.
- (b) El programa de adiestramiento del personal de salvamento y extinción de incendios deberá contar con instrucción relativa a la actuación humana, comprendiendo la coordinación de equipos.
- (c) (b) El operador/explotador de aeródromo, debe asegurar que todo el personal de salvamento y extinción de incendios esté debidamente entrenado para desempeñar sus obligaciones de manera eficiente y que participe en ejercicios reales de extinción de incendios que correspondan a los tipos de aeronaves y al tipo de equipo de salvamento y extinción de incendios que se utilicen en el aeródromo, incluso incendios alimentados por combustible a presión.
- (d) (e) El plan de estudios de entrenamiento debe incluir instrucción inicial y recurrente que incluya por lo menos, las siguientes áreas:
- (1) Familiarización con el aeropuerto.
 - (2) Familiarización con la aeronave.
 - (3) Seguridad del personal de extinción de incendios y rescate.
 - (4) Sistemas de comunicación de emergencia en el aeropuerto, incluyendo alarmas de fuego.
 - (5) Uso de mangueras de fuego, boquillas, torres, otros accesorios.
 - (6) Aplicación de los tipos de agentes extinguidores.
 - (7) Asistencia a las aeronaves para evacuación de emergencia.
 - (8) Operaciones para la extinción de incendios.
 - (9) Adaptación y uso estructural de equipo de extinción de incendios y rescate de aeronaves.
 - (10) Mercancías peligrosas.
 - (11) Familiarización con los deberes de personal de extinción de fuegos y rescate, bajo un plan de emergencia de aeropuerto.
 - (12) Vestimenta y equipo respiratorio de protección.
- (e) (d) Al determinar el número mínimo de personal necesario para las operaciones de salvamento y extinción de incendios, debe realizarse un análisis de los recursos necesarios para la tarea y documentarse en el Manual del aeródromo el nivel de dotación de personal.
- (f) (e) Todo el personal de salvamento y extinción de incendios debe contar con el equipo de protección apropiado, tanto en lo que se refiere a vestimenta como a equipos respiratorios, a fin de que puedan desempeñar sus obligaciones de manera efectiva.

153.465. Traslado de aeronaves inutilizadas

- (a) El operador/explotador del aeródromo debe disponer y establecer un plan para el traslado de aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades y designar un Coordinador para poner en práctica el plan, ~~como se establece en el Apéndice 2 — Retiro de Aeronaves Inutilizadas.~~

Nota.- Orientaciones para el establecimiento del plan para el traslado de aeronaves inutilizadas están disponibles en la CA-AGA-153-003.

- (b) El plan debe incluir la siguiente información correspondiente al personal y organismos involucrados en la ejecución del plan:
- (1) Nombre
 - (2) Puesto
 - (3) Teléfono
 - (4) Dirección
- (c) El plan de traslado de aeronaves inutilizadas debe basarse en las características de las aeronaves que operan en el aeródromo y debe estar detallado en el Manual de Aeródromo. **Dicho manual debe incluir como mínimo:**
- (1) una lista del equipo y personal de que podría disponerse para tales propósitos en el aeródromo o en sus proximidades; y
 - (2) arreglos para la pronta recepción de equipo disponible en otros aeródromos para la recuperación de aeronaves.
- ~~(d) El operador/explotador del aeródromo debe tomar medidas para que la información sobre la capacidad de traslado de aeronaves inutilizadas sea promulgada en la sección correspondiente del AIP.~~
- (d) El operador/explotador del aeródromo, en su planificación previa a la ocurrencia de un accidente, debe establecer los procedimientos para la aplicación del plan de recuperación de aeronaves inutilizadas aceptable a la AAC, para lo cual debe considerar lo siguiente:
- (1) detalles respecto a organización;
 - (2) lista de equipo disponible de otros aeródromos a requerimiento;
 - (3) lista del personal de contacto del operador/explotador en el aeródromo;
 - (4) una declaración de acuerdos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de remoción propio o de terceros;
 - (5) una lista de contratistas locales (con los nombres y números del teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción; y
 - (6) disposición final de los desechos y/o combustible descargado.

153.470. Reducción del peligro de choques con aves y otros animales

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe evaluar el peligro de choques con aves y otros animales en un aeródromo o en sus cercanías mediante:
- (1) el establecimiento de un procedimiento para registrar y notificar los choques de aves y otros animales con aeronaves;
 - (2) la recopilación de información de los explotadores de aeronaves, del personal de los aeródromos y otras fuentes sobre la presencia de fauna en el aeródromo o en sus cercanías que constituya un peligro potencial para las operaciones aeronáuticas; y
 - (3) una evaluación continua del peligro que representa la fauna efectuada por personal competente.

- (b) El operador/explotador de aeródromo, de acuerdo a los procedimientos establecidos en su WHMP (véase párrafo 153.470(f)), debe recopilar informes sobre choques con aves y otros animales y debe enviar a la AAC, en el formato y frecuencia que esta establezca.
- (c) ~~(b)~~ El operador/explotador del aeródromo debe tomar medidas para disminuir el riesgo para las operaciones de aeronaves adoptando medidas que reduzcan al mínimo la posibilidad de colisiones entre fauna y aeronaves.
- (d) ~~(c)~~ El operador/explotador de aeródromo debe realizar un inventario de los sitios que atraen a la fauna silvestre dentro de un radio apropiado alrededor del aeródromo.
- (1) El radio apropiado deberá ser definido sobre la base de la evaluación de la fauna silvestre de los alrededores del aeródromo.
Nota.- El radio apropiado suele ser de 13km en torno del punto de referencia del aeródromo, pero se puede extender o reducir de acuerdo a la evaluación de la fauna silvestre.
 - (2) Se prestará especial atención a los sitios cercanos a la parte aeronáutica y las áreas cubiertas por las superficies de aproximación y de ascenso en el despegue.
- (e) ~~(d)~~ El operador/explotador del aeródromo debe notificar a la AAC sobre la presencia de vertederos de basura, o cualquier otra fuente que pueda atraer aves y otros animales, en las cercanías del aeródromo, para permitir que la AAC evalúe cualquier riesgo para las aeronaves derivado de estos sitios y pueda actuar para reducirlo al máximo razonablemente posible.
- (f) ~~(e)~~ El operador/explotador de aeródromo debe elaborar, implantar un Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre (WHMP) en el aeródromo, y demostrar su efectividad.
- (1) El Programa se adaptará y estará acorde al tamaño, al nivel de complejidad del aeródromo, a la cantidad de movimientos y tipos de aeronaves, teniendo en cuenta los peligros que representa la fauna silvestre identificados y la evaluación de riesgos de esos peligros.
 - (2) El Programa incluirá, como mínimo:
 - (i) una descripción de su organización, sus funciones y sus tareas;
 - (ii) procedimientos para recabar, notificar y registrar datos sobre los choques con fauna silvestre y la fauna silvestre observada;
 - (iii) un método y un procedimiento de evaluación de los riesgos que entraña la fauna silvestre para la seguridad operacional, incluidos exámenes anuales;
 - (iv) procedimientos, medios y personal para la ordenación de hábitats y terrenos;
 - (v) procedimientos, medios y personal para expulsar y disuadir a la fauna silvestre;
 - (vi) procedimientos para coordinar con otros interesados; y
 - (vii) procedimientos, medios y disposiciones para instruir al personal.

Nota.- Véase la CA-AGA-153-006 para la elaboración del Programa de Gestión del Peligro que Representa la Fauna Silvestre y la CA-AGA-139-002 para el desarrollo del plan de instrucción relativo al tema.

153.473. Seguridad Operacional en la Plataforma

Nota.- En la Circular CA-AGA-153-005 se disponen de orientaciones respecto la implementación de los procedimientos para seguridad operacional en la plataforma.

- (a) El operador/explotador de aeródromo, en colaboración con los usuarios de la plataforma, debe identificar los peligros relacionados con las actividades en la plataforma y ~~debe~~ **para** establecer e implantar medidas de mitigación, según corresponda.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe establecer procedimientos de seguridad operacional en la plataforma, ~~o debe asegurarse de que esos procedimientos estén vigentes. Esos procedimientos deben incluir,~~ **que** incluyan como mínimo, lo siguiente:
- (1) asignación de puestos de estacionamiento de aeronaves;

- (2) servicio de maniobras en tierra;
 - (3) vehículo de escolta;
 - (4) precauciones contra chorro de reactores;
 - (5) limpieza de la plataforma;
 - (6) empuje de aeronaves;
 - (7) operación de pasarelas telescópicas;
 - (8) movimientos de vehículos;
 - (9) disciplina en la plataforma; y
 - (10) divulgación de información.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe establecer procedimientos para recabar, analizar y proteger datos a fin de comprender y mejorar la performance de seguridad operacional de la plataforma.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un mecanismo para comunicar información que pueda mejorar la seguridad operacional en la plataforma, incluidos los procedimientos locales específicos, a los usuarios pertinentes de la plataforma.
- (e) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un mecanismo para asegurarse que los vehículos de emergencia que circulen en respuesta a una emergencia tengan prioridad sobre el resto del tráfico de movimiento en la plataforma.
- (f) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un mecanismo para asegurarse que los [RPEAGA/19: anterior párrafo 153.475(f)]
- (1) Cedan el paso a los vehículos de emergencia, a las aeronaves en rodaje, a las que estén a punto de iniciar el rodaje, y a la que sean empujadas o remolcadas; y
 - (2) Cedan el paso a otros vehículos de conformidad con los reglamentos locales.
- (g) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que se proporcione guía a las aeronaves al llegar o salir del puesto de estacionamiento.
- Nota. – Para proporcionar guía a las aeronaves podrán usarse sistemas visuales de guía de atraque, personal, iluminación o señalización.*
- (h) El operador de aeródromo debe asegurarse de que se vigile el puesto de estacionamiento de aeronave en forma presencial o a distancia para que se mantengan los márgenes de separación recomendados.
- Nota. - Pueden producirse dependencias en el puesto de estacionamiento cuando se usan múltiples ejes en un mismo puesto de estacionamiento, lo que crea posibles variaciones en las separaciones de los obstáculos fijos o móviles con los puestos adyacentes*
- (i) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que se apliquen procedimientos de parada de emergencia para detener a las aeronaves que procedan a estacionar, cuando se vea comprometida la seguridad operacional en el puesto de estacionamiento.
- (j) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que no se permita que el personal, salvo el necesario para ayudar en la llegada y salida inicial de la aeronave, se acerque a la aeronave cuando las luces anticollisión estén encendidas y los motores en marcha.
- (k) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que las aeronaves estacionadas estén debidamente sujetas para evitar cualquier movimiento involuntario.

Nota.- Los procedimientos relativos a la identificación de peligros, implantación de medidas de mitigación, análisis y protección de datos y comunicación de información de seguridad operacional en la plataforma pueden estar incorporados en el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del operador de aeródromo (véase Capítulo K de este Reglamento).

153.475. Servicio de dirección en la plataforma

Nota.- En la Circular CA-AGA-153-005 se disponen de orientaciones respecto al servicio de dirección en la plataforma y la el análisis de las condiciones que justifican que se proporcione dicho servicio.

- (a) Cuando el volumen del tránsito y las condiciones de operación lo justifiquen, el operador/explotador de aeródromo debe proporcionar o asegurarse que se proporcione un servicio de dirección en plataforma, con la finalidad de:
- (1) reglamentar el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos;
 - (2) reglamentar y ordenar el movimiento de aeronaves en la plataforma y coordinar dichos movimientos con la torre de control del aeródromo; y
 - (3) asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades.

Nota.- El servicio de dirección en la plataforma puede ser proporcionado por la dependencia ATS del aeródromo, por el operador/explotador de aeródromo, alguna otra autoridad de operación del aeródromo, o en cooperación mutua entre ellos, de acuerdo a las reglas del Estado y/o determinación de la AAC.

- (b) Cuando la torre de control de aeródromo no participe en el servicio de dirección en la plataforma, el operador/explotador de aeródromo debe establecer procedimientos para facilitar el paso ordenado de las aeronaves entre la dependencia de dirección en la plataforma y la torre de control de aeródromo.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que el servicio de dirección en plataforma se proporcione mediante instalaciones de comunicaciones radiotelefónicas.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que, cuando estén en vigor los procedimientos relativos a condiciones de visibilidad reducida, se restrinjan al mínimo el número de personas y vehículos que circulen en la plataforma.
- (e) El operador/explotador de aeródromo debe asignar a las aeronaves un puesto de estacionamiento o área de plataforma apropiado a sus características.
- (f) El operador/explotador de aeródromo debe realizar una evaluación de los riesgos cuando exista la necesidad de estacionar aeronaves en zonas distintas de los puestos de estacionamiento o la plataforma.

Nota. – Puede plantearse la necesidad de estacionar aeronaves en zonas distintas a los puestos de estacionamientos o la plataforma, derivado de situaciones tales como: desvíos masivos, acontecimientos especiales, condiciones meteorológicas adversas, requisitos de contingencias, obras en cursos, etc.

- (g) El operador/explotador de aeródromo al asignar una aeronave a un puesto de estacionamiento, debe considerar los siguientes parámetros:
- (1) ayudas de estacionamiento;
 - (2) instalaciones que prestan servicios a los puestos de estacionamientos;
 - (3) proximidad de la infraestructura;
 - (4) otras aeronaves estacionadas en los puestos de estacionamiento vecinos;
 - (5) las dependencias del puesto de estacionamiento de la aeronave; y
 - (6) la protección contra el chorro de los reactores y el torbellino de las hélices.
- ~~(e) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que los vehículos de emergencia que circulen en respuesta a una situación de emergencia tengan prioridad sobre el resto del tráfico de movimiento en la superficie.~~
- ~~(f) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que los vehículos que circulen en la plataforma cedan el paso a:~~
- ~~(1) Los vehículos de emergencia, a las aeronaves en rodaje, a las que estén a punto de iniciar el~~

~~rodaje, y a las que sean empujadas o remolcadas; y
(2) otros vehículos de conformidad con los reglamentos locales.~~

- ~~(g) El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que se vigile el puesto de estacionamiento de aeronaves, para que se proporcionen los márgenes de separación recomendados a las aeronaves que lo utilicen.~~

153.480. Servicio a las aeronaves en tierra Abastecimiento de combustible para las aeronaves – Consideraciones de seguridad operacional

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe establecer ~~los procedimientos~~ un mecanismo para asegurarse que durante las operaciones de abastecimiento de combustible ~~para que~~ las aeronaves en tierra dispongan del suficiente equipo extintor de incendios y personal capacitado y entrenado, para su aplicación, por lo menos para la intervención inicial en caso de que se incendie el combustible y para atender a un derrame importante de combustible o incendio, ~~sin perjuicio de que~~ debe existir un procedimiento para ~~requerir la presencia inmediata de~~ alertar a los servicios de salvamento y extinción de incendios.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe establecer ~~los procedimientos~~ un mecanismo para asegurarse que cuando se haga el reabastecimiento de combustible ~~se haga con seguridad, cuando~~ mientras las aeronaves tengan pasajeros ~~embarcados, embarcando,~~ a bordo, o desembarcando, el equipo terrestre se ubicará de manera que permita:
- (1) utilizar un número suficiente de salidas para que la evacuación se efectúe con rapidez;
 - y
 - (2) disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse en caso de emergencia.

153.482. Servicios de Escala

- (a) El operador/explotador de un aeródromo debe establecer un mecanismo para asegurarse que los servicios de escalas cumplen con los requisitos de seguridad operacional del aeródromo (SMS) a fin de establecer las coordinaciones, responsabilidades y las interacciones en materias de seguridad operacional de todas las partes interesadas.

Nota. - Que puede ser proporcionado por un explotador de aeronaves, por un explotador de aeródromo, o una organización independiente.

- (b) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un acuerdo local para cada proveedor de servicios de escala (GHSP), antes del inicio de sus operaciones en el aeródromo, respecto:
- (1) a la coordinación entre el SMS del Aeródromo y los proveedores de servicios de escala;
 - (2) a los procedimientos de notificación de sucesos; y
 - (3) al cumplimiento de las normas y procedimientos de seguridad operacional del aeródromo
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe disponer la inclusión del proveedor de los servicios de escala en el plan de respuesta ante emergencias del aeródromo de que trata la sección 153.401 de este reglamento.
- (d) El operador/explotador del aeródromo debe establecer las restricciones operacionales a los servicios de escala en relación con la situación operacional del aeródromo
- (e) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que los GHSP cuenten con los procedimientos adecuados para el movimiento de vehículos, equipos y personal para sus operaciones nocturnas y en condiciones meteorológicas adversas.

153.495. Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones

- (a) El operador/explotador del aeródromo debe asegurar que no se emplacen equipos o instalaciones, a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar:

- (1) en una franja de pista, un área de seguridad de extremo de pista, una franja de calle de rodaje, o dentro de las distancias establecidas en la columna 11 de la Tabla 4-19-3 C-6 del Apéndice 2 Capítulo C del al LAR 154, si estos constituyeran un peligro para las aeronaves; o
- (2) en una zona libre de obstáculos si se determina que constituyera un peligro para las aeronaves en vuelo.

(b) [...]

(c) Cualquier equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que deba estar emplazado en la parte nivelada de una franja de pista debe considerarse como un obstáculo, y en consecuencia debe ser frangible y montarse lo más bajo posible.

(d) Con excepción de los que por sus funciones requieran estar situados en ese lugar para fines de navegación aérea, o de seguridad operacional de las aeronaves no se debe emplazar equipos o instalaciones a 240 m o menos del extremo de la franja de una pista de aproximación de precisión de Categorías I, II o III ni a:

- (1) 60 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 3 o 4; o
- (2) 45 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 1 o 2,

[...]

153.501. Vallas

[...]

(e) La valla o barrera debe colocarse de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zona del aeródromo, vitales para la operación segura de las aeronaves.

- (1) Cuando se considere necesario aumentar la seguridad, deberá estar despejada las zonas a ambos lados de las vallas o barreras para facilitar la labor de las patrullas y hacer que sea más difícil el acceso no autorizado.

153.505. Iluminación para fines de seguridad

[...]

(b) Se debe instalar Iluminación en los accesos al área de movimiento y en los edificios para evitar la entrada no autorizada del público en las áreas operativas y de seguridad durante las horas de oscuridad. Toda la iluminación debe ser inspeccionada periódicamente.

153.515. Iluminación RESERVADA

~~Se debe instalar Iluminación en los accesos al área de movimiento y en los edificios para evitar la entrada no autorizada del público en las áreas operativas y de seguridad durante las horas de oscuridad. Toda la iluminación debe ser inspeccionada periódicamente.~~

153.516. Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista

(a) Cuando se instala un ARIWS en un aeródromo:

Nota 1.— La inclusión de especificaciones detalladas para un sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS) en esta sección no tiene por objeto implicar que debe proporcionarse un ARIWS en los aeródromos.

Nota 2.— La implantación de un ARIWS es una cuestión compleja que debe ser examinada cuidadosamente por los explotadores de aeródromos, los servicios de tránsito aéreo y los Estados, en coordinación con los explotadores de aeronaves.

Nota 3.— En el adjunto A, sección 20, se proporciona la descripción de un ARIWS y cómo usarlo.

- (1) este permitirá la detección autónoma de una incursión potencial o de la ocupación de una pista en servicio y enviará una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo;
- (2) funcionará y estará controlado de manera independiente de todo otro sistema visual del aeródromo;
- (3) sus componentes de ayudas visuales, p. ej., luces, se diseñarán de conformidad con las especificaciones pertinentes que figuran en 5.3; y
- (4) su falla parcial o total no interferirá con las operaciones normales del aeródromo. Para ello, deberá preverse que debe permitirse que la dependencia ATC desactive parcial o totalmente el sistema.

Nota 1.— Un ARIWS puede instalarse junto con señales mejoradas de eje de la calle de rodaje, barras de parada o luces de protección de pista.

Nota 2.— Se tiene previsto que el sistema o sistemas opere(n) en todas las condiciones meteorológicas, incluso en condiciones de poca visibilidad.

Nota 3.— Un ARIWS puede compartir componentes comunes de detección de un SMGCS o A-SMGCS, pero opera independientemente de esos sistemas

- (b) Cuando se instale un ARIWS en un aeródromo, se proporcionará información sobre sus características y situación a los servicios de información aeronáutica pertinentes para que se promulguen en la AIP, con la descripción del sistema de guía y control del movimiento en la superficie y señales como se especifica en el Anexo 15, Apéndice 1, AD 2.9.

153.545 Operaciones de sobrecarga

Aplicable hasta 27 de noviembre de 2024

- ~~(a) Cuando se efectúen operaciones de sobrecarga, el operador/explotador de aeródromo debe examinar periódicamente tanto las condiciones del pavimento como los criterios relativos a dichas operaciones, ya que la excesiva frecuencia de la sobrecarga puede disminuir en gran medida la vida útil del pavimento o exigir grandes obras de reparación.~~
- ~~(b) El operador/explotador de aeródromo, no debe permitir la utilización de movimientos efectuado por aeronaves que tengan ACN superior al PCN, excepto si un nivel equivalente de seguridad sea demostrado mediante una evaluación de la seguridad operacional.~~
- ~~(c) El operador/explotador puede permitir la operación de aeronaves con sobrecarga cuando el número de movimientos de los últimos 12 (doce) meses en el aeródromo en el caso de que:
 - ~~(1) en pavimentos flexibles, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACN que no excedan del 10% del PCN notificado no serían perjudiciales para el pavimento;~~
 - ~~(2) en pavimentos rígidos o compuestos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACN que no excedan en más de un 5% del PCN notificado;~~
 - ~~(3) el número anual de movimientos de sobrecarga no debería exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales de la aeronave; y~~
 - ~~(4) si se desconoce la estructura del pavimento, debería aplicarse una limitación del 5%.~~~~

153.545 Operaciones de sobrecarga

Aplicable a partir de 28 de noviembre de 2024

- (a) Cuando se efectúen operaciones de sobrecarga, el operador/explotador de aeródromo debe examinar periódicamente tanto las condiciones del pavimento como los criterios relativos a dichas operaciones, ya que la excesiva frecuencia de la sobrecarga puede disminuir en gran medida la vida útil del pavimento o exigir grandes obras de reparación.

- (b) El operador/explotador de aeródromo, no debe permitir la utilización de movimientos efectuado por aeronaves que tengan ACR superior al PCR, excepto si un nivel equivalente de seguridad sea demostrado mediante una evaluación de la seguridad operacional.
- (1) El operador/explotador puede permitir la operación de aeronaves con sobrecarga cuando el número de movimientos de los últimos 12 (doce) meses en el aeródromo en el caso de que:
 - (2) en pavimentos flexibles y rígidos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACR que no excedan del 10% del PCR notificado podrían no ser perjudiciales para el pavimento;
 - (3) el número anual de movimientos de sobrecarga no podrá exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales excepto en el caso de las aeronaves pequeñas.

Capítulo F Mantenimiento de las superficies del área de movimiento

153.601. Generalidades

- (a) Todo operador/explotador de aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento que incluya mantenimiento preventivo y correctivo, para asegurar que las instalaciones se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea según lo establecido en el **Apéndice 11 –Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie** del presente Reglamento y que sea aceptable a la AAC.
- ~~(b) La concepción y aplicación del programa de mantenimiento se debe ajustar a los principios relativos a factores humanos.~~

153.605. Mantenimiento de los pavimentos

- (a) Todo operador/explotador de aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de las superficies del área de movimiento del aeródromo, incluidos los pavimentos (pistas, calles de rodaje, y plataformas) y áreas adyacentes, el cual debe ser aceptable a la AAC, e incluir las condiciones de seguridad a adoptarse y la frecuencia y periodicidad de las inspecciones, a fin de evitar y eliminar cualquier objeto/desecho-(FOD)-que pudiera causar daños a las aeronaves o perjudicar el funcionamiento de los sistemas de a bordo.

Nota.- Véase la sección 153.538 de este LAR 153 para requisitos de control de FOD.

- ~~(b) El operador/explotador de aeródromo debe mantener la superficie de una pista se debe mantener de forma modo que se evite la formación de irregularidades perjudiciales y establecer un método para evaluar las irregularidades de la superficie de la pista~~
- (c) Cuando se destine una calle de rodaje para el uso de aviones de turbina, el operador/explotador de aeródromo debe mantener la superficie de los márgenes ~~debe mantenerse~~ exenta de piedras sueltas u otros objetos que puedan ser absorbidos por los motores-

153.610. Características de rozamiento de los pavimentos

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe evaluar y adoptar las medidas correctivas de mantenimiento cuando las características de rozamiento de toda la pista, o de parte de ella, sean inferiores al nivel mínimo de rozamiento establecido ~~en el Capítulo C del LAR 154 y que sea aceptable a la AAC.~~

Nota.— Debe considerarse importante para fines de mantenimiento o de notificación cualquier parte de la pista cuya longitud sea del orden de 100 m.

- ~~(b) El operador/explotador de aeródromo debe mantener las superficies de las pistas pavimentadas en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado por la AAC.~~
- (b) ~~(c)~~ Para los ~~Con~~ fines de mantenimiento, el operador/explotador debe medir periódicamente y documentar las características de rozamiento de la superficie de una pista con un dispositivo de medición continua del rozamiento que utilice elementos de humectación automática, la frecuencia de estas mediciones debe ser suficiente para determinar las tendencias de las características de rozamiento ~~dotado de un humectador automático.~~ La frecuencia de estas mediciones debe ser suficiente para determinar las tendencias de las características de rozamiento de la superficie de la pista.
- (c) ~~(d)~~ Cuando se realizan mediciones del rozamiento de superficies de las pistas con fines de mantenimiento, utilizando un dispositivo de medición continua del rozamiento con sistema propio de riego, el operador/explotador de aeródromo asegurará que la eficacia del dispositivo se ajuste a la norma establecida o convenida por el Estado.

- (d) ~~(e)~~ El operador/explotador del aeródromo ~~se debe asegurarse~~ que el personal que mide el rozamiento de las superficies de las pistas, de acuerdo con lo requerido en 153.610(c), ~~reciba~~ haya recibido instrucción para desempeñar ~~sus estas~~ funciones.
- ~~(f) El operador/explotador de aeródromos adoptará medidas correctivas de mantenimiento para impedir que las características de rozamiento de la superficie de una pista, en su totalidad o parte de ella, lleguen a ser inferiores al nivel mínimo de rozamiento especificado por el Estado.~~
- ~~(g) El operador/explotador de aeródromo debe realizar un mantenimiento correctivo cuando la pista no cumpla con los niveles establecidos de rozamiento en una distancia mínima de 100 m.~~
- (e) ~~(h)~~ El operador/explotador de aeródromos evaluará visualmente la superficie de las pistas, según sea necesario, en condiciones de lluvia natural o simulada para determinar si se produce encharcamiento o si el drenaje es malo y, cuando se requiera, se tomarán medidas correctivas de mantenimiento.

153.615. Eliminación de contaminantes

- (a) Todo operador/explotador de aeródromo debe disponer de procedimientos para eliminar de las superficies de las pistas pavimentadas en servicio, contaminantes tales como la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósitos de caucho y otras materias extrañas, tan pronto como se detecten a fin de minimizar ~~y el medio ambiente~~ su acumulación y las consecuentes afectaciones a la seguridad operacional
- (b) Todo operador/explotador de aeródromo debe disponer de procedimientos para eliminar de las superficies de las calles de rodaje pavimentadas en servicio, contaminantes tales como la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósitos de caucho y otras materias extrañas, tan pronto como se detecten, en la medida necesaria para permitir que las aeronaves puedan circular por ellas para dirigirse a una pista en servicio o salir de la misma.
- (c) Todo operador/explotador de aeródromo debe disponer de procedimientos para eliminar de las superficies de las plataformas pavimentadas en servicio, contaminantes tales como la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósitos de caucho ~~y otras materias extrañas~~, tan pronto como se detecten, en la medida en que sea necesario para permitir que las aeronaves maniobren con seguridad o, cuando sea apropiado, sean remolcadas o empujadas.
- (d) Cuando no pueda llevarse a cabo simultáneamente la limpieza de nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada barro polvo arena aceite depósitos de caucho y otras materias extrañas de las superficies del área de movimiento, ~~, debe establecerse en consulta con las partes interesadas con las partes afectadas~~ el orden de prioridades después de las pistas en servicio y documentarse en el plan para la nieve.
- (e) El operador/explotador de aeródromos debe utilizar productos químicos destinados a eliminar o a evitar la formación de hielo y de escarcha en los pavimentos de los aeródromos cuando las condiciones y especificaciones del producto indiquen que su uso puede ser eficaz. El empleo de estos productos químicos debe realizarse cautelosamente, a fin de no crear una situación más peligrosa por transformar la pista en resbaladiza ~~y/o producir contaminación del medio ambiente~~.
- (f) No se deben utilizar productos químicos que puedan tener efectos perjudiciales sobre la estructura de las aeronaves o los pavimentos, o efectos tóxicos sobre el medio ambiente del aeródromo.

153.620. Recubrimiento de los pavimentos de las pistas

- (a) En los trabajos de recubrimiento de los pavimentos de las pistas, el operador/explotador de aeródromo debe garantizar que:
- (1) La pendiente longitudinal de la rampa medida por referencia a la actual superficie de la pista o al recubrimiento anterior, ~~debe tenerse~~ debe tenerse:
 - (viii) 0,5% a 1% para los recubrimientos de hasta 5 cm de espesor inclusive; y
 - (ix) no más de 0,5% para los recubrimientos de más de 5 cm de espesor.

- (2) El recubrimiento se ~~debe~~ efectuar empezando en un extremo de la pista y continuando hacia el otro extremo, de forma que, según la utilización normal de la pista, en la mayoría de las operaciones las aeronaves se encuentren con una rampa descendente.
- (3) En cada jornada de trabajo ~~debe se~~ recubrirse toda la anchura de la pista.
- (4) El recubrimiento ~~debe se~~ construirse y ~~se~~ mantengaerse para que posea un nivel ~~mínimo~~ de rozamiento superior al ~~mínimo~~ que se especifica en ~~la el~~ *Capítulo C del LAR-154*.
- (5) Antes de poner nuevamente en servicio temporal la pista, cuyo pavimento se recubre, el eje de pista siga las especificaciones establecidas en el Capítulo E del LAR 154.
- (6) El emplazamiento de todo umbral temporal se marque con una franja transversal de 3,6 m de anchura.

~~Antes de poner nuevamente en servicio la pista cuyo pavimento se recubre, debe reconstituirse el señalamiento de la misma, conforme la configuración original, o la que corresponda ajustada a las especificaciones que se encuentran descritas en el Apéndice 5 — Señalización del Área de Movimiento del LAR 154 y que sea aceptable a la AAC.~~

Capítulo G Mantenimiento de las ayudas visuales

153.705. Mantenimiento preventivo y correctivo de Ayudas Visuales

Nota 1.— La Circular de Asesoramiento [CA-AGA-153-001](#) trae orientaciones respecto el mantenimiento de las ayudas visuales.

Nota 2. — Las disposiciones contenidas en esa sección están dirigidas a definir los objetivos para los niveles de mantenimiento. Las mismas no están dirigidas a determinar si el sistema de iluminación está operacionalmente fuera de servicio.

Nota 3. — Los ahorros de energía de los diodos electroluminiscentes (LED) se obtienen, en gran parte, gracias a que no producen el calor infrarrojo característico de las lámparas incandescentes. Los operadores/explotadores de aeródromo que han llegado a esperar que se funda el hielo y la nieve con dicho calor podrían juzgar conveniente evaluar si se requiere o no modificar el programa de mantenimiento en dichas condiciones o la posible ventaja operacional de instalar aditamentos LED con elementos generadores de calor.

Nota 4. — La tecnología de los sistemas de visión mejorada (EVS) se apoya en la característica de generación de calor infrarrojo de las luces incandescentes. Los protocolos del [LAR 215](#) ofrecen los medios apropiados de notificar a los usuarios de EVS en los aeródromos cuando los sistemas de iluminación se conviertan a LED.

(g) Se debe considerar que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50 % del valor especificado en la figura correspondiente del la Circular de Asesoramiento CA-AGA-154-005 (Especificaciones técnicas sobre colores de las ayudas visuales y características de intensidad de las luces aeronáuticas) ~~Adjunto B del Apéndice 6 del [LAR 154](#) [Diseño de Aeródromos](#). Para las luces en que la intensidad media de diseño del haz principal sea superior al valor indicado en el Adjunto B del Apéndice 6 del LAR 154, ese 50 % se debe referir a dicho valor de diseño.~~

(1) Para las luces en que se requiera que la intensidad media de diseño del haz principal sea superior al valor especificado en la figura correspondiente de la CA-AGA-154-005, se debe considerar que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50 % de ese valor superior y no el valor especificado en la CA-AGA-154-005.

(h) El sistema de mantenimiento preventivo empleado para las pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III debe comprender, como mínimo, las siguientes verificaciones:

- (1) inspección visual y medición de la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación y de pista;
- (2) control y medición de las características eléctricas de cada circuito incluido en los sistemas de luces de aproximación y de pista; y
- (3) control del funcionamiento correcto de comandos del control de intensidad luminosa empleados por el control de tránsito aéreo.

(c) La medición sobre el terreno de la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación y de pista para las pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III se debe efectuar midiendo todas las luces, a fin de asegurar el cumplimiento de las especificaciones correspondientes contenidas en la Circular CA-AGA-154-005 ~~Apéndice 6 — Iluminación del Área de Movimiento del LAR 154 [Diseño de Aeródromos](#).~~

[...]

(h) El sistema de mantenimiento preventivo, empleado para barras de parada en puntos de espera de la pista, utilizados en relación con una pista destinada a operaciones en condiciones de alcance visual en la pista inferior a ~~350~~ **300** m, debe tener como mínimo el objetivo siguiente:

- (1) que nunca estén fuera de servicio más de dos luces; y
- (2) que no queden fuera de servicio dos luces adyacentes a no ser que el espaciado entre luces sea mucho menor que el especificado.

(i) El sistema de mantenimiento preventivo utilizado para las calles de rodaje, destinadas a ser empleadas en condiciones en las que el alcance visual en la pista sea inferior a unos ~~350~~ **300** m,

debe tener como mínimo el objetivo que no se encuentren fuera de servicio dos luces adyacentes de eje de calle de rodaje.

153.710. Requisitos de fiabilidad de las ayudas visuales

[...]

- (j) El operador/explotador del aeródromo debe efectuar las mediciones correspondientes para asegurar que los parámetros de iluminación producidos por los sistemas de luces instalados, se ajusten a lo establecido en la Circular CA-AGA-154-005. ~~Apéndice 6 – Iluminación del Área de Movimiento~~ del LAR 154 aceptable a la AAC.

[...]

153.725. Mantenimiento de la energía eléctrica primaria y secundaria

[...]

- (c) El operador/explotador del aeródromo debe asegurar mediante el programa de mantenimiento que el suministro de alimentación eléctrica sea continuo para una instalación determinada, y que la energía disponga de calidad y potencia necesaria para que los servicios sigan cumpliendo los requisitos de funcionamiento operacionales, incluso en el caso de una pérdida prolongada generalizada de la red comercial o principal, según los requisitos establecidos en el ~~Capítulo G Apéndice 9 al~~ del LAR 154.

[...]

Capítulo H Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

Nota 1 – El cumplimiento de los reglamentos de seguridad operacional para obtener un certificado de aeródromo constituye la base para la implementación de un SMS. En la Circular de Asesoramiento CA-AGA-153-019 (LAR 153 – Implementación Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en operadores/explotadores de aeródromos) figuran orientación sobre la implantación implementación de un SMS.

Nota 2 – Los operadores/explotadores de aeródromo con aprobaciones múltiples que requieran SMS podrán optar por incluirlas todas en el ámbito de aplicación de un único SMS.

Nota 3 – Los operadores/explotadores de aeródromo pueden optar por integrar su SMS con otros sistemas de gestión.

153.1001. Generalidades

(a) El operador/explotador de aeródromo debe establecer e implementar y gestionar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), apropiado al tamaño o dimensión, naturaleza y complejidad de las operaciones que se llevan a cabo en el aeródromo que resulte aceptable a la AAC en el que debe:

- (1) Establecer un marco de trabajo para la implementación del SMS en el aeródromo, en el que describa la estructura de la organización, deberes y responsabilidades, a fin de asegurar que las operaciones aéreas se realicen con seguridad;
- (2) Determinar y definir las responsabilidades para cumplir y hacer cumplir todas las actividades en el aeródromo con relación a las operaciones, con seguridad y vigilar el cumplimiento de la normativa aplicable vigente;
- (3) Establecer una coordinación del operador/explotador de aeródromo con el explotador de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea y toda otra parte interesada pertinente con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones.
- (4) Abarcar un ámbito definido de productos y servicios.
- (5) Complementar con una descripción del servicio que incluya la identificación de las interfaces organizacionales pertinentes.

Nota 1 – El modo en que se establece y gestiona un SMS difiere de un operador/explotador de aeródromo a otro y depende de muchas variables, tales como el tamaño y la complejidad.

(b) El operador/explotador de aeródromo debe asegurarse que todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan los requisitos de seguridad operacional del explotador de aeródromo.

(c) En el establecimiento y la gestión de un SMS, el operador/explotador de aeródromo debe tener en cuenta específicamente las implicaciones para la actuación humana.

(d) El operador/explotador de aeródromo debe establecer los procedimientos para informar a la AAC inmediatamente sobre todo accidente, incidentes graves, entre ellos:

- (1) salidas de pista;
- (2) aterrizajes demasiado cortos;
- (3) incursiones en la pista;
- (4) aterrizaje o despegue en una calle de rodaje; y
- (5) sucesos relacionados con choques con fauna silvestre.

(e) Además de los accidentes e incidentes graves, el operador/explotador de aeródromo debe comunicar los sucesos de seguridad operacional de los siguientes tipos:

- (1) sucesos relacionados con objetos extraños (FOD) y daños producidos por objetos extraños;
- (2) otras salidas (de calle de rodaje o plataforma);

- (3) otras incursiones (en calle de rodaje o plataforma); y
- (4) colisiones en tierra.

(f) El operador/explotador de aeródromo debe coordinar con todos los usuarios del aeródromo, incluidos los explotadores de aeronaves, las agencias de servicios de escala, los proveedores de servicios de navegación aérea y otras partes interesadas, para que la recopilación de sucesos de seguridad operacional y sus datos críticos correspondientes sea más completa y precisa

153.1005. Marco del SMS en Aeródromos

(a) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad, y dicho sistema deberá incluir:

- (1) **Objetivos y recursos de la Política y objetivos de seguridad operacional (Componente 1 del SMS)**
 - (i) ~~Responsabilidad funcional y~~ Compromiso de la dirección
 - (ii) Obligación de rendición de cuentas ~~y responsabilidades en materia de~~ sobre la seguridad operacional
 - (iii) Designación del personal clave de seguridad operacional
 - (iv) Coordinación de planificación de respuesta ante emergencias
 - (v) Documentación del SMS
- (2) **Gestión de riesgos de seguridad operacional (Componente 2 del SMS)**
 - (i) Identificación de peligros
 - (ii) Evaluación y mitigación del riesgo de seguridad operacional
- (3) **Garantía Aseguramiento de la seguridad operacional (Componente 3 del SMS)**
 - (i) ~~Monitoreo Observación~~ y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional
 - (ii) Gestión de cambio
 - (iii) Mejora continua del SMS
- (4) **Promoción de seguridad operacional (Componente 4 del SMS)**
 - (i) Instrucción y educación
 - (ii) Comunicación de la seguridad operacional.

153.1010. **Objetivos y recursos de la Política y objetivos de seguridad operacional**

(a) El operador/explotador de aeródromo debe definir la política de seguridad operacional de la organización. La política de seguridad operacional, entre otras cosas:

- (1) reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;
- (2) incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;
- (3) incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
- (4) indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor de servicios e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias;

- (5) estará firmada por el directivo responsable de la organización;
 - (6) se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y
 - (7) se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe establecer los objetivos de seguridad operacional para el SMS, los cuales deben estar relacionados con los indicadores de desempeño de seguridad operacional, metas de desempeño de seguridad operacional y requisitos mínimos de cumplimiento normativo. Los objetivos de seguridad operacional:
- (1) ~~constituirán~~ constituirán la base para la ~~verificación y la medición y el monitoreo~~ del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en ~~3-1.2~~ 153.1020;
 - (2) reflejarán el compromiso del proveedor de servicios de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;
 - (3) se comunicarán a toda la organización; y
 - (4) se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el proveedor de servicios.
- (c) Al definir objetivos de seguridad operacional, el operador/explotador de aeródromo debe considerar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el ámbito estatal, según corresponda.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe establecer obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional y deberá:
- (1) identificar al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendir cuentas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz;
 - (2) definir claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;
 - (3) determinar las responsabilidades de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como las de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;
 - (4) ~~documentara~~ documentar y comunicar la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y
 - (5) ~~definirá~~ definir los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.
- (e) El operador/explotador de aeródromo debe designar a un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento del SMS.

Nota. - Dependiendo de la dimensión del operador/explotador de aeródromo, las responsabilidades de la implantación y el mantenimiento del SMS pueden asignarse a una o más personas que desempeñen la función de gerente de seguridad operacional, como su única función o en combinación con otras obligaciones, siempre que esto no ocasione conflictos de intereses.

- (1) el gerente de seguridad operacional no debe estar ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo.
- (2) es posible que la AAC considere los criterios para evaluar la estructura del SMS del explotador a la dimensión de dicho explotador, en particular en lo referente a la independencia del gerente de seguridad operacional.

- (f) El operador/explotador de aeródromo a quien se le exige que establezca y mantenga un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación debe garantizar que el plan de respuesta ante emergencias se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al operar el aeródromo.
- (g) El operador/explotador de aeródromo debe elaborar y mantener un manual del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMSM) y su contenido debe incluir:
- (1) su política, y objetivos y recursos de seguridad operacional;
 - (2) sus requisitos del SMS;
 - (3) sus procesos y procedimientos del SMS; y
 - (4) su obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS.
- (h) El operador/explotador de aeródromo preparará y mantendrá registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS.

153.1015. Gestión de riesgos de seguridad operacional

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe definir y mantener un proceso para identificar los peligros relativos a infraestructura, los sistemas o los procedimientos operacionales incluidos los peligros relacionados con las interfaces internas y externas. Se realiza la identificación de peligros considerando:
- (1) factores causales de accidentes y sucesos críticos sobre la base de un análisis sencillo de la causalidad de las bases de datos sobre accidentes e incidentes disponibles;
 - (2) sucesos que se hayan producido en circunstancias similares o que son posteriores a la solución de un problema de seguridad operacional similar; y
 - (3) nuevos peligros que puedan surgir antes de la implantación de los cambios planificados o durante ese proceso.
- (b) La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos y preventivos.
- (c) El operador/explotador de aeródromos debe asegurarse de que el personal que lleve a cabo el análisis de los sucesos de seguridad operacional sea competente y haya sido entrenado para realizar esa tarea.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe definir y mantener un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.
- (1) La evaluación debe permitir determinar la gravedad de una consecuencia (efecto en la seguridad de las operaciones de que se trate) y la probabilidad de que se produzca esa consecuencia.
 - (2) Una vez identificada y analizada la causa de cada peligro y evaluadas la gravedad y probabilidad de que se produzca, debe asegurar la gestión apropiada de todos los riesgos conexos.
 - (3) En la gestión de los riesgos se debe elaborar e implantar un plan para la implantación de las medidas de mitigación identificadas con plazos, responsabilidades respecto de las medidas de mitigación y medidas de control que tal vez se definan y apliquen a fin de hacer un seguimiento de la eficacia de las medidas de mitigación.

Nota. - A fin de reducir el riesgo global en el sistema de aviación, cuando se gestionan riesgos de seguridad operacional resulta conveniente tener en cuenta las repercusiones que tienen en la seguridad de la aviación las estrategias de gestión de riesgos aplicadas en otros ámbitos (por ejemplo, seguridad de la aviación, facilitación, economía y medioambiente) y viceversa.

153.1020 Garantía Aseguramiento de la seguridad operacional

(a) El operador/explotador de aeródromo debe **establecer medios para:** ~~desarrollar y mantener los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.~~

- (1) ~~El rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.~~

medir y monitorear el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;

medir y monitorear el progreso hacia el logro de los objetivos de seguridad operacional; y

validar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional.

El operador/explotador de aeródromo debe organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo inspecciones a las instalaciones y equipos del aeródromo. Dichas auditorias deben abarcar las propias funciones del operador/explotador del aeródromo y los registros deberán ser almacenados y mantenidos durante la vigencia del certificado.

- (i) Los informes de las auditorías internas y notificaciones sobre seguridad operacional realizados por el operador/explotador del aeródromo, deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorias e inspecciones.
- (ii) La AAC podrá solicitar, en cualquier momento, los informes de las auditorías internas.

Nota. - Un proceso de auditoría interna es un medio para verificar el cumplimiento de la reglamentación sobre seguridad operacional y validar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional. En la Circular de Asesoramiento CA-AGA-153-019 "Guía para el operador/explotador de aeródromo para implementación de un SMS" figura orientación sobre la medición y el monitoreo del rendimiento en seguridad operacional, que incluya el proceso de auditoría interna, el establecimiento de indicadores del rendimiento en seguridad operacional, medios cualitativos y el uso correcto de metas de rendimiento en seguridad operacional.

(b) El operador/explotador de aeródromo debe definir y mantener un proceso para identificar los cambios que puedan afectar el nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus operaciones, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios. *Nota. - Los cambios en un aeródromo pueden consistir en cambios de procedimientos, equipos, infraestructuras y operaciones especiales*

- (1) Se efectuará una evaluación de la seguridad operacional a fin de identificar peligros y proponer medidas de mitigación para todo cambio que tenga repercusiones en las operaciones del aeródromo.

Nota1. - Los cambios relativos a las tareas de rutina se establecen y administran mediante procedimientos, instrucción, presentación de comentarios y exámenes específicos; por eso, no han de evaluarse esas tareas por medio de toda la metodología para evaluación de la seguridad operacional.

Nota2. - Tareas de rutina pueden consistir en: inspeccionar el área de movimientos; cortar el césped que cubre las franjas de la pista; barrer las áreas de plataforma; hacer tareas menores y periódicas de mantenimiento de pistas, calles de rodaje, ayudas visuales y sistemas de radionavegación y eléctricos.

Nota3. - No obstante, no es posible considerar que un cambio relativo a una tarea de rutina para la cual no se disponen suficientes comentarios tenga la madurez necesaria. Por lo tanto, debe efectuarse una evaluación de la seguridad operacional empleando toda la metodología.

- (2) Además de otros tipos de cambios definidos por el operador/explotador de aeródromo, siempre se debe efectuar una evaluación de la seguridad operacional para los siguientes tipos de cambio que tenga lugar en las operaciones del aeródromo:

- (i) cambios en las características de las infraestructuras o los equipos;
- (ii) cambios en las características de las instalaciones y los sistemas ubicados en el área de movimientos;

- (iii) cambios en las operaciones de pista (por ejemplo, tipo de aproximación, infraestructura de la pista, puntos de espera);
 - (iv) cambios en las redes del aeródromo (p.ej., red eléctrica y de telecomunicaciones);
 - (v) cambios que afectan a las condiciones especificadas en el certificado de aeródromo;
 - (vi) cambios a largo plazo relativos a terceros contratados;
 - (vii) cambios en la estructura organizacional del aeródromo; y
 - (viii) cambios en los procedimientos operacionales del aeródromo.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe observar y evaluar sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS.
- (d) Se debe utilizar los medios apropiados para controlar el cumplimiento por terceros de las disposiciones de seguridad operacional establecidas por el operador/explotador de aeródromo para todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves.

APÉNDICE 11: **RESERVADO** ~~Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie~~