



# **MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (MPIAGA)**

PANAMÁ - 2015



**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**



**Resolución N°245-15/DG/DJ/AAC**

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL**  
**En uso de sus facultades legales; y**

**CONSIDERANDO:**

Que el artículo 7 de la Ley N°22 de 29 de enero de 2003, otorga al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, entre sus atribuciones, la de velar por el buen funcionamiento y desempeño del organismo a su cargo, de sus dependencias y empleados, resguardando permanentemente los intereses del Estado panameño.

Que las Resoluciones N° 012 de febrero de 2009 emitidas por la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil aprobó en su primera versión el Libro XXXV Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y desarrollan lo establecido en las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en materia de Aeródromos.

Que mediante la Resolución N°358/DG/DSA/AAC de 10 de octubre de 2005, se aprobó la Revisión N°1 del Manual de Procedimientos del Departamento de Evaluación y Certificación de la Dirección de Aeropuertos, mismo que establece los principios administrativos para hacer cumplir y aplicar el RACP a través de guías, métodos y procedimientos que garantizan el buen funcionamiento del área de aeródromos de la AAC.

Que el Manual de Procedimientos del Departamento de Evaluación y Certificación debe ser adecuado a las nuevas disposiciones legales y reglamentarias aprobadas en el presente año 2015 y obedecer a la nueva estructura de la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos.

Que mediante el presente Manual de Procedimientos, la Autoridad Aeronáutica Civil, cumple con el compromiso establecido por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización, relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares contemplados en el artículo 37 de dicho Convenio, aprobado por la Ley N°52 de 30 de noviembre de 1959.

**EN CONSECUENCIA,**

**RESUELVE:**

- PRIMERO:** Aprobar la Revisión N°1 del Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos – MP-IAGA en su totalidad.
- SEGUNDO:** Esta Resolución deroga la Resolución N°358/DG/DSA/AAC de 10 de octubre de 2005, únicamente en lo que se refiere al Manual de Procedimientos del Departamento de Evaluación y Certificación de la Dirección de Aeropuertos.
- TERCERO:** Mantener en vigencia este Manual bajo el método de revisiones, aprobadas por el Director General de esta autoridad.
- CUARTO:** El Manual aprobado que se adjunta forma parte integral de esta Resolución.

**QUINTO:** El usuario tendrá la responsabilidad de mantener al día el Manual.

**SEXTO:** Esta Resolución empezará a regir a partir de su firma.

**FUNDAMENTO LEGAL:** Artículos 7 y 17 de la Ley N° 22 de 29 de enero de 2003.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintiún (21) días del mes de agosto de dos mil quince (2015).

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**

  
**ING. ALFREDO FONSECA MORA**  
Director General 26/08/15



AFM/EDD/CVS



DETALLE	PÁGINAS	Fechas
Preámbulo	xi a xii	22 de Julio 2015
<b>TITULO I – INFORMACIÓN GENERAL</b>		
Capítulo 1 Generalidades	I-I-1 a I-I-6	22 de Julio 2015
Capítulo 2 Inspector de Aeródromos	I-II-1 a I-II-29	22 de Julio 2015
<b>TITULO II.- PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS</b>		
Capítulo 1 Descripción General del Proceso	II-I-1 a II-I-12	22 de Julio 2015
Capítulo 2 Procedimientos en la fase de pre-solicitud	II-II-1 a II-II-7	22 de Julio 2015
Capítulo 3 Procedimientos en la fase de solicitud formal	II-III-1 a II-III-3	22 de Julio 2015
Capítulo 4 Procedimientos en la fase de análisis de documentación	II-IV-1 a II-IV-6	22 de Julio 2015
Capítulo 5 Procedimientos en la fase de demostración y auditoría	II-V-1 a II-V-20	22 de Julio 2015
Capítulo 6 Procedimientos en la fase de certificación	II-VI-1 a II-VI-6	22 de Julio 2015
Capítulo 7 Procedimientos para el otorgamiento de certificado provisional	II-VII-1 a II-VII-3	22 de Julio 2015
Capítulo 8 Procedimientos para la transferencia de un certificado de aeródromo	II-VIII-1	22 de Julio 2015
Capítulo 9 Procedimientos para la actualización de un certificado de aeródromo	II-IX-1 a II-IX-2	22 de Julio 2015
Capítulo 10 Procedimientos para la cancelación de un certificado de aeródromo	II-X-1 a II-X-3	22 de Julio 2015
<b>TITULO III - EXENCIONES</b>		
Capítulo 1 Generalidades	III-I-1 a III-I-2	22 de Julio 2015
Capítulo 2 Procedimiento para evaluar exenciones	III-II-1 a III-II-7	22 de Julio 2015

<b>TITULO IV – VIGILANCIA</b>			
Capítulo 1	Descripción Generalidades	IV-I-1 a IV-I-3	22 de Julio 2015
Capítulo 2	Visión General de las inspecciones de Vigilancia	IV-II-1 a IV-II-4	22 de Julio 2015
Capítulo 3	Clasificación de las inspecciones	IV-III-1	22 de Julio 2015
Capítulo 4	Procedimientos de inspecciones de Vigilancia	IV-IV-1 a IV-IV-18	22 de Julio 2015
Capítulo 5	Técnicas de inspecciones de Vigilancia	IV-V-1 a IV-V-7	22 de Julio 2015
<b>APÉNDICES</b>			
Apéndice A	Evaluación del manual de aeródromos	A-A-1 a A-A-9	22 de Julio 2015
Apéndice B	Lista de Verificación para la certificación	A-B-1 a A-B-11	22 de Julio 2015
Apéndice C	Lista de Formularios de Evaluación del Personal (RESERVADO)		22 de Julio 2015

# INDICE

## GENERAL

Registro de Enmiendas.....	i
Lista de Páginas Efectiva.....	iii
Índice general.....	V
Preámbulo.....	XI
Administración.....	XIII

### TITULO I - INFORMACIÓN GENERAL

#### CAPITULO I Generalidades

1. Objetivo.....	I-I-1
2. Alcance.....	I-I-1
3. Definiciones y abreviaturas.....	I-I-1

#### CAPITULO II Inspector de Aeródromos (IA) y Equipos de Certificación y/o Vigilancia (ECV)

##### Sección 1 Del Inspector de Aeródromo

1. Objetivo.....	I-II-1
2. Generalidades.....	I-II-1
3. Dependencia.....	I-II-4
4. Competencia.....	I-II-5
5. Atributos personales de los inspectores.....	I-II-6
6. Programa de Capacitación del Inspector de Aeródromo (IA).....	I-II-7
7. Reglas de conducta.....	I-II-12
8. Designación del Inspector.....	I-II-18
9. Restricciones de Elegibilidad.....	I-II-18
10. Coordinación de la certificación / vigilancia.....	I-II-19
11. Conflictos de interés.....	I-II-19
12. Credenciales del Inspector de Aeródromo.....	I-II-19
13. Importancia de la Comunicación.....	I-II-20

##### Sección 2 Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV)

1. Generalidades.....	I-II-23
2. Requisitos del equipo de certificación de aeródromo.....	I-II-23



## TITULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS

### CAPÍTULO I Descripción general del proceso

1. Objetivo.....	II-I-1
2. Fases del Proceso de Certificación.....	II-I-1
3. Fase uno – Pre-solicitud.....	II-I-5
4. Fase dos – Solicitud formal de certificación de aeródromos.....	II-I-6
5. Fase tres – Análisis de la documentación.....	II-I-8
6. Fase cuatro – Demostración e inspección.....	II-I-9
7. Fase cinco – Otorgamiento de un certificado de aeródromo.....	II-I-10
8. Promulgación en la AIP.....	II-I-11
9. Certificado Provisional de Aeródromo.....	II-I-11
10. Transferencia de un Certificado.....	II-I-11
11. Enmienda y Cancelación del certificado.....	II-I-11
12. Duración y devolución del Certificado de Aeródromo y de las Condiciones de Operación.....	II-I-12

### CAPÍTULO II Procedimientos en la fase de pre-solicitud (FASE 1)

1. Generalidades, informaciones y documentación necesaria.....	II-II-1
2. El equipo de certificación (ECV).....	II-II-3
3. Reunión de Pre solicitud.....	II-II-4
4. Visita al sitio del emplazamiento.....	II-II-4
5. Evaluaciones del equipo de certificación.....	II-II-5
6. Resultados en la fase de pre-solicitud.....	II-II-7

### CAPÍTULO III Procedimientos en la fase de solicitud formal (FASE 2)

1. Evaluaciones preliminares del equipo de certificación.....	II-III-1
2. Reunión de solicitud formal.....	II-III-1
3. Negación o aceptación de la solicitud.....	II-III-3
4. Resultados de la fase de solicitud formal.....	II-III-3

### CAPÍTULO IV Procedimientos en la fase de análisis de documentación (FASE 3)

1. Impugnación del equipo de certificación.....	II-IV-1
2. Negación o aprobación del MA y demás documentos y/o manuales.....	II-IV-1
3. Resultados de la fase de análisis de documentación.....	II-IV-6

## **CAPITULO V Procedimientos en la fase de demostración e inspección (FASE 4)**

### **Sección 1 Aspectos generales**

1. Objetivo..... II-V-1
2. Generalidades..... II-V-1
3. Autoridad para auditar e inspeccionar..... II-V-1

### **Sección 2 Procedimientos de la Fase de Demostración e Inspección**

#### **A- Inspección**

1. Fases de ejecución de la Inspección..... II-V-2
2. Confidencialidad..... II-V-2
3. Informe de la Inspección..... II-V-2
4. Procedimientos en la Fase de Inspección..... II-V-3

#### **B- Proceso posterior a la Inspección**

1. Fase del Informe de Inspección ..... II-V-15
2. Fase del Cierre de la Inspección..... II-V-17
3. Vigilancia Posterior a la Certificación ..... II-V-19
4. Evaluación de los Miembros del ECV..... II-V-20

## **CAPITULO VI Procedimientos en la fase de certificación (FASE 5)**

1. Otorgamiento de un certificado de aeródromo..... II-VI-1
2. Promulgación de la Certificación de Aeródromo..... II-VI-4
3. Archivos del proceso de certificación..... II-VI-4
4. Plan de vigilancia..... II-VI-5

## **CAPITULO VII Procedimientos para el otorgamiento de certificado provisional**

1. Situaciones aplicables..... II-VII-1
2. Evaluaciones de la solicitud de exención..... II-VII-2
3. Otorgamiento o rechazo del certificado..... II-VII-2
4. Promulgación - Actualización de las publicaciones DE Información Aeronáutica (AIP).... II-VII-3

## **CAPITULO VIII Procedimientos para la transferencia de un certificado de aeródromo**

1. Solicitud de transferencia..... II-VIII-1

## **CAPITULO IX Procedimientos para la actualización de un certificado de aeródromo**

1. Causales de enmiendas de un certificado de aeródromo ..... II-IX-1
2. Nombramiento del equipo de certificación..... II-IX-1
3. Evaluaciones de la actualización por parte del equipo de certificación..... II-IX-1

4. Aprobación o rechazo de la actualización del certificado.....II-IX-2
5. Promulgación - Actualización de las publicaciones (AIP).....II-IX-2

## **CAPITULO X Procedimientos para la cancelación de un certificado de aeródromo**

1. Causales de cancelación o revocatoria de un certificado de aeródromo..... II-X-1
2. Nombramiento del equipo de certificación..... II-X-1
3. Análisis y Evaluaciones de la situación para la cancelación del certificado. .... II-X-2
4. Suspensión / cancelación del certificado..... II-X-2
5. Promulgación - Actualización de las publicaciones (AIP).....II-X-3

## **TITULO III – DESVIACIONES Y EXENCIONES**

### **CAPITULO I Generalidades**

1. Introducción..... III-I-1
2. Análisis de la Desviación..... III-I-1
3. Origen Normativo de las exenciones..... III-I-2

### **CAPITULO II Procedimientos para Evaluar Desviaciones y Exenciones**

1. Generalidades..... III-II-1
2. Procedimiento de Evaluación General..... III-II-1
3. Procedimiento de Evaluación en la Certificación de Aerodromos..... III-II-2
4. Reconsideración de una negación..... III-II-5
- ADJUNTO A..... III-II-7

## **PARTE IV – VIGILANCIA**

### **CAPITULO I Generalidades**

1. Objetivo..... IV-I-1
2. Generalidades..... IV-I-1
3. Autoridad para Inspeccionar..... IV-I-2
4. Facultades del IA..... IV-I-2
5. Aplicación de procedimientos de inspecciones de vigilancias en inspecciones de seguimiento/vigilancia.....IV-I-3

### **CAPITULO II Visión general de las inspecciones de vigilancia**

1. Características de las inspecciones de vigilancia.....IV-I-1
2. Alcance de la inspección de vigilancia..... IV-I-1

3. Frecuencia de la inspección de vigilancia.....	IV-II-2
4. Restricciones de elegibilidad.....	IV-II-2
5. Coordinación de la Inspección de vigilancia.....	IV-II-2
6. Observadores.....	IV-II-2
7. Informe de las inspecciones de vigilancia.....	IV-II-2
8. Fases de las inspecciones de vigilancia.....	IV-II-3

### **CAPITULO III Clasificación de las inspecciones**

1. Por las circunstancias bajo las cuales son establecidas.....	IV-III-1
2. Por su alcance.....	IV-III-1

### **CAPITULO IV Procedimientos de inspecciones de vigilancia**

1. Selección de los procedimientos de inspecciones de vigilancia.....	IV-IV-1
2. Fase de preparación.....	IV-IV-1
3. Fase de ejecución.....	IV-IV-6
4. Fase del informe de inspecciones de vigilancia.....	IV-IV-12
5. Fase de cierre de las inspecciones de vigilancia.....	IV-IV-14

### **CAPITULO V Técnicas de inspecciones de vigilancia**

1. Técnica de muestreo.....	IV-V-1
2. Técnica de recolección de datos.....	IV-V-4
3. Recomendaciones.....	IV-V-6

### **APENDICES**

APENDICE A	Lista de Verificación de los Componentes del Manual de Aeródromos.....	A-A-1
APENDICE B	Lista de Verificación de Inspección.....	A-B-1
APENDICE C	Lista de formularios de evaluación del personal (Reservado).....	A-C-1

## **Preámbulo**

### **1. Finalidad**

1.1 El presente Manual constituye un documento que permita a los inspectores de aeródromo llevar a cabo las tareas de vigilancia de la seguridad operacional en aeródromos y llevar a cabo los procesos de certificación. Es así que representa una guía y una herramienta de trabajo para ser utilizada por todos los inspectores de Aeródromo de la AAC.

1.2 El Manual está diseñado para proporcionar la instrucción necesaria, y los procedimientos que deben desarrollar los inspectores de aeródromos en la evaluación del cumplimiento de los requerimientos de AGA, para la certificación y vigilancia de los aeródromos. Por otro lado, permitirá estandarizar la capacitación de los inspectores de aeródromos de la AAC y con ello asegurar el buen desempeño de las funciones del trabajo.

### **2. Preparación de los textos**

2.1 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 aeródromo de forma rápida.

2.2 Por otra parte los textos de este manual fueron elaborados con base al contenido del MIAGA que fuera preparado por el Comité Técnico del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), con la cooperación de expertos de los Estados participantes.

### **3. Referencias**

3.1 El Manual fue armonizado con la Parte 139 del Título 14 del CFR de los Estados Unidos de Norteamérica, con las últimas enmiendas del Anexo 14, Aeródromos, Volumen I - Diseño y operaciones de aeródromos, Documento 9774 AN/969 – Manual de Certificación de Aeródromos, Documento 9859 AN/474 - Manual de Gestión de la seguridad operacional, y otros documentos relacionados.

### **4. Condición de los textos de orientación**

4.1 Considerando que este es un documento vivo, los textos presentados en este documento como material guía serán actualizados conforme se requiera para estandarizar la certificación y vigilancia de los aeródromos.

### **5. Enmiendas**

5.1 En esta Edición, se han incorporado procedimientos adicionales para la verificación de los requerimientos de certificación y vigilancia de los aeródromos

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERODROMO	PREAMBULO REVISIÓN Original FECHA: 22/07/2015
---	---

conforme a los Libros del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) Libro XXIII, Libro XXXV.

## Disposiciones Administrativas

### 1. Objetivo

Esta introducción proporciona la información referente a las generalidades del manual, su estructura, formato, contenido y disponibilidad. Además, incluye los procedimientos del sistema de control de revisiones, los cuales son necesarios para mantener la vigencia del manual.

### 2. Utilización

El Manual constituye una guía para:

- 1) Estandarizar todas las actividades que deben desarrollar los Inspectores de Aeródromos (IA) durante la certificación y vigilancia de los aeródromos;
- 2) proporcionar orientación a los IA de la AAC durante la planificación, conducción y evaluación de los procesos requeridos para la Certificación de Aeródromos (LIBRO XXIII del RACP).
- 3) proporcionar orientación a los IA de la AAC para certificación y vigilancia de aeródromos para análisis de aceptación de las modificaciones del Certificado de Aeródromos, de acuerdo a lo establecido en el Libro XXXV parte 1, del RACP;
- 4) El Manual está diseñado para, proporcionar instrucción requerida y los procedimientos que deben desarrollar los IA en la evaluación del cumplimiento de los requerimientos de aeródromo, y en el buen desempeño de sus funciones en el trabajo.

### 3. Estructura y formato

La disposición general del Manual está formada por: Títulos, Capítulos y Secciones.

**Títulos sucesivos.**- El Manual está estructurado de tal forma que permite añadir más partes para cubrir otras tareas relacionadas con el trabajo del inspector.

**Capítulos.**-Los capítulos están estructurados de acuerdo al tema que trata el Manual propiamente.

El objetivo de separar todas estas tareas en diferentes capítulos, es facilitarle al Inspector de Aeródromos la ejecución de una tarea específica que no sea precisamente la de certificación de aeródromos, sin la necesidad de escoger que aspectos son aplicables a la tarea en cuestión.

Todos los capítulos de los **TÍTULOS** representan una tarea por separado que puede ser cumplida por el IA de la AAC. Las tareas deben ser revisadas conforme cambien las responsabilidades, los reglamentos y las necesidades de la industria aeronáutica.

**Numeración de párrafos.**-Tienen las siguientes características:

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD DE EVALUACION, CERTIFICACION Y VIGILANCIA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERODROMO	DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS REVISIÓN Original FECHA: 22/07/2015
--	---

- a) Los párrafos están numerados en forma consecutiva, empezando con la Sección 1;
- b) la estructura de la numeración es la utilizada en el libro I del RACP;
- c) cuando el título contiene un solo párrafo, se numera solo el título;
- d) cuando el título contenga más párrafos se debe enumerar cada párrafo como un título de nivel inferior; y
- e) la importancia jerárquica está determinada con sangrías cuando se utilizan letras y números para listas, o según el caso, se usan viñetas.

**Numeración de figuras.-** La numeración de figuras le posibilita al Inspector de Aeródromo determinar el capítulo al cual la figura se refiere. Por ejemplo, la figura 8-3 se interpreta como la tercera figura del capítulo 8.

**Notas.-** Las notas se incluyen directamente donde son aplicables, en letras cursivas y formato Arial, tamaño 8.

**Páginas intencionalmente dejadas en blanco.-** En los capítulos con una cantidad impar de páginas se inserta el texto: “Página intencionalmente en blanco”, en la última página par.

**Numeración de capítulos.-** La paginación de cada capítulo está diseñada para facilitar la inserción de revisiones, reemplazo de páginas perdidas o colocadas erróneamente, así como para que el IA se oriente dentro del Manual.

Todas las páginas llevan un encabezado (ver el encabezado de esta página), que incluye:

- a) La frase “Autoridad Aeronáutica Civil, Unidad de Evaluación, Certificación y Vigilancia y Manual de Procedimientos del Inspector de aeródromo” en el margen superior izquierdo;
- b) Título en el margen superior derecho;
- c) la edición en el margen superior derecho;
- d) la fecha de la revisión en el margen superior derecho; y
- e) el número de página consecutivamente en el centro inferior de cada página.

**Control de revisiones.** - El control de revisiones de los manuales de la AAC tiene dos componentes. Ediciones y Enmiendas.

- a) La “Ediciones” son los cambios al manual cuando existe un gran número de enmiendas o cuando es necesario revisar y actualizar el manual después de que éste ha sido aprobado y publicado. Las ediciones deben ser aprobadas bajo la responsabilidad del Director General de la AAC;



b) Las enmiendas son cambios a las ediciones y también deben ser aprobadas bajo la responsabilidad del Director general de la AAC.

Las ediciones deben ser numeradas de manera consecutiva iniciándose con la Primera edición.

Las enmiendas deben ser numeradas consecutivamente como la Enmienda 1, Enmienda 2, etc.

**Ediciones.-** La primera publicación del manual aprobado constituye el documento original del mismo.

Una nueva edición puede ser requerida por el Director General de la AAC o por los IA, cuando consideran que existe la necesidad de revisar y actualizar el manual o cuando existe un gran número de enmiendas que hacen impracticable la utilización del manual.

Toda nueva edición incorporará en el preámbulo una explicación general sobre los cambios incorporados en cada capítulo del manual.

#### 4. Enmiendas

Las enmiendas constituyen un mecanismo importante para mantener actualizado el manual, teniendo en cuenta el desarrollo aeroportuario y los cambios que se introducen constantemente en los documentos de la OACI.

Si algún tema requiere información o aclaración inmediata, este aspecto debe ser comunicado al Director General de la AAC o al Jefe del Departamento de Evaluación, Certificación y Vigilancia. Cualquier comentario constituye un elemento importante para el éxito del presente manual.

#### Inserción de una enmienda

Los siguientes documentos incluidos en cada enmienda, permiten la realización de esta tarea:

- 1) Hoja de cubierta de la enmienda.- La hoja de cubierta de la enmienda traerá el número de la enmienda a ser insertada, el título del manual y la edición actual del mismo.
- 2) Lista de verificación de enmiendas.- La enmienda también contendrá una Lista de verificación de enmiendas del Manual, la cual traerá tres columnas:
  - a) En la primera columna se describirá el número de la edición señalando las enmiendas que incorpora dicha edición (por ejemplo: Octava edición (incorpora las Enmiendas 1 a 26) y, a continuación se listarán los números de cada enmienda con la fecha de aprobación del Director General. Al listar la última enmienda, además de señalar la fecha de aprobación del Director General, se describirán las páginas sustitutivas que constan en esa enmienda.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD DE EVALUACION, CERTIFICACION Y VIGILANCIA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERODROMO	DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS REVISIÓN Original FECHA: 22/07/2015
--	---

- b) En la segunda columna se insertará la fecha en que surtió efecto tanto la última edición, como las últimas enmiendas.
  - c) En la tercera columna, de manera similar a la segunda columna, se describirán las fechas de aplicación; tanto de la última edición, como de las últimas enmiendas.
- 3) Instrucciones de inserción.- Es una lista de todas las páginas que se deben insertar a fin de incorporar la enmienda respectiva, tal como se realizan las enmiendas a la AIP de Panamá.
- 4) Registros de enmiendas.- El registro de enmiendas es un documento que trae el manual desde su Primera Edición, en el cual se realizarán las anotaciones correspondientes respecto a las enmiendas que se van publicando. El encabezado de la tabla de registros de enmiendas llevará los siguientes títulos: número de enmienda, fecha de aplicación, fecha de anotación y por quien fue registrada. Cuando se publique una nueva edición la tabla traerá impresos los números de enmiendas incorporadas hasta esa edición.
- 5) Índice general.- Cada vez que se anote una nueva enmienda o edición se adjuntará un nuevo índice general del manual, el cual incorporará todos los cambios que contiene la enmienda o edición.

## 5. Cancelación de las enmiendas y ediciones

Con la publicación de una nueva edición, se incorporarán todas las enmiendas anteriores adoptadas hasta esa fecha y se reemplazarán todas las ediciones anteriores del manual. Por consiguiente, las ediciones anteriores deben ser destruidas.

## 6. Distribución

El Manual se distribuye principalmente a todos los inspectores de aeródromo miembros de la Unidad de Evaluación, Certificación y Vigilancia de las AAC y, además, estará disponible a través de la página web de la AAC [www.aeronautica.gob.pa](http://www.aeronautica.gob.pa)

***Nota 1.-** 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.*

***Nota 2.-** 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.*

## TITULO I

### CAPÍTULO I – GENERALIDADES

#### 1. Objetivo

1.1 Esta parte del Manual tiene por objetivo proveer una guía y orientación para que el Inspector de Aeródromos (IA) de la AAC de Panamá desarrolle e implemente los programas de Certificación y Vigilancia de Aeródromos.

#### 2. Alcance

2.1 La preparación del Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos (MPIAGA), su armonización con el Anexo 14 de la OACI y los documentos LAR AGA y su estandarización y unificación con los procedimientos establecidos actualmente por los Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), así como la aplicación de las normas nacionales incluidas en el Libro XXXV – Partes I y II del RACP, representa una guía y una herramienta de trabajo para ser utilizada por todos los Inspectores de Aeródromos en los procesos de certificación y vigilancia de los operadores de aeródromos.

#### 3. Definiciones y abreviaturas

3.1 Para los propósitos de este Manual, en adición a lo existente en el Libro I del RACP, son de aplicación las siguientes definiciones y abreviaturas:

##### DEFINICIONES

- 1) **Actividades de inspecciones de vigilancia:** actividades y procedimientos a través de los cuales se optiene la información para verificar el cumplimiento de los requisitos normativos
- 2) **Alcance:** El número de áreas funcionales y de especialidad incluidas que van a ser inspeccionadas, y la profundidad de la revisión.
- 3) **Aplicable:** Capaz o apto para ser aplicado
- 4) **Apropiado:** Especialmente apto o compatible; conveniente
- 5) **Área de especialidad:** Área que identifica requerimientos comunes o similares y para la que se proveen guías de inspección.
- 6) **Área Responsable de Certificación / Vigilancia de Aeródromos (ARCVAGA):** a los fines de éste Manual, es la dependencia de la AAC, que tiene asignadas las responsabilidades de certificación y/o vigilancia de aeródromos, en el ámbito de jurisdicción y competencia del Estado panameño.
- 7) **Ayudas de trabajo:** Documentos requeridos por los inspectores o por el equipo de auditoría para planear y ejecutar las mismas. Estas pueden incluir

cronogramas de inspecciones, asignaciones, listas de verificación y los diferentes informes de auditoría, etc.

- 8) **Característica:** Cualquier atributo o propiedad individual de una actividad, producto, proceso, servicio o práctica en la cual se puede medir el cumplimiento de los procedimientos y las normas que sean aplicables al mismo.
- 9) **Certificación:** Proceso mediante el cual se determina la competencia, calificación, o calidad en la que se basa la AAC para la emisión de un documento o certificado mediante el cual, se admite la veracidad del mismo. Esto incluye la emisión, rechazo, renovación o revisión de ese documento.
- 10) **Confirmación:** Acto de asegurar que los elementos de la inspección están de acuerdo con los datos obtenidos de diferentes fuentes.
- 11) **Cumplimiento:** Estado de satisfacción de los requisitos normativos.
- 12) **Disponible:** Accesible, obtenible
- 13) **Documentado:** Lo que ha sido registrado por escrito, fotocopiado o fotografiado y luego firmado, sellado, fechado y archivado.
- 14) **Equipo de Certificación y Vigilancia (ECV):** uno o más inspectores que llevan a cabo las tareas correspondientes al proceso de certificación de un aeródromo. En caso de ser necesario podrán incorporarse expertos técnicos. Un equipo de certificación puede incluir inspectores en formación (EET)
- 15) **Estándar:** Criterio establecido o normalizado, usado como base para la medición del nivel de cumplimiento de un Operador de Aeródromo.
- 16) **Evidencia objetiva:** Se refiere a los documentos, fotografías, filmaciones, grabaciones, gráficos, tablas, datos, registros o información fidedigna que se utilizan para sustentar una discrepancia.
- 17) **Experto técnico:** persona especializada que aporta conocimientos o experiencia al equipo de certificación, pero no tiene atribuciones de inspector.
- 18) **Hallazgo:** Resultado de la evaluación de la evidencia, frente a los requerimientos normativos, identificados durante una Inspección y que han sido debidamente documentados. Los hallazgos pueden identificar conformidad o no-conformidad, con los requerimientos normativos.
- 19) **Incumplimiento:** Incumplimiento de un requisito normativo. La definición cubre la desviación o ausencia del cumplimiento con una norma o reglamentación específica.
- 20) **Información Guía Circular de Asesoramiento:** Información de asesoramiento para proporcionar las pautas, guías, orientación e información necesaria para conseguir un objetivo. Estos términos indican acciones que

son aconsejables pero no obligatorias, ni únicas, y permite flexibilidad por parte del Inspector de Aeródromos.

- 21) **Informe de la inspección:** Informe que describe el proceso de inspección, provee un sumario de los elementos de inspección y que detalla los incumplimientos, hallazgos y/u observaciones.
- 22) **Informe de certificación / vigilancia:** Informe que describe el proceso de certificación / vigilancia, provee un sumario de los eventos y resultados del mismo, adjunta los documentos de trabajo del ECV, detalla los incumplimientos, hallazgos y/u observaciones que se hubieran identificado y corregido mediante el PAC (Plan de Acciones Correctivas) y las conclusiones del proceso, especialmente en lo relacionado a la aptitud del aeródromo para el otorgamiento del certificado.
- 23) **Inspección:** Actividad básica de una vigilancia, que involucra la evaluación sistemática de una característica específica de la organización para verificar el cumplimiento de las regulaciones. El término también se refiere a las tareas del Inspector ejercidas en el cumplimiento de estas actividades.
- 24) **Inspecciones de vigilancia de especialidad:** Inspecciones de vigilancia que tienen por objetivo un área específica de especialidad.
- 25) **Jefe del equipo de certificación y vigilancia (JECV):** Inspector responsable de la planificación y conducción del proceso de certificación y/o vigilancia.
- 26) **Lista de Verificación de Inspección (LVI):** Herramienta utilizada durante las inspecciones de certificación / vigilancia de aeródromos para determinar el nivel de peligro que se tiene en un lugar o sector del aeródromo, de tal forma que se puedan tomar las medidas correctivas necesarias, para tratar de eliminar o mitigar ese peligro de modo que permita el desarrollo continuo de las actividades del aeródromo.
- 27) **Lista de Cumplimiento Normativo (LCN):** Herramienta para que el operador de aeródromo determine el nivel de cumplimiento de los requisitos y reglamentos normativos aprobados por Panamá, en la fase de pre-solicitud; durante el proceso de certificación de un aeródromo.
- 28) **Miembro del equipo de certificación y vigilancia:** Inspector de aeródromo, designado para integrar un Equipo de Certificación y/o Vigilancia para participar en un proceso de certificación y/o vigilancia.
- 29) **Muestreo:** Inspecciones de una parte representativa o de una característica particular, para producir una evaluación estadística significativa de todo el proceso de certificación y/o vigilancia.
- 30) **No-conformidad:** Incumplimiento de un requisito reglamentario. El término “no-conformidad” es utilizado a menudo en el presente manual, aunque el término “incumplimiento” es técnicamente el más correcto. La definición

cubre la desviación o ausencia de una o más características de calidad o de elementos del sistema de calidad, de los requisitos específicos.

- 31) **NOTAM:** (Notice TO AIR MAN) (Información para Aviadores) Aviso distribuido por medio de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.
- 32) **Observación:** Elemento encontrado en una inspección que puede necesitar mayor investigación para convertirse en una no conformidad, o en una recomendación para la prevención de posibles fallas futuras, en sistemas, procedimientos, normativas, en la ejecución o la capacidad.
- 33) **Plan de Acciones Correctivas (PAC):** Plan presentado en respuesta a los elementos encontrados durante -la inspección. El PAC describe cómo el operador que ha sido sujeto de la inspección, propone corregir las deficiencias documentadas, en todos los elementos de la inspección.
- 34) **Práctica:** Metodo mediante el cual un procedimiento es llevado a cabo.
- 35) **Procedimiento:** Serie de acciones u operaciones seguidos metódicamente para completar una actividad. Esto incluye: la actividad a realizar y la(s) persona(s) involucrada(s); tiempo, lugar y forma de realización; los materiales, equipamiento, documentación a ser usada; y la condición en la cual la actividad va a ser controlada, para llegar siempre al mejor resultado, al final del procedimiento.
- 36) **Proceso:** Conjunto de las diferentes fases, actividades o etapas sucesivas que tiene una acción o acciones, para obtener un fin determinado.
- 37) **Proceso de Certificación:** Para los fines de este Manual, se considera al conjunto de las diferentes fases, actividades o etapas sucesivas mutuamente relacionadas que, en su desarrollo e interacción permiten documentar, evaluar y verificar que un aeródromo se encuentra en condiciones de ser certificado, en cuyo caso la AAC procede a conceder el Certificado de Aeródromo al Operador.
- 38) **Programa Anual de Vigilancia de Aeródromos de la AAC:** Conjunto de inspecciones de vigilancia de aeródromos, programadas para ser desarrolladas durante el ejercicio anual de la AAC.
- 39) **Revisión del aseguramiento del sistema:** Revisión que mide el nivel de cumplimiento con los requisitos normativos, estándares, procedimientos y directrices.
- 40) **Seguimiento / vigilancia:** La fase final de la certificación que se enfoca en las acciones correctivas y preventivas a las discrepancias encontradas previamente durante la inspección.

- 41) **Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS):** enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.
- 42) **Verificación:** Revisión independiente, examen, medición, prueba, observación y monitoreo para establecer y documentar que los procesos, prácticas, servicios y documentos están acordes con los requerimientos normativos. Esto incluye la confirmación de que las actividades teóricas y prácticas, las condiciones y controles cumplen los requerimientos específicos señalados en: contratos, códigos, regulaciones, estándares, dibujos, especificaciones, o descripciones de elementos del programa, y procedimientos técnicos.
- 43) **Vigilancia:** Es la supervisión permanente de la Seguridad Operacional de un Aeródromo, mediante evaluaciones e inspecciones. La vigilancia constituye un elemento intrínseco del Sistema de Certificación de Aeródromo y también constituye un aspecto fundamental mediante el cual la AAC garantiza que el Operador del Aeródromo mantiene los niveles aceptables de seguridad operacional del Aeródromo y de las personas.

## ABREVIATURAS

- 1) **AGA:** Aeródromos y ayudas terrestres.
- 2) **ARCVAGA:** Área Responsable de Certificación/Vigilancia AGA
- 3) **ATS:** Servicios de Tránsito Aéreo.
- 4) **AVSEC:** Seguridad de la Aviación Civil.
- 5) **ECV:** Equipo de Certificación / Vigilancia.
- 6) **EET:** Entrenamiento en el trabajo.
- 7) **EIA:** Equipo de Inspección de Aeródromos.
- 8) **IA:** Inspector de Aeródromos.
- 9) **JECV:** Jefe de equipo de Certificación / Vigilancia.
- 10) **LAR:** Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas.
- 11) **MA:** Manual del Aeródromo.
- 12) **MET:** Servicio de Información Meteorológica.
- 13) **MIAGA:** Manual del Inspector de Aeródromos.
- 14) **MPIAGA:** Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos.
- 15) **NAVAID:** Ayudas a la Navegación Aérea.
- 16) **OA:** Operador de Aeródromo.

- 17) **PAPI:** (Precision approach path indicator)      Indicador Visual de Pendiente de Aproximación de Precisión.
- 18) **PCA:** Proceso de Certificación de Aeródromo.
- 19) **PEA:** Plan de Emergencia de Aeródromo
- 20) **SMS:** Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.
- 21) **SRVSOP:** Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- 22) **SSEI:** Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios.



## TITULO I – INFORMACION GENERAL

### CAPÍTULO II – INSPECTOR DE AERÓDROMO (IA) Y EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y/O VIGILANCIA (ECV)

#### SECCION 1 – Del Inspector de Aeródromo

##### 1. Objetivo

1.1. El objetivo de esta Sección es establecer los requerimientos e instrucciones para los Inspectores de Aeródromo (IA), en lo referente a la competencia, instrucción, principios de ética y conducta que deben seguir los mismos, puesto que tienen un efecto directo en el desempeño de sus funciones.

1.2. Aun cuando se describen algunos lineamientos básicos en este capítulo, todas las circunstancias que un inspector pueda encontrar, en el desempeño de sus funciones probablemente no sean cubiertas. Debido a que un inspector se encuentra bajo la mirada pública de la comunidad aeronáutica, se requiere que siempre trate de ejercer buen juicio y mantenga una conducta profesional, aun cuando no esté realizando funciones de trabajo.

##### 2. Generalidades

2.1. **Responsabilidades de los inspectores.**- Los inspectores de aeródromo tienen la responsabilidad de evaluar frecuentemente las infraestructuras de los aeródromos, así como las diferentes actividades y servicios de los operadores de aeródromo; solicitantes del certificado de aeródromo, en cumplimiento con los reglamentos. Por tal razón, todos los inspectores de aeródromo deben tener conciencia de sus responsabilidades y las demanda de servicio activo en, sus posiciones, además de ser objetivos e imparciales al momento de realizar sus funciones

2.2.1. El inspector de aeródromo, para realizar sus funciones de certificación, vigilancia y supervisión de la seguridad operacional, debe desarrollar actividades de supervisión, revisión, evaluación, inspección, valoración y análisis; conforme se establece en el presente Manual del Inspector, siendo la finalidad de dichas actividades verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el RACP, lo cual permitirá contribuir al cumplimiento de los objetivos de la seguridad operacional establecidos por el Estado.

2.2. **Facultades del inspector de aeródromo.**- El Inspector de Aeródromo tendrá facultades delegadas por la AAC para verificar y exigir que se cumpla lo establecido en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) armonizada con el Anexo 14 y el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR AGA. Estas facultades delegadas incluirán también **la potestad de declarar un aeródromo no operable, o el requerimiento de acciones**

**inmediatas**, cuando encuentre una situación en la que considere que existe un peligro inminente en la seguridad operacional.

2.2.1. Por lo sensible del tema, es necesario que el Inspector de Aeródromo, utilice su mejor criterio y consideración, en tales situaciones, teniendo en cuenta que el factor predominante es la seguridad de las personas y propiedades.

2.2.2. Aun cuando el Inspector de Aeródromo no debe permitir que un riesgo en la seguridad operacional persista, es importante que el operador del aeródromo implicado esté informado de todos los asuntos de seguridad operacional, y se le proporcione la oportunidad para que corrija la situación voluntariamente, acción que debe ser aceptada por la AAC.

**2.3 Funciones generales de los inspectores de Aeródromo.-** Las funciones generales de los inspectores de aeródromos se pueden clasificar de acuerdo a dos procesos:

2.3.1 Certificación del aeródromo para las condiciones de operación establecidas en lo solicitado.

2.3.2 Vigilancia continua: Supervisión permanente de la seguridad operacional de un aeródromo, mediante evaluaciones, orientaciones e inspecciones de aseguramiento del cumplimiento de la normatividad, de las instalaciones, equipos, servicios y procedimientos en cumplimiento a lo establecido en el Manual de Aeródromo y normativa vigente.

Dentro de estas funciones se destacan las siguientes:

- a) integrar el Equipo de Certificación para los procesos de certificación del aeródromo de acuerdo al RACP;
- b) mantener actualizados sus conocimientos sobre las regulaciones y normas aplicables a los procesos de certificación y vigilancia de aeródromos y aquellos relacionados con su especialidad y los planes establecidos;
- c) verificar el Aceptado: Aprobar o dar por bueno, lo que da certeza al; mantenimiento y la condición del pavimento en la(s) pista(s), calles de rodaje y plataforma así como la limpieza de los mismos;
- d) evaluar los emplazamientos de las instalaciones que se encuentran en las cercanías del aeródromo; así como el cumplimiento de la norma de señalización de obstáculos;
- e) valorar el estado técnico y funcionamiento de las ayudas visuales (señales y luces) y sistemas de energía eléctrica primaria y secundaria;
- f) valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características físicas de la(s) pista(s), calle(s) de rodaje, calle(s) de acceso a puestos de estacionamiento y plataforma;

- g) valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto al control del peligro de fauna.
- h) observar los procedimientos de tráfico en los aeródromos para reducir al mínimo la posibilidad de colisiones o choques entre aeronaves y vehículos terrestres en las plataformas de estacionamiento de aeronaves.
- i) valorar el estado físico del cercado perimetral del aeródromo.
- j) valorar el funcionamiento y actualización de los planes de emergencia y evaluación de la evidencia de los simulacros parciales y generales realizados. Revisión del cumplimiento del plan de medidas entre un simulacro y otro.
- k) verificar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características y nivel de protección del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio (SSEI).
- l) verificar si se ha implementado, si se cumple con el SMS y si disponen en el manual de Aeródromo con una parte que describa el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del aeródromo, que, como mínimo:
  - i) identifica los peligros de seguridad operacional;
  - ii) asegura la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional;
  - iii) prevé la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y
  - iv) tiene como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.
- m) evaluar y medir la eficacia (valorar) el cumplimiento y el buen comportamiento (performance) del Sistema de Gestión de Seguridad operacional, implementado por el operador del aeródromo.
- n) verificar que el operador de aeródromo cuente con un plan para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades aceptado por la AAC.
- o) evaluar los procedimientos establecidos por el operador de aeródromo para asegurar que todo el personal operativo y de mantenimiento se encuentra debidamente instruido y calificado. Los procedimientos deben asegurar que el personal está especializado, capacitado y recibe la instrucción inicial y/o recurrente, en forma periódica.
- p) verificar y evaluar los procedimientos que prevengan construcciones en el aeródromo que afecten el funcionamiento de las Ayudas para la Navegación aérea (NAVAID) ya sea por interferencia electrónica o visual y afecten al control del tráfico aéreo en el aeródromo.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INFORMACION GENERAL REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
---	--

- q) verificar y evaluar las instalaciones y dispositivos implementados por el operador de aeródromo que protejan y/o ayuden a proteger todas las ayudas a la navegación aérea, dentro o fuera del aeródromo, como medida de prevención frente a posibles actos de vandalismo, robo y/o accidentes de cualquier tipo y prevenga, en la medida en que está dentro de la autoridad del aeropuerto, la interrupción de señales, luces letreros y ayudas electrónicas a la navegación aérea.
- r) verificar el cumplimiento de los reglamentos para la certificación de aeródromos, a través de inspecciones a las instalaciones, así como los procedimientos, registros, personal etc., de los servicios operacionales que se presten en el aeródromo.
- s) evaluar y aceptar el manual de aeródromo requerido según el reglamento vigente.
- t) evaluar y proponer la aceptación/aprobación del diseño de modificaciones, contenidas o no, en el Plan Maestro, como así también de aquellas tareas de mantenimiento de mayor envergadura, que se requiera realizar en el aeródromo, de acuerdo a su competencia y especialidad; y la verificación de las obras una vez concluidas.
- u) evaluar el funcionamiento e identificar dificultades en la prestación de los servicios y actividades relacionadas con la operación de aeródromos, que se encuentran comprendidos en el Libro XXXV - Parte II del RACP (Operación de aeródromo), tales como Salvamento y Extinción de Incendios, Control de Peligro Aviario y Fauna, Traslado de Aeronaves Inutilizadas, Mantenimiento, etc. y proponer acciones correctivas necesarias, de acuerdo a su competencia.

### 3. Dependencia

3.1. Los inspectores de aeródromo dependen del Jefe de la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA), dentro de la estructura organizacional de la Dirección General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, quien tendrá bajo su responsabilidad el Área Regulatoria, de la Certificación / Vigilancia de los Aeródromos y Ayudas terrestres (ARCVAGA) y cumplirán con la política y estándares de conducta establecidos por esta autoridad.

3.2. La conducta del Inspector de Aeródromo 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 de Aeródromo cumplan sus obligaciones de una manera profesional y mantengan esa actitud en todas sus actividades. **De manera profesional** significa demostrar buen conocimiento y dominio del tema a tratar, aspecto importante que se logra a través de una buena preparación, antes de proceder a efectuar cualquier inspección.

3.3. El Inspector de Aeródromos debe poseer excelentes condiciones profesionales y especialmente humanas, con características de 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.

3.4. Los Inspectores de Aeródromo no deben permitir que emociones personales o conflictos con personal de la industria influyan en su comportamiento, para proveer asesoramiento imparcial, tanto a la parte operativa y regulatoria de la AAC como a los operadores de aeródromos. Aun cuando un Inspector de Aeródromo, eventualmente, puede ser o estar expuesto a actitudes hostiles, éste debe responder con actitud conciliatoria, evitando confrontaciones.

#### 4. Competencia

4.1 El nivel de excelencia personal y profesional, exigido a todos los Inspectores de Aeródromo, es una buena base para establecer el nivel de competencia al demostrar competencia, habilidad, sensibilidad y actitud, para cumplir satisfactoriamente las metas propuestas por la AAC, a satisfacción de los operadores y usuarios, en el aeródromo.

4.2 El Director General de la AAC o el jefe de la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA), quienes tienen bajo su responsabilidad el área Regulatoria y de Vigilancia de los Aeródromos y Ayudas terrestres (AGA), debe determinar los requerimientos individuales de competencia de sus Inspectores de Aeródromo en todos los niveles; además, debe proveer instrucción o implementar otras acciones con la finalidad de alcanzar los niveles de competencia requeridos. Para medir la efectividad de las acciones implementadas se debe realizar una evaluación de la efectividad de las mismas.

4.3 La AAC debe asegurar que los Inspectores de Aeródromo son competentes para realizar las tareas asignadas; además que ellos entiendan las consecuencias de sus actos para la seguridad operacional de los aeródromos. Todo el proceso de establecimiento y verificación de competencia de los inspectores requiere estar documentado.

4.4 La competencia de los inspectores es medida 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 adquiridos ;
- b) **habilidad:** técnica, destreza, saber cómo, a satisfacción de los operadores, a hacer bien su función;
- c) **experiencia;** y
- d) **actitud:** mostrar interés, determinación y querer hacer bien su función.

4.5 Es decir, los Inspectores de Aeródromo deben haber recibido la instrucción para obtener la capacitación apropiada, y deben haber adquirido las habilidades y experiencia que aseguren su competencia.

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

4.7 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 sus acciones en cuanto a sus funciones y considerar la repercusión en la seguridad operacional;
- b) en conseguir resultados, en relación a los objetivos trazados por la Autoridad Aeronáutica Civil con respecto a sus funciones;
- c) promover la participación de los diversos actores en el quehacer de la seguridad operacional;
- d) mantener un alto compromiso ético; y
- e) ser proactivo en cuanto al proceso de adquirir conocimientos de manera continua, que contribuyan al mejoramiento de su desempeño.

4.8 El jefe de OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA), en coordinación con la Oficina Institucional de Recursos Humanos (OIRH), y el Instituto Superior de Ciencias y Tecnologías Aeronáuticas (ISFPA), debe asegurarse que cada Inspector de Aeródromo 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 de Aeródromo, en función de los resultados de las actividades realizadas, se determinará la efectividad y eficiencia del trabajo realizado por el mismo.

4.9 En base a lo anteriormente expuesto, la AAC determinará si la competencia (conocimientos, experiencia, actitud y habilidades) del Inspector de Aeródromo son los adecuados, o se necesita realizar los ajustes necesarios, en cualquiera de los requisitos.

## **5. Atributos personales de los inspectores**

5.1 Es necesario que los inspectores de aeródromo, sean de mente abierta, que posean buen juicio y criterio, habilidades analíticas y tenacidad, tener la habilidad de percibir situaciones de una manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia, y comprender sus responsabilidades

individuales dentro de una organización completa. Especial importancia lo constituye, el alto nivel de conducta e integridad personal que necesita poseer un Inspector de Aeródromo a fin de que imposibilite que sea susceptible a un acto de soborno, ya sea mediante aceptación de gratificaciones pecuniarias, o beneficios materiales indebidos, por parte de alguna persona u organización.

5.2 Es necesario que el Inspector de Aeródromo sea capaz de aplicar esos atributos con el fin de:

- a) obtener y evaluar la evidencia objetiva de manera correcta;
- b) permanecer ajustado al propósito de la tarea sin temor;
- c) evaluar constantemente los efectos y resultados de las observaciones de las inspecciones, y las interacciones personales durante el desarrollo de éstas tareas;
- d) tratar al personal involucrado cordialmente, de modo que se alcance el propósito de las tareas a desempeñar, de la forma adecuada;
- e) reaccionar con sensibilidad ante las políticas regulatorias de Panamá al ejecutar la tarea asignada;
- 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 implementación 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 la misma, de forma tal que el personal quede satisfecho con sus resultados

## **6. Programa de Capacitación del Inspector de Aeródromo (IA)**

6.1 El objetivo de la capacitación es proporcionar al Inspector de Aeródromos los conocimientos relacionados con las operaciones aeroportuarias a fin de ejecutar los Procesos de Certificación y de Vigilancia de Aeródromos y actividades relacionadas a sus funciones. Los conocimientos del inspector de aeródromo se establecen inicialmente en la instrucción previamente adquirida, para su formación técnica en aeródromos y posteriormente para los propósitos de la AAC, en una

combinación de cursos formales de instrucción y la capacitación directa en el ejercicio de su puesto.

6.2 El programa de capacitación del Inspector de Aeródromos debe responder a las actividades y funciones que éste va a realizar para la AAC.

6.3 En este sentido, para cada Inspector de Aeródromo se establecerá un Programa de Capacitación específico conforme lo requieran los parámetros de competencia establecida por la AAC. Para ello el Jefe de la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA), junto con el Instituto Superior de Ciencias y Tecnologías Aeronáuticas (ISFPA), deberán acordar la capacitación básica o inicial para aquellos Inspectores de Aeródromo recién contratados. Las áreas antes mencionadas deben establecer en conjunto, los contenidos y requisitos que debe cumplir el programa de instrucción anual de cada Inspector, conforme se indica en el párrafo 6.5.

#### 6.4 **Formación previa.-**

6.4.1. Todo inspector de aeródromo que se desempeñe en la AAC debe poseer conocimientos o formación técnica sobre alguna de las especialidades de aeródromo; ya sea como Ingeniero civil con especialidad en aeródromos, técnico de aeródromo o una profesión afín con especialización en aeródromos, con experiencia en operación o mantenimiento de aeródromos de al menos cinco (5) años.

6.4.2. Las especialidades correspondientes al área de aeródromos son las siguientes:

- a) Pavimentos,
- b) Ayudas visuales,
- c) Sistemas eléctricos,
- d) Limitación de obstáculos,
- e) Planificación / diseño de aeródromos,
- f) SSEI,
- g) Peligro aviario y fauna, y
- h) Seguridad Operacional.

6.4.3. Cuando la AAC no pueda contar con una persona con las características anteriormente señaladas se deberá diseñar un plan para el reclutamiento interno / externo de profesionales que puedan cumplir estos requerimientos o bien implementar un plan de formación de profesionales de la propia organización. En caso de implementarse un programa de formación de profesionales reclutados en el medio interno de la organización, el mismo debe considerar un plan de adquisición de conocimientos básico, que debe incluir un curso completo en el diseño, operación y certificación de aeródromos, que cumpla con los requisitos establecidos en el Anexo 14 de OACI y documentos relacionados, así como en el RACP, un



programa de entrenamiento en el trabajo (EET), bajo supervisión de un Inspector de Aeródromo de amplia experiencia, con una duración mínima de 6 meses, antes de proceder a su habilitación como Inspector de Aeródromos.

## 6.5 Capacitación básica o inicial para inspectores de Aeródromo.-

6.5.1 Es aquella capacitación inicial necesaria para que el Inspector de Aeródromo inicie sus funciones y responsabilidades de certificación y de vigilancia propias del área de su competencia. A su vez, esta instrucción consta de los siguientes cursos:

a) El Curso Básico consta de tres etapas:

1) Inducción a la AAC. Capacitación de carácter genérico cuyo objetivo es entregar un conocimiento de carácter general acerca de la organización de la Institución y las funciones que le corresponde desarrollar dentro de la AAC. Este curso debe incluir como mínimo los siguientes aspectos:

- i) Sistema Aeronáutico Nacional,
- ii) Organización de la AAC
- iii) Leyes Aeronáutica,
- iv) Normas de la Administración Pública,
- v) Convenio de Chicago de 1944 y sus enmiendas, y los Anexos de la OACI y otros documentos afines o que le apliquen,
- vi) Reglamentación de Aviación Civil de Panamá (RACP),
- vii) Reglamentación del Sistema Regional – Conjunto LAR AGA (LAR 153, LAR 154 y LAR 139),
- viii) Conceptos de calidad y de los sistemas de gestión de la AAC.

2) Curso de Inspector de Aeródromo. Curso de adoctrinamiento inicial que le permite al Inspector de Aeródromo, adquirir los conocimientos necesarios para el cumplimiento de sus deberes. Esta instrucción deberá efectuarse al momento de su ingreso y estará basada principalmente en la aplicación de contenidos incluidos en el Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos.

3) Curso de Factores Humanos. Este curso está orientado a entregar a los inspectores de Aeródromos los conocimientos y herramientas que debe tener para comprender los aspectos que afectan el desempeño de las personas en su trabajo, con el propósito de llevarlo a un óptimo nivel en su interrelación con las personas, su trabajo y el medio ambiente que lo rodea, a fin de permitir que su actividad sea de calidad y segura. El principal objetivo del curso será la

sensibilización en torno a la importancia de administrar en forma adecuada las posibles fuentes de error, en su función como Inspector de Aeródromos.

Esta instrucción se efectuará forma conjunta o inmediatamente a continuación del Curso de Inspector de Aeródromo.

b) Entrenamiento en el trabajo (EET)

El principio del EET es el aprendizaje mientras se realiza una tarea o trabajo. Su objetivo es complementar en forma práctica y en el terreno los conocimientos teóricos adquiridos por un Inspector de Aeródromo, lo cual será efectuado, principalmente, mediante demostraciones y prácticas supervisadas, empleando métodos y procedimientos en un ambiente real de trabajo sobre un proceso específico de Aeródromo, dicho entrenamiento será registrado, entregando al finalizar un documento que acredite que el alumno ha concluido satisfactoriamente dicho entrenamiento.

- 1) Los EET que realizará cada inspector, serán definidos de acuerdo a las responsabilidades específicas que se le asignarán. Para lo cual el Jefe de la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS, debe indicar cuales son los EET requeridos y al(los) Inspector(es) que se desempeñaran como Instructor(es), supervisor(es) y responsable(s) de conducir cada EET.
- 2) La evaluación del EET se acredita en un “Certificado de Entrenamiento en el Trabajo”, que habilita al Inspector instruido para actuar como inspector en el proceso EET aprobado.

c) Cursos de especialización

Estos cursos son aquellos que permiten al Inspector profundizar los conocimientos sobre ciertos temas que son necesarios para el desarrollo de su función.

Esta capacitación debe incluir los siguientes cursos de especialización:

- 1) Diseño del Área de Movimientos del aeródromo (diseño geométrico del área de movimientos, pavimentos, drenajes, etc.)
- 2) Ayudas visuales,
- 3) Sistemas eléctricos,
- 4) Limitación de obstáculos,
- 5) SSEI,
- 6) Peligro aviario y fauna,
- 7) Gestión de la Seguridad Operacional,
- 8) Certificación de Aeródromos,
- 9) Vigilancia de aeródromos,

- 10) Estudios aeronáuticos,
- 11) Técnicas de auditorías, y
- 12) Otros cursos de especialidad.

## 6.6 Capacitación continua / recurrente

6.6.1 El objetivo es mantener y elevar el nivel de conocimientos, habilidades y/o experiencia del Inspector de Aeródromo y permitirle que pueda adquirir el conocimiento de nuevas tecnologías en el diseño y operación de aeródromos, con la finalidad de contar con las herramientas necesarias para vigilar nuevas metodologías o sistemas, de acuerdo a las necesidades específicas que se produzcan o a la necesidad de incrementar su competencia.

6.6.3 Además, dentro del esquema de instrucción continua se deben mantener actualizados los conocimientos del Inspector de Aeródromo en relación a los reglamentos, procedimientos, manuales y otros documentos inherentes a sus funciones y a cursos específicos para el desarrollo de los procedimientos en los aeródromos.

6.6.4 La instrucción continua del inspector de aeródromo se realizará de manera personalizada, considerando los conocimientos y la competencia que el mismo requiere para cumplir con sus funciones asignadas. El Jefe de La OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA) junto con el Instituto Superior de Formación Profesional Aeronáutica (ISFPA) de la AAC evaluarán al menos una vez al año al personal y determinarán que instrucción requiere de acuerdo a los siguientes parámetros:

- Tareas específicas que el mismo desempeña;
- Procedimientos específicos el cual se ha comprobado que requieren de algún tipo de actualización o revisión;
- Cambios en la reglamentación o los procedimientos;
- Tareas o funciones que se prevé que éste realice;
- Áreas o tópicos que se requiere para mejorar o reforzar el desempeño de sus funciones.
- Incorporación de nuevas tecnologías y/o procedimientos aeronáuticos.

6.6.5 En este contexto, cada Inspector de Aeródromos que haya cumplido la instrucción inicial, podrá ser considerado para asistir a cursos específicos, en materia de su competencia.

6.6.6 Es recomendable que el Jefe de la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA) en conjunto con el Instituto Superior de

Formación Profesional Aeronáutica (ISFPA) revisen semestralmente o cuando estos estimen conveniente el programa de instrucción de los Inspectores de Aeródromo para realizar las correcciones o modificaciones que estimen necesarias para el buen desempeño de las funciones del Inspector de Aeródromo.

## 6.7 Evaluación de la capacitación impartida

6.7.1 Finalizada la capacitación, el Jefe de la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA) debe evaluar el desempeño del inspector en cuanto a la eficiencia en el desarrollo de sus funciones; para la cual estuvo dirigida la instrucción específica. Una vez verificado el correcto desempeño del inspector, se debe dejar constancia que el curso o instrucción impartida ha sido adecuada y cumple los objetivos requeridos.

6.7.2 En el expediente del inspector de aeródromo se incluirá constancia de la evaluación y se incluirá en los registros del inspector la evaluación del curso o instrucción realizada por el Jefe de La OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA).

## 6.8 Normas Generales para la realización de la Capacitación: estas son:

- a) Cuando un Inspector reciba cursos especiales y se considere que es necesario transmitir los conocimientos adquiridos, a otros inspectores, este debe realizar una presentación detallada a sus colegas sobre los conceptos atinentes a la capacitación recibida;
- b) todos los materiales, libros, manuales y ayudas, referentes a los cursos especiales en que participan los inspectores, se deben mantener en el sitio de trabajo o en la Biblioteca Técnica, en especial si se trata de documentos que deban ser consultados por el resto de los Inspectores;
- c) los cursos recibidos serán calificados mediante examen escrito o por el mecanismo de aprobación determinado por el Instituto Superior de Formación Profesional Aeronáutica (ISFPA); y
- d) al término de cada curso y en un plazo conveniente, el Inspector de Aeródromo participante que actúe como facilitador/instructor, debería elaborar un informe sobre el curso a ser presentado al Jefe de la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA).

## 7. Reglas de conducta

7.1 Los inspectores de aeródromo deberán observar las siguientes reglas de conducta:

- a) Presentarse en el trabajo a tiempo, en una condición que permita la ejecución de las tareas asignadas, manteniendo una apariencia personal aseada y pulcra durante las horas de trabajo.
- b) Utilizar vestimenta apropiada (en función a la condición climática), con las herramientas o equipos apropiados, y en una condición física en forma y mentalmente adecuada;
- c) Prestar servicio completo y rápido en la ejecución de sus funciones. Si éstas no son suficientes como para ocupar a los inspectores en sus horas laborables, es necesario que éstos notifiquen a sus superiores al respecto, de tal forma que les sea asignado trabajo adicional;
- d) Durante el cumplimiento de misiones, mantener la apariencia al nivel apropiado que le da la condición de ser representante de la AAC, es decir, vestir, tomar sus alimentos y alojarse en lugares apropiados para el estatus que representa;
- e) Cuando desarrolle actividades de inspección, debe mantener informado a su jefe directo y responder rápidamente a las direcciones e instrucciones recibidas, proporcionando los números telefónicos del lugar de trabajo y hotel, donde es posible ubicarlo;
- f) Conservar y proteger los fondos, propiedades, equipo, y materiales entregados (los inspectores no deben usar, o permitir a otros que usen equipo, propiedades, o personal de la AAC para beneficios personales u otro aspecto de carácter no oficial);
- g) Cuando existan obligaciones que impliquen gastos de los fondos de la AAC, es necesario que los inspectores de aeródromo tengan conocimiento y observen todos los requerimientos y restricciones legales. Además, se requiere que los inspectores sean prudentes y ejerzan un juicio reflexivo en el gasto de dichos fondos;
- h) Proteger información confidencial y aquella que no tenga este carácter que no se deba entregar para circulación general. Es esencial que los inspectores no revelen o difundan ningún tipo de información confidencial, o información que sea “sólo para uso oficial” a menos que esté específicamente autorizado para realizar esta acción, excepto cuando existe una necesidad específica que requiera proporcionar tal información. La información confidencial no debe ser revelada a nadie que no tenga la autorización apropiada. En consecuencia, es necesario que los inspectores cumplan los siguientes aspectos:
  - 1) No divulgar información oficial obtenida a través del empleo estatal a cualquier persona no autorizada;
  - 2) No hacer pública cualquier información oficial antes de la fecha prescrita para su publicación autorizada;

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INFORMACION GENERAL REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
---	--

- 3) No usar, o permitir a otras personas utilizar cualquier información oficial para propósitos privados, o personales, que no esté disponible al público en general; y
- 4) No examinar documentos oficiales o registros de los archivos por razones personales.
  - i) Las falsificaciones intencionadas e ilegales, ocultación, disminución, o la eliminación no autorizada de documentos o registros oficiales está prohibido por ley.
  - j) Cumplir las leyes, reglamentos, regulaciones, y otras instrucciones superiores. Esto incluye a todas las normas establecidas, e instrucciones relacionadas con seguridad en el trabajo (aspectos relacionados con seguridad industrial en aviación civil), informando sobre fuentes potenciales de incidentes/accidentes, cooperando totalmente con los encargados de la seguridad operacional para evitar que las personas o propiedades corran riesgos.
  - k) El no cumplir en forma intencionada las precauciones de seguridad, como los actos que se describen a continuación, podría constituir una base para acciones disciplinarias, según lo previsto por la AAC:
    - 1) Falla en reportar una situación de la que se tiene conocimiento y que pueda devenir en un incidente/ accidente que involucre lesiones a personas o daño a la propiedad o equipos;
    - 2) No usar la vestimenta o equipo de seguridad adecuado al desempeño de sus funciones (por ejemplo, no utilizar los dispositivos de seguridad cuando estos se le han suministrado);
    - 3) Poner en riesgo la seguridad operacional o causar lesiones al personal o daños a la propiedad o equipos por negligencia;
    - 4) No reportar violaciones confirmadas o posibles, de la ley, reglamentos, o políticas a través de los canales apropiados;
    - 5) Dedicarse a actividades privadas por lucro personal, o cualquier otro propósito no autorizado, con equipos o propiedades de la AAC;
    - 6) Negarse a prestar toda la ayuda y testimonio a cualquier supervisor o funcionario autorizado, que lleve a cabo una investigación oficial o consulta acerca de los asuntos en investigación que pudiesen surgir bajo la ley, normas, reglas, y regulaciones fiscalizadas por la AAC;

7.2 Es totalmente prohibido a los Inspectores de Aeródromo de la AAC el uso de drogas ilícitas, abuso del alcohol u otras sustancias, de forma tal que pueda afectar su rendimiento en el trabajo en el desempeño de sus funciones.

7.3 Sin perjuicio de las medidas disciplinarias que adopte la AAC, cuando existe una evidencia objetiva de que algún inspector está involucrado en el cultivo, procesado, fabricación, venta, disposición, transporte, exportación, o importación de narcóticos, marihuana, o drogas o sustancias depresivas o estimulantes, se le suspenderá inmediatamente de sus actividades y será entregado a las autoridades competentes, para procesarlo y deslindar las posibles responsabilidades administrativas, civiles o penales según corresponda.

#### 7.4 **Acoso sexual y discriminación racial**

7.4.1 Todos los Inspectores de Aeródromo tienen el derecho de trabajar en un medio donde sean tratados con dignidad y respeto. Los actos de acoso sexual y discriminación racial deben ser tratados según lo establecido en la política y reglamentaciones de la AAC, al respecto, de conformidad con las Leyes vigentes que rigen esta materia.

7.4.2 El Inspector de aeródromo tiene la responsabilidad de comportarse de manera apropiada e informar de aquellas acciones relacionadas con acoso sexual, discriminación racial, acoso laboral, amenazas o cualquier tipo de conducta indebida que se encuentre contemplada en las políticas de la AAC en particular o del Estado en general, y que sean observadas o sufridas por el Inspector de Aeródromos.

7.4.3 Los Inspectores de Aeródromo que experimenten acoso sexual o discriminación racial por parte de otros funcionarios o público en general, deben informar inmediatamente a su jefe inmediato superior o a un nivel más alto si la acusación involucra al jefe inmediato superior. Cuando existe evidencia objetiva que un incidente de esta naturaleza ha ocurrido, se llevará a cabo la investigación correspondiente y en caso de concluir que es cierta, se tomará una acción disciplinaria, según corresponda.

#### 7.5 **Conducta y ética fuera del trabajo**

7.5.1 La conducta de los Inspectores de Aeródromo, fuera del ámbito de trabajo debe ser la adecuada, de modo que una acción impropia no se refleje adversamente en la capacidad de la AAC para cumplir su misión.

7.5.2 En virtud de lo expresado, es necesario que los Inspectores de Aeródromo, cuando están fuera del ámbito laboral, se comporten de manera tal, que no provoquen un cuestionamiento por parte del público acerca de la fiabilidad y confianza en el cumplimiento de sus obligaciones específicas, como funcionarios de la AAC.

#### 7.6 **Beneficios de origen externo**

7.6.1 El Inspector de Aeródromo no debe, directa o indirectamente, ni para sí ni para terceros, solicitar, aceptar o admitir dinero, dádivas, beneficios, regalos, favores, promesas u otras ventajas en las siguientes situaciones:

- a) Para hacer, retardar o dejar de hacer tareas relativas a sus funciones.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INFORMACION GENERAL REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
---	--

- b) Para hacer valer su influencia ante otro funcionario público, a fin de que éste haga, retarde o deje de hacer tareas relativas a sus funciones.
- c) Cuando resultare que dichos beneficios no habrían sido ofrecidos o dados, si el destinatario no se desempeñara como Inspector de Aeródromo y/o no se encontrase involucrado en ninguna de las condiciones especificadas en 7.6.2.

7.6.2 Se considera especialmente que el beneficio está prohibido si proviene de una persona o entidad que:

- a) Lleve a cabo actividades cuyo producto o servicio se encuentren reguladas o fiscalizadas por la AAC.
- b) Gestione u opere concesiones, autorizaciones, privilegios o franquicias otorgados por la AAC.
- c) Sea o pretendiera ser contratista o proveedor de bienes o servicios de aeropuertos que pudieran ser objeto de fiscalización por parte del inspector.
- d) Procure una decisión o acción de la AAC.
- e) Tenga intereses que pudieran verse significativamente afectados por la decisión, acción, retardo u omisión de la AAC.

7.6.3 Pueden exceptuarse al inspector, de la prohibición establecida en 7.6.1, en los siguientes casos:

- a) Los reconocimientos protocolares recibidos de gobiernos, organismos internacionales o entidades sin fines de lucro, en las condiciones en las que la ley o la costumbre oficial admitan esos beneficios.
- b) Los gastos de viaje y estadía recibidos de gobiernos, instituciones de enseñanza o entidades sin fines de lucro, para el dictado de conferencias, atención a cursos de instrucción o actividades académico-culturales, o la participación en ellas, siempre que ello no resultara incompatible con las funciones del cargo o prohibido por normas especiales.
- c) Los regalos o beneficios que por su valor exiguo, según las circunstancias, no pudieran razonablemente ser considerados como un medio tendiente a afectar la recta voluntad del funcionario.
- d) el transporte gratuito, en ocasiones que se haya coordinado previamente, como parte de la logística de las inspecciones, en la cual el operador pueda



proporcionar medios de transporte para el traslado de los inspectores intervinientes.

7.6.4 Teniendo en cuenta las relaciones de trabajo que mantienen los Inspectores de Aeródromo de la AAC con los operadores de aeródromo, se hace muy difícil rechazar ciertas invitaciones a almuerzos o cenas, o pequeños regalos de recuerdo; por tanto juega un papel importante el juicio del inspector en la aceptación de tales invitaciones u obsequios.

7.6.5 Aceptar invitaciones de operadores de aeródromos, aerolíneas, fabricantes de aeronaves, o de otros negocios relacionados con la aviación, para participar de eventos especiales, inauguraciones o apertura de aeródromos u obras en aeródromos, vuelos inaugurales o transporte gratuito en conexión con inauguraciones y eventos ceremoniales similares, está prohibido sin la previa autorización del jefe inmediato superior. Invitaciones de esta naturaleza serán aceptadas, sí el inspector es asignado por la AAC para llevar a cabo funciones oficiales que estén relacionadas con dicho evento.

## 7.7 **Posibilidad de otros empleos. Intereses económicos.**

7.7.1 Información sobre la posibilidad de otros empleos está descrita en el contrato que el Inspector de Aeródromo firma al ingresar a trabajar en la AAC.

7.7.2 Cada Inspector de Aeródromo es responsable de leer los reglamentos apropiados, y conducirse a sí mismos, de una manera consistente con los mismos. Es necesario que cada inspector revise sus actividades financieras y laborales fuera de la AAC para asegurarse que estos no tienen una incidencia directa o indirecta que influya o motive conflictos con sus obligaciones y responsabilidades como inspector de aeródromo, de la AAC.

7.7.3 De acuerdo con la política interna de la AAC, los inspectores pueden obtener un empleo fuera de la AAC que sea compatible con sus actividades públicas y que no disminuyan su capacidad mental o física de poder realizar dichas actividades. Los inspectores pueden enseñar, o escribir, siempre y cuando ellos no utilicen información “interna” (p. ej. Información que no ha sido todavía puesta a disposición del público o que es propiedad de la AAC o de los usuarios). Los inspectores pueden solicitar al Jefe de la Unidad de Evaluación, Certificación y Vigilancia el uso de cierta información antes de utilizarla, o hacerla pública. Cabe recordar que la AAC es responsable de preservar la propiedad del operador, que le ha sido entregada para el proceso de certificación.

7.7.4 Trabajo a medio tiempo.- en cualquier actividad de negocio relacionada con la aviación, que pueda estar sujeta a inspección, certificación, u otro contacto oficial con la AAC, queda fuera de los límites de desempeñar ese trabajo a medio tiempo por parte del Inspector de Aeródromo.

7.7.5 El Inspector de Aeródromo, no debe tener intereses financieros que representen un conflicto de intereses con el desempeño de sus obligaciones o responsabilidades oficiales, estando prohibido mantener relaciones contractuales,

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INFORMACION GENERAL REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
---	--

financieras, posesiones o cualquier otro interés con operadores de aeródromos, o cualquier persona u organización relacionada a la actividad que desempeña.

## **8. Designación del inspector**

8.1 La Autoridad Aeronáutica Civil mediante un documento formal designará o delegará funciones a los Inspectores de Aeródromos (IA) de la AAC.

8.2 El mencionado documento debe establecer los alcances de la designación y debe ser registrado por la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), constando en el Registro de Inspectores de Aeródromos de la AAC.

8.3 La designación de un Inspector de Aeródromo, como Jefe de un Equipo de Certificación y/o Vigilancia, deberá realizarse mediante un documento formal emitido por el Director General de la AAC. La misma consideración será aplicable a la designación o delegación de inspectores y expertos técnicos que integren los equipos de Certificación y Vigilancia.

8.4 En el caso que un Inspector de Aeródromo sea designado para integrar un Equipo de Certificación y/o Vigilancia debe reportar al Jefe del equipo durante todo el proceso o durante la inspección. Para asegurar la continuidad del trabajo, el Inspector de Aeródromo no debe evadir sus obligaciones en el cumplimiento de sus asignaciones para lograr que el proceso de certificación y/o el plan de inspección, esté bien definido y puedan realizarse las tareas en forma adecuada.

8.5 En el documento oficial de designación del equipo, debe indicarse que los miembros del mismo deberán concentrarse en las actividades de certificación / vigilancia y, por tanto, ser desvinculados de otras responsabilidades ajenas al proceso en cuestión, al menos en los períodos afectados por tareas incluidas en los respectivos cronogramas de actividades de dichos procesos.

## **9. Restricciones de elegibilidad**

9.1 Para que todo el proceso de certificación / vigilancia se mantenga imparcial, el Inspector de aeródromo que ha sido designado para atender el proceso de un aeródromo, no será involucrado en el seguimiento / vigilancia de dicho operador de aeródromo de forma inmediata, será rotado para atender tareas de certificación y/o vigilancia en otro aeródromo. Sin embargo, debe cooperar con el equipo de certificación / vigilancia en calidad de asesor, cuando lo requiera el Jefe de Equipo.

9.2 El jefe de equipo puede no aprobar la participación de un Inspector de Aeródromo a cargo del seguimiento / vigilancia de las actividades de la organización, como miembro activo del equipo de certificación / vigilancia, basándose en motivos eventuales y de recursos humanos.

## **10. Coordinación de la Certificación / Vigilancia**

10.1 Las Certificaciones / Vigilancias son coordinadas por el Jefe del Equipo de Certificación y Vigilancia (JECV). Es tarea del Jefe de Equipo manejar los asuntos relevantes y es el responsable directo de todos los recursos (incluyendo los recursos humanos), y de la integridad del proceso de certificación / vigilancia.

## **11. Conflictos de interés**

11.1 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 JECV. 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.

## **12. Credencial del Inspector de Aeródromo**

12.1. Se otorgará a los Inspectores de Aeródromo, una credencial en forma de Tarjeta de Identificación, la cual acreditará las facultades que le han sido conferidas por la AAC para desempeñar funciones de, certificación e inspección como Inspector de Aeródromos, incluyendo su ingreso y permanencia tanto en las instalaciones de cualquier oficina, de la AAC, como en todos los aeródromos a nivel nacional.

12.2. La tarjeta de identificación, identificará la REPÚBLICA DE PANAMÁ, la AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL, y la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA) y contendrá la siguiente información:

- 1) Fotografía actualizada del portador;
- 2) Nombres y apellidos completos;
- 3) Número de cédula;
- 4) Número de identificación;
- 5) Facultades y autorizaciones;
- 6) Firma y sello de la Autoridad competente por la AAC; y

<p style="text-align: center;">AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL  OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS  MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO</p>	TITULO I – INFORMACION GENERAL REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	--

- 7) Fecha de vencimiento (la cual deberá coincidir con la fecha de vencimiento de la Resolución de Delegación de funciones).

### 13. Importancia de la comunicación

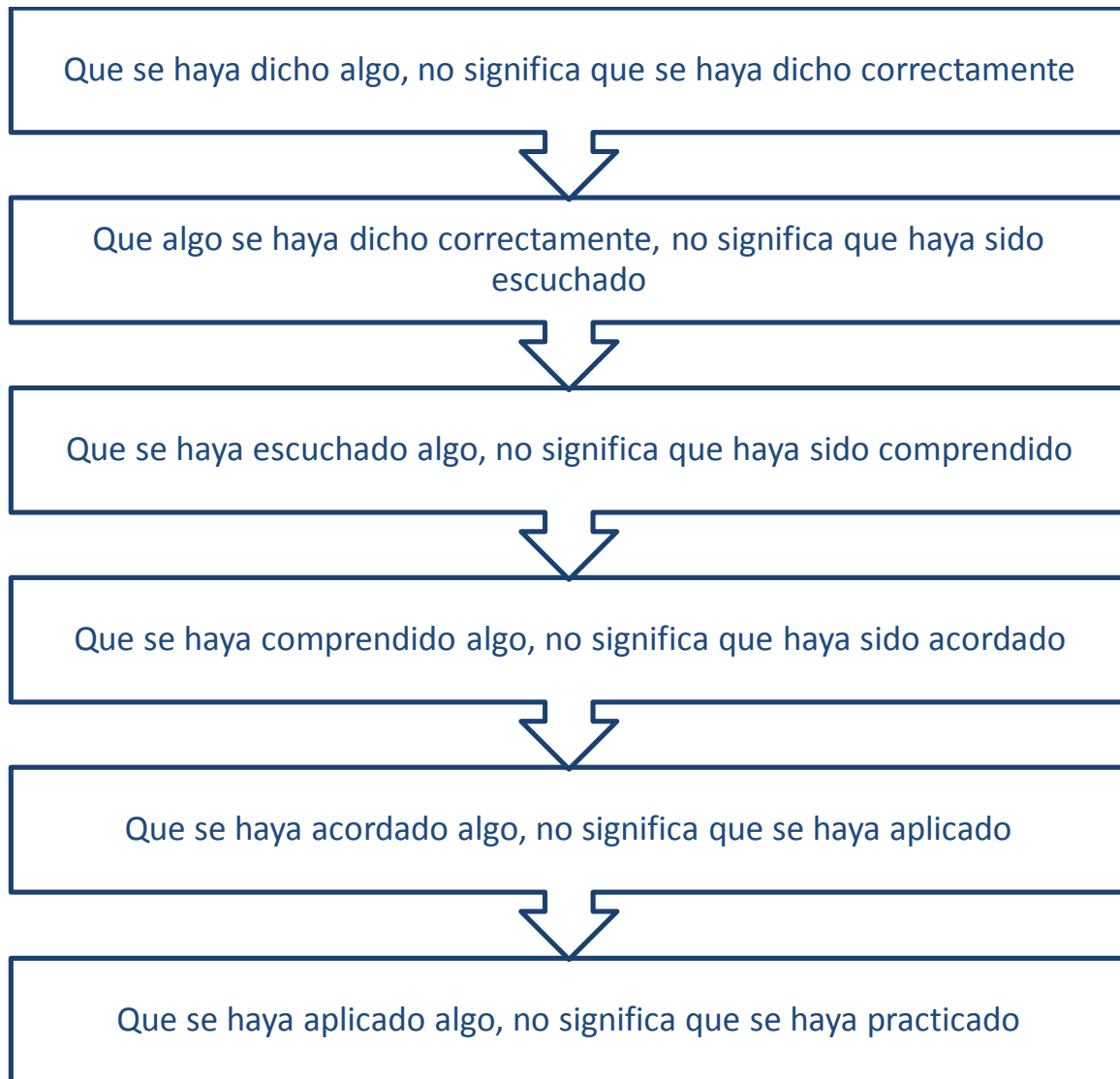
13.1. Considerando que las funciones básicas del inspector de aeródromo, en la ejecución de una inspección o en un proceso de certificación son las de verificar las condiciones de diseño y operación para confirmar si el aeródromo se encuentra en condiciones de ser certificado o de continuar las operaciones; y en caso que se identifiquen hallazgos, debe investigar la situación existente a fin de determinar si los mismos revisten el carácter de incumplimientos a la normativa vigente, en virtud de lo cual constituyen un riesgo para la seguridad de las operaciones, la comunicación cumple un rol importante como medio de interrelación de estas actividades, tal como se puede visualizar en la **Figura 2-1**:

13.2. Es necesario resaltar que la comunicación es relevante, no sólo para la interacción con personal del operador del aeródromo inspeccionado, sino también con los otros miembros del equipo, de tal manera que se puedan identificar observaciones similares en otras áreas y especialmente en los casos en los cuales el inspector se desempeña como jefe de un equipo, ya que será sumamente importante para ejercer el liderazgo del mismo.

13.3. En la **Figura 2-2** se expresa una serie de interacciones que ocurren en un proceso de comunicación y que pueden significar distorsiones en la forma de comprender el mensaje emitido. Esta interacción debe ser tomada en cuenta por el inspector a fin de asegurar una comunicación eficaz y así evitar obtener información errónea o incompleta, durante las inspecciones.

**Figura 2-1**





**Figura 2-2: Importancia de la comunicación**

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INSPECTOR DE AERÓDROMO Y EQUIPO DE CERTIFICACION Y/O VIGILANCIA REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	---

## Sección 2 – Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV)

### 1. Generalidades

1.1. A los fines de este Manual y de los procedimientos relacionados con los equipos de certificación y/o vigilancia, los conceptos esenciales, relativos a cada uno de ellos son los mismos, ya sea que el equipo realice tareas de vigilancia de aeródromos, o si lleva a cabo actividades relacionadas con los procesos de certificación de aeródromos.

### 2. Requisitos del equipo de certificación de aeródromo

2.1. El equipo de Certificación de Aeródromo 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. Las inspecciones de especialidad a menudo consisten de un solo Inspector que es responsable de todas las tareas de ejecución de la certificación / inspección de vigilancia. Debe contar con aprobación y tener relación directa con la AAC.

2.3. Las inspecciones extensas deben contar con soporte administrativo y logístico, un Inspector Jefe de Equipo y miembros del equipo de certificación y/o vigilancia, el cual podrá además, estar conformado por especialistas y/u observadores.

2.4. Puede ser que un ECV no requiera todas las posiciones enumeradas en párrafos posteriores, en cuyo caso se considera factible reducir el número de integrantes del equipo, asegurándose que los miembros que lo integren, estarán en capacidad y con la competencias para cubrir todos los aspectos del proceso de certificación / vigilancia.

2.5. La conformación del equipo, los términos de referencia, calificaciones y responsabilidades de los miembros del equipo deben ajustarse a lo establecido en la presente sección.

2.6. Esta sección describe los términos de referencia, calificaciones, y responsabilidades del Jefe del Equipo de Certificación y/o Vigilancia y de cada miembro del ECV.

#### a) Jefe de equipo de Certificación y/o Vigilancia (JECV)

1) **Funciones.**-Las funciones del JECV deben estar descritas en el documento de su designación, que especifica que el Inspector designado debe:

a. reportar directamente al Jefe de la OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS (ONYSOA), oficina

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INSPECTOR DE AERÓDROMO Y EQUIPO DE CERTIFICACION Y/O VIGILANCIA REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	---

de la AAC que tiene a su cargo la certificación y/o vigilancia de los aeródromos;

- b. conducir todos los asuntos relacionados con el proceso de certificación y/o las inspecciones de vigilancia, de acuerdo con las políticas y procedimientos especificados en este Manual y cualquier otro relacionado con este tipo de actividades, que haya sido establecido por la AAC;
- c. evaluar inmediatamente un requerimiento de acción inmediata, cuando la seguridad operacional sea afectada;
- d. comunicarse con los jefes / directores para analizar detalles de apoyo con recursos humanos, logísticos y administrativos; y
- e. analizar en sitio la necesidad de prolongar la duración de la inspección, coordinando con su superior inmediato.

2) **Calificaciones.-** El JECV debe acreditar:

- a. Estudios superiores en alguna de las especialidades de aeródromos o calificación y experiencia equivalente en aeródromos, y haber recibido la instrucción periódica adecuada;
- b. Haber completado el Curso de Técnicas de Auditoría, o equivalente;
- c. Haber completado el Curso de Inspector Gubernamental de Aeródromos (GSI AGA);
- d. Contar una experiencia mínima de cinco (5) años en el desempeño de cualquiera de las especialidades AGA y poseer conocimiento o dominio de las siguientes tareas:
  - i. Procesos de habilitación y/o certificación de aeródromos en el ámbito de su competencia;
  - ii. Métodos y técnicas relativas a calidad, incluyendo:
    - 1) terminología de calidad;
    - 2) principios de gestión de la calidad y su aplicación;
    - 3) herramientas de calidad y su aplicación; y
    - 4) principios, procedimientos y técnicas de auditoría e inspección, reglamentos y otros requisitos apropiados para llevar a cabo los procesos de certificación de los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INSPECTOR DE AERÓDROMO Y EQUIPO DE CERTIFICACION Y/O VIGILANCIA REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	---

- e. tener un conocimiento sólido de la reglamentación de aeródromos;
  - f. haber demostrado talento en cuanto a comunicación y gestión;
  - g. tener experiencia en procedimientos administrativos;
- 3) **Responsabilidades.-** El JECV será responsable de:
- a. Determinar el objetivo y alcance del proceso de certificación o de las inspecciones de vigilancia;
  - b. planificar, organizar, dirigir, y controlar el proceso de certificación / vigilancia;
  - c. coordinar las fechas de manera adecuada con antelación, para permitir una planificación correcta antes de la certificación / vigilancia;
  - d. mantener un expediente de certificación / vigilancia, que incluye copias de los nombramientos, lista de control de cumplimiento, listas de verificación, copias de documentos relacionados con la inspección, copia del informe de inspección, etc.;
  - e. desarrollar un plan de certificación / vigilancia, incluyendo el cronograma de inspecciones a ejecutar (cumplimentar) durante la misma;
  - f. notificar al operador de aeródromo, por carta, sobre la realización del proceso de certificación / vigilancia planeada con la antelación adecuada a la complejidad del aeródromo y según lo establezca la normativa o el procedimiento vigente;
  - g. asegurarse que la revisión de la documentación ha sido finalizada;
  - h. asegurarse que los miembros del equipo hayan comprendido correctamente sus tareas en las áreas de especialidad asignadas;
  - i. coordinar con los niveles jerárquicos de la AAC para que todas las demás actividades de certificación / vigilancia al operador de aeródromo sean minimizadas y/o coordinadas a través del JECV durante el tiempo de la certificación / vigilancia;
  - j. convocar una primera reunión del equipo antes de iniciar la certificación / vigilancia, cuando sea aplicable;
  - k. coordinar con la AAC la posibilidad de consultas al soporte legal durante la certificación / vigilancia;
  - l. para el caso de certificaciones llevadas a cabo por equipos multinacionales, solicitar a la AAC la designación de un coordinador, para mantenerlo al tanto del progreso, problemas potenciales, cambios en los objetivos, o alcance de la certificación / vigilancia, y de otros asuntos significativos que surjan durante la fase de preparación;

<p style="text-align: center;">AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL  OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS  MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO</p>	<p>TITULO I – INSPECTOR DE  AERÓDROMO Y EQUIPO DE  CERTIFICACION Y/O VIGILANCIA  REVISIÓN: Original  FECHA: 22 - 07 - 2015</p>
---	--

- m. representar al ECV, coordinar y dirigir la reunión de apertura con el operador a ser certificado / supervisado y mantener una forma de comunicación con el ejecutivo responsable del operador de aeródromo;
- n. evaluar de forma expedita el requerimiento de una acción inmediata si está en riesgo la seguridad operacional y estar seguro de que será informado de cualquier asunto de seguridad operacional identificado durante la etapa de inspección de la certificación / vigilancia;
- o. asegurarse que las decisiones a ser tomadas, o aprobaciones requeridas durante la fase de ejecución, sean procesadas de manera oportuna;
- p. ejercer una línea de autoridad sobre los miembros y observadores del ECV;
- q. asegurarse que todos los hallazgos de la certificación / vigilancia están relacionados a los requisitos normativos aplicables y están respaldados por evidencia objetiva, u otra documentación de soporte, cuando sea aplicable;
- r. informar al personal directivo del operador de aeródromo, sobre los hallazgos encontrados durante las reuniones diarias, al final de cada día;
- s. asegurarse que todos los hallazgos en borrador han sido discutidos con el operador de aeródromo a ser certificado / vigilado antes de finalizar la reunión de terminación de certificación / vigilancia, siempre y cuando ésta sea posible de realizar;
- t. coordinar y dirigir la reunión de terminación de certificación / vigilancia con el ejecutivo responsable del operador de aeródromo;
- u. preparar el informe de la certificación / vigilancia y coordinar con la AAC para una última revisión por parte del Comité Técnico de Revisión (conformado por el Jefe ONYSOA y los JECV), antes de ser enviada al operador del aeródromo;
- v. revisar y verificar secciones específicas del informe que son observadas como temas que necesitan mayor sustento, o cambio de redacción;
- w. recomendar posibles acciones correctivas que surjan de la certificación / vigilancia, si es aplicable;
- x. asegurarse que los miembros del ECV han cumplido con todas las responsabilidades antes de liberarlos de sus obligaciones con el proceso en desarrollo y comunicarles por escrito, cuando son liberados antes de lo planificado; y

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INSPECTOR DE AERÓDROMO Y EQUIPO DE CERTIFICACION Y/O VIGILANCIA REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	---

- y. emitir un informe del comportamiento de cada uno de los miembros del equipo, si es que se detectan fallas en la aplicación de los procedimientos por parte de ellos, necesidades de mayor entrenamiento y ausencias de inspectores especializados en ciertas áreas, para lograr mejoras en el rendimiento para cumplir con sus funciones.

**b) Miembros del Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV)**

- 1) **Funciones.**- Las funciones de los inspectores miembros del ECV deben estar descritos en el documento de su designación, que especifica que el Inspector debe:

- a. reportar directamente al JECV, hasta que sea liberado de sus actividades;
- b. conducir los asuntos relacionados con la certificación / vigilancia de acuerdo con las políticas y procedimientos especificados en este Manual y cualquier otro relacionado con este tipo de actividades, establecido por la AAC; y
- c. comunicar inmediatamente al JECV cualquier requerimiento de acción inmediata, cuando la seguridad operacional sea afectada.

- 2) **Calificaciones.**- Los miembros del ECV deben:

- a. Contar con estudios superiores en alguna de las especialidades de aeródromos o calificación y experiencia equivalente en aeródromos, y haber recibido la instrucción periódica adecuada;
- b. Haber completado el Curso de Técnicas de Auditoría, o equivalente;
- c. Haber completado el curso de Inspector Gubernamental de Aeródromos (GSI AGA);
- d. contar con una experiencia mínima de cinco (5) años en el desempeño de cualquiera de las especialidades AGA y poseer conocimiento o dominio de las siguientes tareas:
  - i. Procesos de habilitación y/o certificación de aeródromos en el ámbito de su competencia;
  - ii. Métodos y técnicas relativas a calidad, incluyendo:
    - 1) terminología de calidad;
    - 2) principios de gestión de la calidad y su aplicación;
    - 3) herramientas de calidad y su aplicación; y

<p>AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL  OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS  MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO</p>	<p>TITULO I – INSPECTOR DE  AERÓDROMO Y EQUIPO DE  CERTIFICACION Y/O VIGILANCIA  REVISIÓN: Original  FECHA: 22 - 07 - 2015</p>
---	--

- 4) principios, procedimientos y técnicas de auditoría e inspección, reglamentos y otros requisitos apropiados para llevar a cabo los procesos de certificación de los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil.
    - e. tener un conocimiento sólido de la reglamentación de aeródromos;
    - f. haber demostrado talento en comunicación y gestión;
- 3) **Responsabilidades.**- Los miembros del ECV deben:
- a. Familiarizarse con los términos de referencia del proceso de certificación / vigilancia;
  - b. familiarizarse con las políticas y procedimientos del operador de aeródromo a ser certificado / vigilado;
  - c. conducir el trabajo de campo de la inspección y documentar los hallazgos;
  - d. comunicarse con el JECV para informar el progreso de la inspección y que los problemas significativos están siendo resueltos;
  - e. revisar la validez y aplicabilidad de los hallazgos para asegurar que éstos están vinculados a requisitos normativos aplicables y están respaldados por evidencia objetiva u otra documentación de soporte cuando sea aplicable; y
  - f. proporcionar al JECV las listas de verificación del área de especialidad aplicable, cuando le sea solicitado.
- c) Composición del Equipo de Certificación / Vigilancia:** La AAC designará a los inspectores de aeródromos miembros del ECV, 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 en las áreas especificadas en 6.5.1 c) de la Sección 1 del presente Capítulo.
- d) Especialistas Técnicos:** Cuando la AAC lo considere necesario o a solicitud del JECV, podrá designarse la participación de un especialista técnico, el cual asesorará al JECV, pero no tiene atribuciones conferidas para actuar como inspector. Un equipo de Certificación / 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.),

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	TITULO I – INSPECTOR DE AERÓDROMO Y EQUIPO DE CERTIFICACION Y/O VIGILANCIA REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	---

- 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) SMS, y
- 9) Control del Peligro Aviario y Fauna Silvestre.

**e) Observadores**

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

*Nota: El observador que no cumpla con lo dispuesto en el numeral dos (2) anterior podrá ser retirado del ECV por el JECV como medida que permita cumplir con la agenda programada para el proceso que se desarrolla.*

## TITULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS

### Capítulo I – Descripción General del Proceso

#### 1. Objetivo

Este capítulo proporciona información general para que el Inspector de Aeródromo gestione el proceso de certificación de aeródromos.

#### 2. Fases del proceso de Certificación

##### 2.1 Proceso de certificación

2.1.1 El proceso de certificación es un método ordenado de evaluación, que el Inspector de Aeródromo (IA) debe conocer y utilizar, para asegurar el cumplimiento de las normas del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), y garantizar la seguridad operacional. El proceso está destinado a demostrar que la solicitud de certificación del operador de aeródromo sea compatible o que exista la capacidad del mismo para poder cumplir las regulaciones y adaptarse a las prácticas de seguridad operacional.

2.1.2 El proceso consta de cinco "FASES" relacionadas entre sí, en forma correlativa. El resultado de este proceso puede culminar en el otorgamiento o-no de un certificado de aeródromo al operador solicitante. Es importante que el IA comprenda que el proceso descrito en esta sección incluye una adecuada descripción del proceso y de los elementos que son necesarios evaluar, constituyendo una herramienta que necesita utilizar para la conducción de sus deberes y responsabilidades diarias. No obstante, dada la complejidad y diversidad del sistema que constituye un aeródromo, puede existir una gran cantidad de variables no descritas en el presente Manual, los cuales deben ser evaluados por el IA, en base a su criterio y experiencia profesional, velando siempre por salvaguardar la seguridad de las operaciones.

2.1.3 Las cinco "FASES" del proceso de certificación de aeródromos son las siguientes: **Véase Figura 1-1.**

- FASE 1 Pre-solicitud de un certificado de aeródromo;
- FASE 2 Solicitud formal- por parte del interesado;
- FASE 3 Evaluación de la solicitud formal, el manual de aeródromo y toda otra documentación pertinente; (análisis de documentación)
- FASE 4 Evaluación de las instalaciones y equipo del aeródromo; (demostración e inspección)
- FASE 5 Otorgamiento de un certificado de aeródromo; (certificación) y Promulgación de las condiciones de operación del aeródromo, difusión de la condición certificada del aeródromo y la información requerida para ser publicada en el AIP.



**Figura 1-1 Fases del proceso de certificación**

2.1.4 Las etapas vistas independientemente son totalmente simples de describir, considerándolas como un proceso dinámico. El proceso está ordenado en sentido cronológico y proporciona una guía de acción paso a paso para el inspector cuando conduce una tarea específica dentro del proceso de certificación.

2.1.5 La AAC otorgará el certificado de aeródromo a un Operador de Aeródromo, cuando tenga la seguridad de que el solicitante es capaz de cumplir con las responsabilidades y regulaciones de manera adecuada y continuada para conducir sus operaciones con el nivel de seguridad operacional requerida.

2.1.6 **Juicio del Inspector de Aeródromo (IA).**-Es importante que el IA considere la sencillez o complejidad del proceso de certificación a través de su evaluación sobre el alcance o la operación propuesta por el solicitante.

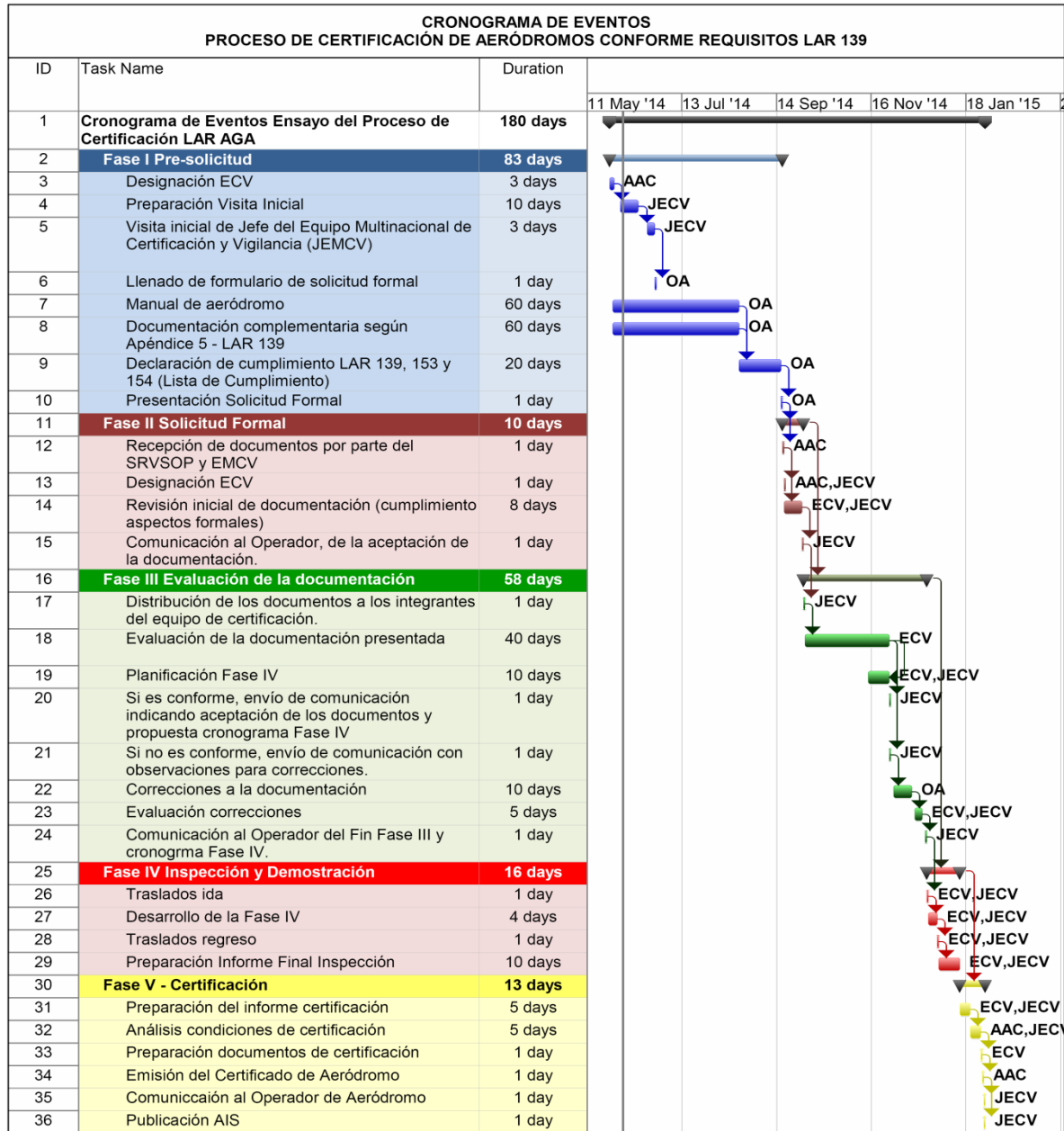
2.1.7 **Conocimiento del solicitante.**- El IA debe tener en cuenta que algunos solicitantes, aun cuando estén solicitando la certificación de un aeródromo, pueden carecer de un conocimiento básico sobre requerimientos de certificación, aun cuando los requisitos se encuentren debidamente contenidos en el Libro XXIII del RACP y sus Apéndices. En tal caso y, después de considerar todos los factores, el inspector debe realizar la evaluación siguiendo todas las etapas en detalle dentro del proceso asegurando que no se ponga en riesgo la seguridad operacional.

2.1.8 Contrariamente, otros solicitantes pueden solicitar la certificación de un aeródromo complejo, pero tienen la preparación requerida y conocimientos apropiados. Es necesario que el proceso sea lo suficientemente amplio para aplicarse a todas las probabilidades y al mismo tiempo ser flexible para no desanimar a los Operadores de Aeródromos o provocar presiones al inspector que afecte el desarrollo de sus funciones.

2.1.9 Los operadores de aeródromo, que desean obtener un certificado, deberán cumplir con lo establecido en el reglamento Libro XXIII – Reglamento de Certificación de Aeródromos y cumplir con lo estipulado en el Libro XXXV – Parte I - Diseño de Aeródromos y Parte II – Operación de Aeródromos del RACP. El Manual de Procedimiento del Inspector de Aeródromo (MPIAGA) proporciona la información adecuada para que el inspector pueda gestionar el proceso, brindándole de esta forma una visión general al IA para que pueda desarrollar sus actividades eficientemente.

2.1.10 En la **Figura 1-2**, se puede apreciar un cronograma tipo del proceso de certificación de aeródromos





**Figura 1-2 Cronograma tipo de eventos del proceso de certificación**

### 3. Fase 1 – Pre solicitud

**3.1 Iniciado por el Operador.-** El operador de aeródromo presenta la pre-solicitud, que incluirá:

- a) Carta de intención / formulario de pre-solicitud (modelo en Apéndice 1 Libro XXIII del RACP) para iniciar el proceso de certificación del aeródromo; y
- b) Documentos preliminares, que se encuentran definidos en el Apéndice 5 – Manual de Aeródromo del Libro XXIII del RACP.

3.1.1 El Jefe de Equipo de Certificación / Vigilancia (JECV) debe orientar al solicitante y comunicar sobre los resultados de la pre-solicitud del operador para continuar con la solicitud formal.

3.1.2 El solicitante inicia el proceso con una pre-solicitud a la AAC, siguiendo los procedimientos establecidos para recibir la aprobación de los documentos.

3.1.3 Durante el desarrollo de esta fase es importante que el JECV esté familiarizado con todos los aspectos relacionados con la pre-solicitud a fin de poder brindarle la orientación y asesoramiento requerido al solicitante según el caso y para lo cual debe:

- a) Conocer y estar identificado con la política existente en la AAC y las disposiciones establecidas para la aprobación;
- b) estar familiarizado con el material técnico apropiado y comprobar que se encuentra habilitado, con los conocimientos y calificaciones requeridas para proceder con la aprobación;
- c) evaluar con precisión el carácter y alcance de la propuesta;
- d) determinar si se requiere una demostración;
- e) determinar las necesidades para requerimientos de coordinación;
- f) comprobar que el solicitante tenga conocimiento de los documentos que debe presentar, los cuales constituyen el paquete de datos, material de soporte etc., necesarios para su evaluación por parte de la AAC; y
- g) determinar la fecha en que el solicitante pretende implementar la propuesta.

**3.2 Iniciado por la AAC.-** Cuando los aeródromos se encuentran en operación y la AAC determine e implemente cronogramas de certificación, el JECV iniciará el proceso de certificación, notificando al operador del aeródromo, o a la persona responsable de llevar a cabo dicho proceso, sobre los requerimientos relacionados a su actividad que deben ser aprobados o aceptados. Durante la etapa de presentación, es necesario que el JECV posea la capacidad requerida para asesorarlo. Tal asesoramiento incluye lo siguiente:

- a) La necesidad para una autorización, enmienda, o exención;
- b) necesidad para demostraciones requeridas;

- c) aclaración de las normativas AGA del RACP;
- d) fuentes de información técnica específica; y
- e) normas aceptables para la presentación de la propuesta a evaluar.

**3.3 Responsabilidad del desarrollo de los documentos.-** Aun cuando el JECV proporciona asesoramiento requerido para esta preparación o desarrollo, es esencial que el operador del aeródromo solicitante tenga conocimiento de que el desarrollo del resultado final, es únicamente su responsabilidad.

**3.4 Comunicación del solicitante – AAC.-** El JECV debe informar al operador del aeródromo solicitante, la forma, contenido y documentación requerida para que la propuesta sea aceptable conforme al Libro XXIII del RACP, así como sobre su responsabilidad de comunicar oportunamente, cualquier cambio significativo en la propuesta. El Inspector de Aeródromo debe informar al operador del aeródromo de los beneficios durante la presentación de la propuesta tan pronto sea posible. Es necesario explicar al operador del aeródromo solicitante:

- a) Los detalles relativos al proceso que se lleva a cabo durante esta fase, que se especifican en la Parte I, Capítulo II del presente Manual.

#### **4. Fase 2 – Solicitud formal de certificación de aeródromo**

4.1 Esta fase se inicia cuando el operador del aeródromo presenta una solicitud formal para la certificación del aeródromo a la AAC, la cual debe ser presentada a la AAC de forma personal por el apoderado especial, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 14 del Libro XXIII del RACP según lo establecido en las normas aeronáuticas.

4.1.1 El solicitante de un certificado de aeródromo debe presentar su solicitud formal a la AAC siguiendo el modelo de solicitud incluido en el Apéndice 2 Libro XXIII del RACP, adjuntando a la solicitud las copias del Manual de Aeródromo (modelo en Apéndice 5 Libro XXIII del RACP), especificadas en el artículo 15 del Libro XXIII del RACP, la lista de cumplimiento normativo y cronograma de actividades para la certificación.

4.2 **Acción inicial.-** El JECV debe revisar la solicitud del operador del aeródromo solicitante a fin de asegurarse de que la propuesta está claramente definida y que la documentación especificada en el Libro XXIII del RACP, está incluida. Además, es necesario que el JECV se asegure que la información requerida esté completa, clara y detallada, a fin de permitir una evaluación total de la capacidad y competencia del operador del aeródromo solicitante para satisfacer plenamente lo establecido en las normas aplicables del Libro XXXV del RACP, y las prácticas operacionales de seguridad.

4.2.1 En la fase dos el JECV revisa la propuesta a fin de evaluar la totalidad de la información requerida.

4.2.2 El JECV debe revisar que el manual de aeródromo presentado por el operador:

- a) se ajusta a los requisitos de esta reglamentación; e
- b) incluye el sistema de gestión de seguridad operacional (SMS).

4.2.3 El Operador del aeródromo, hará entrega de todos los documentos y manuales relacionados con el proceso de certificación:

- a) Solicitud formal.
- b) Manual del aeródromo
- c) Manual de organización y funciones del operador del aeródromo.
- d) Manual de procedimientos de mantenimiento del aeródromo.
- e) Lista de cumplimiento normativo (LCN).
- f) Currículum del personal gerencial.
- g) Plan de entrenamiento inicial.
- h) Cronograma de actividades del proceso de certificación.

4.2.4 A la vez la AAC:

- a) Evaluará la capacitación del personal gerencial, y
- b) Revisará los documentos entregados.

4.3 **Propuesta no-satisfactoria.**- Si la propuesta del operador del aeródromo solicitante no está completa o la calidad de los documentos es pobre, el JECV debe devolverla inmediatamente con la respectiva explicación antes de que cualquier evaluación posterior sea efectuada. Es necesario tener en cuenta los siguientes aspectos:

- a) Una propuesta pobre debe ser devuelta con una explicación escrita de las razones de su devolución;
- b) en muchos casos complejos, es necesaria una reunión con el personal principal del operador del aeródromo solicitante para resolver temas y llegar a una mutua solución aceptable. Si no se logran alcanzar acuerdos mutuos, el JECV da por finalizada la reunión, informa al operador del aeródromo mediante una nota que la propuesta es inaceptable y la devuelve; y
- c) si las partes llegan a un acuerdo en la medida de corregir omisiones o deficiencias y el JECV determina que la presentación es aceptable, le informa al operador del aeródromo solicitante e inicia la fase tres.

4.4 **Nombramiento del Equipo de Certificación y Vigilancia.**- En esta etapa el JECV selecciona, de acuerdo a los requerimientos del aeródromo a ser certificado, los miembros del equipo de certificación y vigilancia (ECV), quienes

deben ser inspectores de aeródromos y tener por lo menos una de las especialidades de aeródromos.

4.5 **Reportes del estado actual.**- Es necesario que el JECV, mantenga informado al operador del aeródromo solicitante del estado actual de la propuesta. Si la propuesta no es aceptable y no fue devuelta en los tiempos establecidos por la AAC, el solicitante puede considerar que la AAC ha aceptado la propuesta y que continúa el proceso.

### 5. Fase 3 – Análisis de la Documentación

5.1 En esta fase, el ECV, designado para la certificación del aeródromo, debe evaluar la documentación presentada y al finalizar la evaluación emitirá el informe correspondiente en base a la reglamentación incluida en el Libro XXIII del RACP.

5.2 **Análisis detallado.**- En esta fase, el ECV debe llevar a cabo un análisis detallado, revisión, y evaluación de la solicitud formal de certificación del aeródromo, propuesta por el operador del aeródromo solicitante. El ECV puede realizar estas actividades en su lugar de trabajo, en las oficinas del operador, o en ambas instalaciones. La evaluación que el ECV realice se concentrará en la forma, contenido y calidad técnica de la propuesta y evaluará el manual de aeródromo presentado por el operador, el cual debe satisfacer:

- a) los requisitos de la reglamentación del libro XXIII del RACP;
- b) las guías suministradas en este Manual u otros documentos de seguridad operacional relacionados; e
- c) incluye el sistema de gestión de seguridad operacional (SMS).

5.3 **Criterio de evaluación.**- El criterio para evaluar la presentación formal se encuentra en los capítulos pertinentes de este Manual. El JECV debe asegurarse que los documentos establezcan adecuadamente la capacidad y competencia del operador del aeródromo solicitante para conducir operaciones con seguridad de acuerdo con la propuesta.

5.4 **Hallazgos.**- Durante la fase tres, es necesario que el ECV identifique cualquier diferencia en la documentación entregada, antes de pasar a la siguiente fase, por lo cual:

- a) El diálogo con el operador del aeródromo solicitante puede ser suficiente para resolver ciertos hallazgos, preguntas, u obtener información adicional. En caso de que sea necesario procederá a devolver parte de la documentación al solicitante para que efectúe cambios específicos. Sin embargo, cuando el JECV determina que, por razones específicas, la documentación no es aceptable, debe devolverla inmediatamente al operador del aeródromo solicitante con una nota explicativa y coordinará nuevos plazos para efectuar

las correcciones, y en casos de incumplimiento, que no pueden ser corregidos terminar el proceso; y

5.5 Planificación de la fase cuatro.- En esta fase es necesario que el JECV inicie la planificación de la fase cuatro, el JECV debe formular planes para observar y evaluar la habilidad del operador del Aeródromo solicitante para desempeñar sus funciones y responsabilidades así como evaluar las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo.

## 6. Fase 4 – Demostración e inspección

6.1 El equipo de certificación debe realizar visitas al aeródromo para inspeccionar las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo para verificar y asegurarse que se ajustan a lo especificado en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP.

6.2 El objetivo de ésta fase es que la AAC observe y verifique la capacidad del solicitante, para operar el aeródromo verificando si es satisfactoria para el otorgamiento del certificado de aeródromo o en caso de que no lo sea, proceder con el rechazo de la solicitud presentada para ese fin.

6.3 En las inspecciones al aeródromo, el ECV debe:

- a) verificar los datos y características físicas del aeródromo;
- b) verificar las instalaciones y equipos;
- c) verificar los servicios y procedimientos de seguridad operacional; y
- d) efectuar las pruebas de campo que sean necesarias.

6.4 El ECV, al concluir la evaluación debe preparar el informe, en el que debe incluir los hallazgos y observaciones durante el desarrollo de las inspecciones y notificar al operador del aeródromo las recomendaciones pertinentes, en el lapso no mayor de 30 días calendarios.

6.5 Algunas demostraciones son exigidas al operador de aeródromo, por las regulaciones, como los programas de instrucción, programas de mantenimiento, ensayos del plan de emergencia, etc.

6.6 Cuando sea aplicable, pueden ser utilizados los métodos y procedimientos presentados en la Parte II, Capítulo V de este Manual, referentes a la realización de inspecciones.

6.7 **Criterio de evaluación.-** –Los criterios de evaluación para demostrar la habilidad del operador del aeródromo solicitante están descritos en los capítulos pertinentes de este Manual.

6.8 **Manejo de los hallazgos.-** Es importante que el JECV planifique la conducción y evaluación de la demostración, incluyendo aspectos tales como participantes, criterios de evaluación y secuencia de eventos. Durante estas demostraciones es habitual que ocurran discrepancias. Los hallazgos pueden ser a

menudo resueltos durante la demostración, obteniendo compromisos de los ejecutivos responsables del operador de aeródromo, para lo cual es necesario tener en cuenta lo siguiente:

- a) Si el JECV es el responsable de supervisar una demostración, es necesario evaluar cada hallazgo en términos del impacto general en la habilidad y competencia del operador del aeródromo solicitante para conducir la operación propuesta; y
- b) Si se observan hallazgos o niveles de incumplimiento no aceptables de competencia, es indispensable que el JECV detenga la demostración en la fase cuatro. Luego, el ECV identificará la fase del proceso general al cual el solicitante debe volver, o dar por concluido el proceso. Por ejemplo, si una demostración del sistema de control de encendido de ayudas visuales no es aceptable (no hay cambio de brillo), lo apropiado es que el ECV exija al solicitante iniciar nuevamente el proceso en la fase cuatro y conducir otra demostración. Sin embargo, si la demostración no es aceptable, el ECV comunica al operador del aeródromo solicitante que el proceso ha concluido y que debe solicitar una nueva propuesta.

6.9 **Demostración aceptable.-** Si el ECV ha determinado que la habilidad demostrada del operador del aeródromo es aceptable, el proceso continúa. Un operador de aeródromo bajo ninguna circunstancia puede ser autorizado o de alguna manera aprobado para conducir cualquier operación particular hasta que los requerimientos de diseño y de operaciones de aeródromo sean satisfactorios y el operador del aeródromo esté claramente capacitado para conducir una operación segura de acuerdo con las regulaciones establecidas por la AAC con prácticas operacionales seguras.

## 7. Fase 5 - Otorgamiento de un certificado de aeródromo

7.1 **Aceptación de las condiciones de operación.-** Una vez concluido satisfactoriamente el proceso de demostración e inspección del aeródromo conforme al procedimiento establecido por la AAC, se aceptará el manual de aeródromo y las condiciones de operación del aeródromo.

7.2 **Respaldo de la aprobación.-** La aprobación es otorgada mediante una Resolución Motivada y firmada por el Director General de la AAC y la emisión de las condiciones de operación.

7.3 Una vez concluidas las inspecciones y aceptado el manual de aeródromo, el ECV recomendará al Director General de la AAC, el otorgamiento o negación del certificado de aeródromo, conforme a lo establecido en la normas del Libro XXIII del RACP.

7.4 De ser aceptado lo indicado en el párrafo anterior, la AAC otorgará el certificado de aeródromo al operador, a través de un documento con el contenido y adjuntando las condiciones de operación (modelo en Apéndice 3 del Libro XXIII del RACP).

7.5 La condición de certificación del aeródromo debe ser incorporada en el registro de aeródromos certificados de la AAC (modelo en Apéndice 4 del Libro XXIII del RACP).

## **8. Promulgación en la AIP**

Una vez emitido el certificado y las condiciones de operación por parte de la AAC, la información sobre el aeródromo certificado debe ser proporcionada al proveedor de los Servicio de Información Aeronáutica (AIM) para su publicación en la AIP.

## **9. Certificado Provisional de Aeródromo**

9.1 La AAC podrá otorgar un certificado de aeródromo provisional al solicitante del proceso de certificación que haya cumplido con lo establecido en las Secciones Cuarta, Quinta y Sexta, del Capítulo II del Libro XXIII del RACP, si el equipo de certificación se ha cerciorado de que:

- a) Se ha completado satisfactoriamente el procedimiento de solicitud de dicho certificado; y/o
- b) El otorgamiento de un certificado de aeródromo provisional es de interés del Estado y no perjudica la seguridad operacional, estableciendo claramente cuáles son las limitaciones operacionales en caso de que existan, y cuál será el plazo concedido para levantar las mismas.

9.2 Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará en:

- a) la fecha en que el certificado de aeródromo se otorga; o la fecha de expiración especificada en el certificado de aeródromo provisional; tomándose la primera de ambas
- b) por decisión de la AAC.

## **10. Transferencia de un Certificado**

10.1 El certificado de aeródromo a que hace referencia en el presente manual de Procedimientos para el Inspector de Aeródromo es intransferible, según lo especifica el artículo 29 del Libro XXIII del RACP y el artículo 82 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003.

## **11. Enmienda y cancelación del certificado**

11.1 A reserva de que se hayan satisfecho los requisitos del presente Capítulo II, Sección Novena - Otorgamiento de un Certificado de Aeródromo, la AAC podrá suspender y/o cancelar un certificado de aeródromo cuando, no ha sido notificado que exista:

- a) Cambio en la propiedad o administración de aeródromo;



- b) Cambio en el uso de operación del aeródromo;
- c) Cambio en los límites del aeródromo.
- d) Cualquier cambio que altere las condiciones originales de la certificación y ponga en riesgo la seguridad operacional.

11.2 Los inspectores de aeródromos deberán evaluar las condiciones de la certificación para que la suspensión solo sea levantada cuando la seguridad operacional del aeródromo sea garantizada y aceptada por la AAC.

## **12. Duración y devolución del Certificado de Aeródromo y de las**

### **Condiciones de Operación**

12.1 Un Certificado de Aeródromo, emitido según esta regulación, seguirá siendo válido o efectivo, durante el tiempo que establezca la AAC, correspondiente a la Clasificación establecida en la Tabla del artículo 26 del Libro XXIII del RACP, a menos que:

- a) El operador de aeródromo lo devuelve a la AAC según lo establecido en el precitado artículo del libro XXIII del RACP; o
- b) la AAC suspenda, revoque o de otra manera dé por terminado el certificado.

12.2 Las condiciones de operación emitidas de acuerdo con el Libro XXIII del RACP continuarán siendo válidas o efectivas, salvo que la AAC suspenda, revoque o de otra manera dé por terminado el certificado de aeródromo;

12.3 El operador de aeródromo deberá devolver el certificado de aeródromo y las condiciones de operación a la AAC, dentro del plazo establecido en el artículo 26 del Libro XXIII del RACP, cuando:

- a) El certificado de aeródromo y las condiciones de operación pierden vigencia.
- b) La AAC suspenda, revoque o de otra manera de por terminado el certificado de aeródromo.

## TITULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

### CAPÍTULO II – PROCEDIMIENTOS EN LA FASE DE PRE-SOLICITUD (FASE 1)

#### 1. Generalidades, Informaciones y documentación necesaria

##### 1.1 Generalidades

1.1.1 Este capítulo proporciona información en forma genérica al Inspector de Aeródromo (IA) para cumplir adecuadamente su rol en la fase de pre-solicitud de los procesos de certificación de aeródromo.

1.1.2 La finalidad de esta fase es la de asegurar que el operador de aeródromo comprenda el proceso de certificación y su alcance, conozca los requisitos que debe cumplir para la certificación y determinar si la organización se encuentra en condiciones de iniciar el proceso de certificación.

1.1.3 El inspector de aeródromos (IA) debe orientar al operador del aeródromo en esta etapa. Dicha orientación, dependiendo de la complejidad del aeródromo y de la necesidad de asesoramiento que manifieste el operador de aeródromo, puede constar de visitas a las instalaciones del aeródromo o a sus oficinas principales y comunicar sobre los resultados de la pre-solicitud del operador para continuar con la solicitud formal.

##### 1.2 Requisitos de información inicial.-

1.2.1 **Dirección y orientación.-** Esta fase provee dirección y guía a los IA, acerca del proceso de certificación de aeródromos. Este proceso, si se observa, conducirá a lograr, en la práctica, el cumplimiento eficaz y consistente de las reglamentaciones vigentes. Bajo ninguna circunstancia, un IA gestionará un certificado de aeródromo hasta que esté seguro que el operador de aeródromo es capaz de cumplir con las responsabilidades requeridas y esté dispuesto a cumplir con las reglamentaciones de una manera apropiada y continua.

1.2.2 **Certificación de aeródromos.-** De acuerdo con el artículo 7, Libro XXIII del RACP, ningún operador de aeródromo, puede operar un aeródromo de uso público donde se hayan autorizado operaciones de transporte aéreo público regular internacional, si no cuenta con un certificado de aeródromo y las condiciones de operación aceptadas por la AAC.

1.2.3 **Preguntas iniciales.-** Las preguntas iniciales sobre certificación o sobre la solicitud pueden presentarse de diferentes formas, por individuos u operadores. Estas preguntas pueden presentarse por escrito o en reuniones con el personal de la AAC. También las preguntas sobre las solicitudes pueden venir de individuos sin experiencia y poco preparadas o de operadores bien preparados y financieramente sólidos o combinaciones de lo anterior. El IA debe tener en cuenta, que algunos

solicitantes aunque estén proponiendo una operación sencilla pueden carecer del conocimiento básico sobre los requisitos necesarios para obtener una certificación. En tales circunstancias y luego de considerar todos los factores, el IA debe indicarle al solicitante, que se deben cumplir todas las etapas del proceso para asegurar que el nivel de seguridad operacional requerido, sea alcanzado. A su vez otros solicitantes pueden proponer una operación muy compleja pero están muy bien preparados e informados, agilizando el proceso de certificación. El proceso debe ser lo suficientemente completo como para contemplar todas las probabilidades y al mismo tiempo que sea lo suficientemente flexible para mantener interesado al solicitante y evita sobrecargar al IA.

**1.2.4 Orientación al solicitante.-** Luego del contacto inicial, el personal de la AAC informará al solicitante de la disponibilidad del formulario de pre-solicitud, Apéndice 1 al Libro XXIII del RACP y de las instrucciones correspondientes para su llenado, así como también, de todo otro documento que la AAC requiere para la certificación de aeródromos. La AAC proveerá al solicitante el siguiente material:

- a) Formulario de pre-solicitud del Apéndice 1 al Libro XXIII del RACP;  
y
- b) los documentos guías y normativas de certificación, tales como las circulares de asesoramiento.

**1.2.5** La AAC proporcionará información al solicitante sobre cómo obtener los diferentes reglamentos y manuales de los inspectores de aeródromos y como se llevará a cabo el proceso y los plazos, y facilitará los enlaces para ulteriores coordinaciones. Toda la información que se suministre en esta oportunidad ayudará al solicitante y facilitará las tareas que se deberán realizar en lo referente al área de operaciones, así como del área de aeronavegabilidad.

**1.2.6 Tratamiento preliminar.-** Luego que el solicitante ha sido asesorado con respecto a los documentos de certificación, el jefe del equipo de certificación (JEC) o uno de los IA asignados para la certificación, explicará brevemente los requisitos de la AAC que el solicitante debe cumplir en el proceso de certificación. El IA le pedirá al solicitante programar una reunión para tener más discusiones, dándole al mismo el tiempo suficiente para revisar con profundidad y entender los requisitos de las reglamentaciones para la certificación. El solicitante deberá prever la presencia del personal clave de gestión que este calificado, y deberá llevar los currículos profesionales completos a la reunión de pre-solicitud.

***Nota.-** El equipo de certificación debe revisar los antecedentes del personal que acompañará la gestión del solicitante. Debe ser analizado el currículo profesional con la información necesaria para cumplir con las reglamentaciones vigentes que cada puesto de gestión requiera. La revisión deberá ser realizada con el detenimiento suficiente para establecer que no existen omisiones obvias o no conformidades significativas. Un ejemplo de no conformidad significativa podría ser que el reglamento requiera que los bomberos del SSEI sean entrenados como bomberos aeronáuticos pero el currículo muestra que el individuo posee solamente entrenamiento como bombero estructural. Durante las fases de evaluación de la documentación y de inspección y demostración, se realizará una revisión más detallada de los antecedentes y efectividad de los diferentes niveles de gestión.*

## **2. El equipo de certificación (ECV)**

### **2.1 Selección, determinación y nombramiento del equipo de certificación.-**

2.1.1 Selección de los miembros del equipo de certificación.- Una vez que el solicitante presenta el formulario de pre-solicitud, la AAC analiza el tipo de certificación a realizar y, de acuerdo a los requerimientos establecidos, se asigna un equipo para el proyecto de certificación en un número apropiado al tamaño y complejidades del aeródromo a certificar y estará integrado por lo menos por cuatro IAs—que tengan competencia en las diferentes especialidades de aeródromos. Desde su designación, el ECV gestiona todos los aspectos relacionados con el solicitante y el proyecto, sin tener en cuenta con quien inicialmente el solicitante se entrevisto. Generalmente los IAs del ECV serán designados para la vigilancia como inspectores principales del operador una vez que se haya completado el proceso de certificación.

2.1.2 Designación del JEC.- La AAC designará a un IA para actuar como JECV. La persona designada como tal, debe haber completado la instrucción apropiada y debe tener, en lo posible, experiencia previa en la certificación de un aeródromo. El JECV no solo coordinará aspectos de certificación con el solicitante, sino que también se asegurará que la AAC se mantenga al tanto del estado actual del proyecto (por ejemplo durante las entrevistas con el personal).

### **2.2 Responsabilidades de los miembros del equipo de certificación**

2.2.1 Responsabilidades del JECV.- El JECV y demás miembros del equipo de certificación deben conducirse, con el solicitante, de una manera profesional y responsable. El JECV será el interlocutor primario de la AAC a través del proceso de certificación. Consecuentemente el JECV debe coordinar con detenimiento todos los temas de la certificación con todos los otros especialistas asignados al proyecto de certificación. El JECV será el responsable de asegurar que todas las funciones de la tarea de certificación estén completas. Toda la correspondencia enviada y recibida del solicitante será coordinada con el JECV. El JECV debe notificar a la AAC toda información que pueda afectar o demorar significativamente el proyecto de certificación. El JECV debe asegurarse que las personas involucradas en el proyecto de certificación y la AAC estén completamente informados acerca del estado de desarrollo de las fases, en tiempo real, de la certificación. Las ayudas de trabajo de certificación de operadores de aeródromo y cronograma de eventos incluidas en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP deben ser utilizadas como guía para llevar a cabo estas reuniones, según correspondan.

2.2.2 Responsabilidades de los miembros del equipo de certificación.- Cada miembro del equipo estará subordinado al JECV, a quién mantendrán informado del estatus de la certificación. Toda discrepancia que pueda demorar el esfuerzo de la certificación debe ser inmediatamente puesta en conocimiento del JECV. Asimismo el JECV mantendrá informado a la AAC sobre cualquier aspecto inusual en el

proceso de certificación o aspectos que puedan atraer la atención de las entidades políticas locales o nacionales y de los medios de comunicación.

2.2.3 Responsabilidades del solicitante.- Si bien el solicitante a esta altura del proceso debe conocer su responsabilidad, no debe olvidar que él es el responsable de desarrollar y completar todos los programas y presentar los documentos requeridos para ser remitidos con la solicitud formal.

### 3. Reunión de Pre solicitud

3.1 Si el ECV determina que una reunión preliminar es necesaria, el JECV del proceso de certificación, se pone en contacto con el solicitante para fijar una reunión lo antes posible.

3.2 En estas reuniones preliminares se pueden tocar entre otros temas los siguientes:

- a) Revisión del formulario de pre-solicitud, revisión de los requerimientos de documentación técnica que se tiene que adjuntar en la solicitud formal, a fin de verificar que el solicitante comprende perfectamente el contenido mínimo y el formato que es necesario que tenga cada uno de los documentos requeridos;
- b) una revisión en detalle de las regulaciones e información complementaria (y como se obtienen, si no están disponibles en papel);
- c) una revisión y discusión de los procesos de certificación a fin de garantizar que el solicitante comprende, lo que realmente se necesita cumplimentar.
- d) una revisión de lo requerido en la solicitud, y que constituye lo que es necesario presentar con la solicitud (los adjuntos).
- e) El desarrollo de la lista de cumplimiento normativo.
- f) si está disponible a través de Internet, proporcionar la dirección del sitio web, de donde es posible obtener los documentos específicos para la certificación.

3.3 En cada reunión debe levantarse un acta de la misma donde conste la fecha, relación de los presentes, temas tratados, y las conclusiones o acuerdos a los que se llegaron.

### 4. Visita al sitio del emplazamiento

4.1 En esta fase, previo al proceso de certificación es necesario que el JECV realice una evaluación inicial en cuanto a los procedimientos operativos, las instalaciones y equipos, asignación de responsabilidades, y cualquier otra información necesaria para el personal relacionado con el funcionamiento del aeródromo con el fin de verificar si el operador se encuentra en condiciones de iniciar el proceso de certificación, para lo cual evalúa en forma preliminar una serie de factores, entre ellos:

- a) Ubicación y disponibilidad del manual de aeródromo.
- b) Estructura del operador del aeródromo: Organización y responsabilidades.
- c) Características físicas del aeródromo.
- d) Datos del aeródromo que deben notificarse a la gestión de información aeronáutica (AIM).
- e) Procedimientos:
  - 1) Coordinación con los servicios de tránsito aéreo.
  - 2) Comunicación con la gestión de información aeronáutica y notificaciones de aeródromo.
  - 3) Coordinación con los servicios de meteorología aeronáutica.
  - 4) Servicios de salvamento y extinción de incendios.
  - 5) Mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, sistemas eléctricos y ayudas visuales a la navegación aérea.
  - 6) Acceso al área de movimiento del aeródromo.
  - 7) Inspección operacional: área de movimiento (día/noche) y
  - 8) Inspección de las superficies limitadoras de obstáculos.
  - 9) Gestión de la seguridad operacional en plataforma.
  - 10) Operación en condiciones de visibilidad reducida.
  - 11) Protección de la radioayuda para la navegación aérea.
- f) Planes
  - 1) Plan de emergencia del aeródromo
  - 2) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas.
  - 3) Plan de mantenimiento del aeródromo
  - 4) Plan de manejo de fauna Plan de manejo ambiental (será aplicable para aeródromos operativos)
  - 5) Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS)

## **5. Evaluaciones del equipo de certificación**

### **5.1 Expediente de certificación / vigilancia**

5.1.1 Con la presentación de una pre-solicitud, por parte de un operador de aeródromo, la AAC debe iniciar un expediente, el cual será actualizado y completado por el equipo de certificación. Su finalidad es la de formalizar y darle marco legal al proceso, permitir que el mismo tenga trazabilidad y contenga toda la documentación intercambiada entre el operador y la AAC.

5.1.2 El expediente debe contener un registro completo y cronológico de toda la correspondencia y documentación relacionada con el proceso de certificación, incluyendo un registro completo de las actividades de seguimiento de cada vigilancia.

5.1.3 Los elementos que puedan ser inconsistentes, o estar incompletos durante la revisión del expediente de certificación deben ser incluidos dentro de las Listas de Verificaciones para su comprobación durante la etapa de ejecución.

## 5.2 Reunión del equipo de certificación

5.2.1 Esta reunión debe tener la siguiente agenda de asuntos, como sea aplicable para la clasificación de la certificación:

- a) Detalles administrativos;
- b) revisión y enmienda del plan de certificación, asegurándose que todos los miembros del equipo reciban las partes apropiadas de este plan;
- c) información de viajes y viáticos, cuando sea necesario;
- d) conflictos de interés, confidencialidad y acceso a la información;
- e) uso de listas de verificación y formularios;
- f) aspectos de comunicaciones;
- g) revisión de la fase de preparación y una visión general de la fase de ejecución; y
- h) cuando sea posible, el Inspector de Aeródromos designado a la organización debe realizar un resumen de las actividades y situación actual, tendencias, performance y el historial de vigilancias anteriores de la organización, incluyendo las acciones correctivas y el seguimiento.

## 5.3 Análisis de antecedentes y documentación relacionada

5.3.1 Aspectos como los que a continuación se detallan, se deben considerar antes de iniciar la evaluación de la lista de cumplimientos

- a) Revisión de los requerimientos indicados en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP y Circulares Aeronáuticas relacionados.
- b) Análisis de observaciones y discrepancias encontradas en inspecciones anteriores específicamente relacionadas con la lista de cumplimientos.
- c) Revisión de la disponibilidad de procedimientos establecidos en el Aeródromo relativos a la lista de cumplimiento.
- d) Análisis de la lista de verificación de inspección (LVI) indicada y detallada en el Apéndice 6 al Libro XXIII del RACP en lo que se refiere a la evaluación de la lista de cumplimientos para establecer el criterio de la certificación a efectuar.

- e) Análisis del resultado de las inspecciones de valoración realizadas para verificar la efectividad de su SMS.

#### **5.4 Preparación, evaluación y actualización de la lista de verificación de inspección (LVI)**

##### 5.4.1 Verificar los siguientes aspectos:

- a) que el área a ser inspeccionada tiene una LVI que contenga todos los ítems del sistema a ser inspeccionado;
- b) las LVIs disponibles para la inspección corresponden a la última revisión aprobada por la AAC;
- c) que los procedimientos del MPIAGA sobre la LVI del Apéndice 6 al Libro XXIII del RACP son aplicables y se cumplen;
- d) evaluar si las LVIs que están disponibles para el ECV requieren ampliaciones y actualizaciones; y
- e) si el ECV incluye la ampliación de alguna actividad del operador del aeródromo, la LVI debe ser actualizada y aceptada/aprobada por la AAC.

### **6. Resultados en la fase de pre-solicitud**

La fase de pre-solicitud concluye cuando el ECV está convencido que el solicitante está preparado para iniciar el proceso de certificación y en consecuencia, proceder con la solicitud formal. Si el solicitante no está listo, es necesario que el ECV informe al solicitante de los aspectos deficientes con el objetivo de trabajar en la solución de éstas, con vista a finalizar esta fase como parte del proceso de certificación.



## **TITULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS**

### **CAPÍTULO III – PROCEDIMIENTOS EN LA FASE DE SOLICITUD FORMAL (FASE 2)**

#### **1. Evaluaciones preliminares del equipo de certificación**

1.1 El operador solicitante de un certificado de aeródromo en la fase de solicitud formal debe presentar:

- a) Solicitud formal a la AAC (Apéndice 2) Libro XXIII del RACP.
- b) Manual de Aeródromo cumplimentando los requisitos mínimos establecidos en el Apéndice 5 del Libro XXIII – Reglamento de Certificación de Aeródromos del RACP.
- c) Lista de Cumplimiento Normativo, según lo especificado en el artículo 14 del Libro XXIII – Reglamento de Certificación de Aeródromos del RACP.

#### **2. Reunión de Solicitud formal**

2.1 Si el Equipo de Certificación y Vigilancia ECV determina que es necesaria una reunión para tratar temas sobre la solicitud formal, es importante determinar la agenda y fecha de la reunión, así como circular una invitación formal, a fin de que todos los miembros del equipo de certificación estén presentes, salvo que sucedan circunstancias imprevistas.

2.2 En esta reunión, el equipo de certificación y el operador revisarán el paquete de solicitud y aclararán las discrepancias u observaciones efectuadas por el ECV. En caso de no llegar a un acuerdo respecto a los puntos de discusión planteados, se debe preparar la carta de comunicación informando al operador, que no se acepta su solicitud de certificación, en la cual se deben detallar las causas que originan la negación de la solicitud.

2.1.1 Durante la reunión, el ECV debe responder cada pregunta o duda del operador en forma clara, completa y concisa, debiendo hacer constar en el acta de la reunión, los temas tratados y la naturaleza de las preguntas.

2.1.2 Antes de concluir la reunión de solicitud formal, el ECV debe asegurar que el solicitante comprenda claramente los siguientes aspectos:

- a) si la solicitud es aceptable, el proceso de certificación continúa con un profundo examen de la solicitud y documentos asociados durante la "fase de análisis de documentación". y
- b) la aceptación de la solicitud, no constituye propiamente una aprobación de los documentos adjuntos (currículum, manuales, etc.).

#### **2.3 Recepción del paquete de solicitud formal**

2.2.1 Una vez recibido el conjunto de documentos para la certificación, el ECV debe verificar que cumpla con los requisitos documentales en cuanto a formato,

calidad de la información y de los documentos y que se encuentre completo. El JECV debe informar en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles, acerca de la aceptación de la solicitud formal y los plazos aproximados para la evaluación de dicha información.

## 2.4 Revisión Inicial del paquete de solicitud formal.

2.3.1 Una vez recibido el paquete de solicitud es necesario que, inicialmente, el equipo de certificación revise y determine su aceptación. El paquete debe contener:

- a) La Solicitud formal,
- b) El Manual del aeródromo (MA),
- c) El Manual de organización y funciones del operador del aeródromo,
- d) El Manual de procedimientos de mantenimiento del aeródromo,
- e) El Listado de cumplimiento normativo (LCN),
- f) Los Currículum del personal gerencial,
- g) El Plan de entrenamiento inicial, y
- h) El Cronograma de actividades del proceso de certificación.

## 2.5 Cronograma de actividades

2.5.1 Para desarrollar el proceso de certificación de forma óptima, se requiere que el operador presente un cronograma de todas sus actividades dentro del proceso, desde la Fase uno - Pre-solicitud hasta la Fase cinco – Otorgamiento del Certificado de Aeródromo, el cual podrá ir ajustándose en concordancia con la realidad de los lapsos y de acuerdo a lo siguiente:

- a) Lógica en la secuencia.- Muchas de las actividades y eventos listados en el programa deben producirse precediendo a otras actividades o eventos.
- b) Disponibilidad de tiempo para desarrollar las actividades.- Es necesario que el programa de actividades proporcione en forma realista suficiente tiempo para que el equipo de certificación revise los distintos documentos del solicitante, manuales y propuestas.
- c) Integridad de actividades.- El número y clase de propuestas efectuadas por el solicitante para la evaluación, aceptación o aprobación puede variar de acuerdo con la complejidad de la operación propuesta.
- d) Disponibilidad del Inspector de Aeródromo.- En la planificación de reuniones sobre actividades se debe proveer la disponibilidad y capacidad suficiente, de los recursos y del personal de oficina. Es necesario disponer de un número adecuado de inspectores de Aeródromo debidamente habilitados y calificados; a fin de garantizar la finalización puntual del proceso de certificación.

### 3. Negación o aceptación de la solicitud

- 3.1 El solicitante será notificado por escrito, si la solicitud no es aceptada.
- 3.2 Es necesario que la notificación sea enviada dentro de los diez (10) días hábiles siguientes, a la reunión o presentación de la solicitud formal.
- 3.3 La no aceptación de una solicitud es un tema sensible, debido a que el operador probablemente ha incurrido en gastos y recursos económicos y humanos. Por lo tanto, es importante que el ECV documente correctamente, las razones y fundamentos, para tal rechazo.
- 3.4 Las razones deben indicar claramente que el proceso de certificación no será exitoso a menos que el solicitante acepte las sugerencias correctivas del ECV.
- 3.5 Entre las razones de la negación se podría incluir la falta de acuerdo en el proceso apropiado de las acciones, o evidencias de que el solicitante ignora los requerimientos y el proceso de certificación.
- 3.6 En caso de negación, la solicitud y los documentos propuestos son devueltos al solicitante con una carta de no aceptación firmada por el JECV responsable del proceso de certificación.

### 4. Resultados de la fase de solicitud formal

- 4.1 Si el ECV acepta el paquete de solicitud, la fase de solicitud formal del proceso de certificación queda concluida y comienza la fase de análisis de documentación.
- 4.2 **Planificación de la siguiente fase.-** En esta fase el JECV planifica el desarrollo de la fase de demostración e inspección. Mientras evalúa la propuesta formal del operador del aeródromo solicitante, es necesario que el JECV formule los planes para observar y evaluar la habilidad del operador del aeródromo solicitante para desempeñar sus funciones y responsabilidades. Por consiguiente, puede utilizarse los métodos y técnicas descritas en el Capítulo 5 de esta Parte del Manual. Es necesario que estos planes sean concluidos antes de comenzar la fase de demostración e inspección.

## **TITULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

### **CAPÍTULO IV – PROCEDIMIENTOS EN LA FASE DE ANÁLISIS DE DOCUMENTACIÓN (FASE 3)**

#### **1. Impugnación del equipo de certificación**

1.1 Una vez que la AAC comunica al operador de aeródromo la conformación del ECV, como así también los reglamentos, y demás documentación aplicable al proceso e información sobre los documentos que se deben presentar, éste podrá plantear a la AAC una discrepancia en cuanto a la conformación del equipo de certificación la cual debe ser manifestada formalmente; debidamente documentada y fundamentada.

1.2 Por este motivo deberá presentar todos los detalles por escrito a fin de que la AAC proceda a evaluarlos para tomar una acción al respecto de la integración del citado equipo, cambiando el equipo de certificación en su totalidad, en forma parcial, o manteniendo la conformación del mismo.

1.3 Las causas para considerar un posible reemplazo de un ECV o de alguno de los integrantes del mismo, son las siguientes:

- a) Certeza de la existencia de vínculo de cualquier índole, entre el Inspector de Aeródromo miembro del ECV y el operador de aeródromos o de la industria.
- b) Antecedentes de problemas entre el Inspector de Aeródromo miembro del ECV y el operador de aeródromo.
- c) Objeciones a las competencias acreditadas por el Inspector de Aeródromos miembro del ECV, debidamente comprobadas.
- d) Conflicto de intereses entre el Inspector de Aeródromos miembro del ECV y el operador de aeródromos.

#### **2. Negación o aceptación del MA y demás documentos y/o manuales**

2.1 La fase de evaluación de la documentación es la parte del proceso de certificación, en la que los manuales y otros documentos del solicitante serán revisados, evaluados y aprobados o no aceptados. La ejecución de esta etapa la llevan a cabo los miembros del ECV.

2.2 La documentación presentada por el solicitante estará sujeta a una profunda revisión con el fin de garantizar que cumple con las regulaciones establecidas en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y que su aplicación permite operar el aeródromo con un adecuado nivel de seguridad operacional.

2.3 Es importante indicar que para garantizar la claridad, en las fases de evaluación de la documentación y la de demostración e inspección son fases muy importantes; detalladas en este manual e imprescindibles para la certificación.

2.4 Todo operador de aeródromo certificado debe contar con un Manual de Aeródromo aceptado por la AAC de conformidad con lo establecido en el Capítulo III del Libro XXIII del RACP.

2.5 El ECV debe evaluar el Manual de Aeródromo presentado por el operador de aeródromo, según los requisitos establecidos en el Apéndice 5 del Libro XXIII del RACP. Para tal fin, el JECV debe utilizar la LVI de los componentes del Manual de Aeródromo que se encuentra en el Apéndice A del MPIAGA.

- a) Conservará por lo menos un ejemplar completo y actualizado del manual de aeródromo en el aeródromo y otro ejemplar en la oficina principal del operador, si no está emplazada en el aeródromo.
- b) Pondrá a disposición del personal autorizado de la AAC, a efectos de la inspección, el ejemplar a que se hace referencia en el Capítulo III, Sección Segunda, artículo 37 del Libro XXIII del RACP.
- c) Suministrará las partes aplicables del Manual de Aeródromo al personal responsable del aeródromo para su ejecución y en especial a las áreas de operaciones y mantenimiento del aeródromo.

2.6 Si la AAC exige al Operador de aeródromo del cumplimiento de algún requisito establecido en el procedimiento para el otorgamiento de un Certificado de Aeródromo, se indicará en el Manual de Aeródromo, el número de identificación otorgada a dicha exención y la fecha en que ésta entró en vigor así como cualquier condición o procedimientos a los cuales la exención fue otorgada. Los detalles correspondientes a las exenciones figuran en la Parte III de este Manual.

2.7 Las Resoluciones emitidas por la AAC sobre el Aeródromo a ser certificado, deben formar parte del Manual del Aeródromo como Anexos.

2.8 Los requerimientos del Manual de Aeródromo varían con el tipo de aeródromo a certificar. El operador de aeródromo debe incluir en el Manual de Aeródromo los elementos detallados en el Apéndice 5 del Libro XXIII del RACP, según corresponda a su clave de referencia, los cuales deben ser evaluados por el Equipo de Certificación teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) **Página de enmiendas o revisiones (Anexo 1):** Verificar su existencia y que en ellas se encuentren asentadas y actualizadas todas las enmiendas o revisiones realizadas al manual, consignando fecha y responsable.
- b) **Documento de solicitud (Anexo 2):** Verificar la existencia del mismo y que se ajuste al formato establecido.
- c) **Boletín de aeródromos (Anexo 3):** Verificar que su contenido sea correcto y que los datos se ajusten a las características del aeródromo.
- d) **Nombramiento del Responsable del aeródromo:** Verificar que se encuentren los datos personales del responsable y copia del/los documento/s que lo habiliten a ejercer dicha función.

- e) **Título de propiedad o similar (Registrada por la autoridad competente):** Verificar la validez de la documentación que acredita la titularidad del predio, según las leyes y reglamentaciones de la República de Panamá, lo cual debe ser validado por la Dirección Jurídica de la AAC.
- f) **Procedimiento Operacional de Notificaciones de Aeródromo:** verificar que exista un procedimiento formal y aceptado por la AAC para notificar al AIM y a la AAC, de aquellas cuestiones relacionadas con la operación del aeródromo, que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas aeroportuarias. Dicho procedimiento debe ser de aplicación lógica, eficaz y ágil. Debe verificarse el cumplimiento y efectividad de dicho procedimiento, mediante la recolección de evidencia objetiva, con validez documental y formal.
- g) **Procedimiento de Acceso al área de movimiento:** Verificar que este procedimiento detalle en forma clara los aspectos a respetar por parte del personal que cumple funciones operativas en el aeródromo, para acceder al área de movimientos y para los desplazamientos en la misma, el cual debe, en caso de ser aplicable, ser compatible con los procedimientos del ATC. Debe verificarse el cumplimiento y efectividad de dicho procedimiento.
- h) **Procedimiento de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios:** Debe verificarse que los procedimientos rutinarios de operación, entrenamiento, capacitación y mantenimiento del SSEI se encuentren disponibles en el manual y que se ajusten a lo establecido en el Libro XXXV – Parte II del RACP y en el Apéndice 6 de dicho reglamento. Asimismo, debe verificarse que los procedimientos operacionales en condiciones de emergencia, se ajusten a los procedimientos establecidos en el Plan de Respuesta a Emergencias, incluido en el manual de aeródromo, verificándose el cumplimiento y efectividad de dicho procedimiento, mediante la recolección de evidencia objetiva, con validez documental y formal.
- i) **Procedimiento de Inspección al Área de Movimiento y de la Superficie Limitadora de Obstáculos:** Verificar que exista un procedimiento de Inspección de las condiciones operativas y de mantenimiento del área de movimientos y de la condición relacionada con las superficies limitadoras de obstáculos, el cual es aceptado y coordinado con la AAC y el AIM, para los casos en los cuales sea necesario establecer medidas de mitigación, como resultado de la identificación de peligros o hallazgos que puedan afectar el nivel de cumplimiento normativo y/o de seguridad operacional en las operaciones aeronáuticas aeroportuarias . Debe verificarse el cumplimiento y efectividad de dicho procedimiento, mediante la recolección de evidencia objetiva, con validez documental y formal.
- j) **Procedimiento de mantenimiento de ayudas visuales y sistema eléctrico de aeródromos:** Verificar la disponibilidad de un Plan de mantenimiento de ayudas visuales y sistemas eléctricos, que disponga de los correspondientes procedimientos para realizar las distintas tareas que disponga dicho plan, a fin de dar cumplimiento a los requisitos del Libro XXXV – Parte II del RACP y del

Apéndice 10 de dicho reglamento. Asimismo, debe verificarse el cumplimiento y efectividad de dicho plan, mediante la recolección de evidencia objetiva, con validez documental y formal, respecto a su cumplimiento.

- k) **Procedimiento de Mantenimiento al área de movimiento:** Verificar la disponibilidad de un Plan de mantenimiento del área de movimiento en el cual se incluyan pavimentos y sistemas de drenaje, así como las señales y letreros, y que disponga de los correspondientes procedimientos para realizar las distintas tareas que determine dicho plan, a fin de dar cumplimiento a los requisitos del Libro XXXV – Parte II del RACP y de los Apéndices 9 y 10 de dicho reglamento. Asimismo, debe verificarse el cumplimiento y efectividad de dicho plan, mediante la recolección de evidencia objetiva, con validez documental y formal, respecto a su cumplimiento.
- l) **Procedimiento de Seguridad de las obras en el aeródromo:** Debe verificarse que el Manual de Aeródromo disponga los procedimientos para evitar afectaciones a la seguridad tanto del personal, como de las aeronaves, equipos e infraestructura de navegación aérea, los cuales sean aplicables a toda ocasión en que se realicen obras en el aeródromo. Dicho procedimiento debe incluir un proceso de gestión de riesgo y si se tratase de obras de gran envergadura, debe formar parte de un proceso de gestión del cambio.
- m) **Procedimiento de Gestión de la plataforma y gestión de la seguridad en la plataforma:** verificar que se cuente con procedimientos contenidos en el marco de un Sistema de Guía y Control de Movimientos en Superficie, según lo establecido en el Apéndice 8 – Sistemas de Guía y Control de Movimientos en Superficie (SMGCS), al Libro XXXV – Parte II del RACP.
- n) **Procedimiento de Control de vehículos en la parte aeronáutica:** Verificar la existencia de un procedimiento de control de los vehículos que operan en el área de movimientos, en el cual se verifique como mínimo que los mismos sean aptos para la tarea que realizan, que se encuentren en adecuadas condiciones de funcionamiento, que dispongan de los elementos de seguridad apropiados y que se encuentren adecuadamente señalizados e iluminados
- o) **Procedimiento de Gestión del peligro de la fauna:** verificar que el operador de aeródromo tenga implementado un Programa de Control de Fauna, que se ajuste a los requisitos del Apéndice 7 al Libro XXXV – Parte II del RACP.
- p) **Procedimiento en aeródromo para Operaciones en condiciones de visibilidad reducida:** verificar que el operador de aeródromo disponga de un procedimiento de operaciones en condiciones de visibilidad reducida, de acuerdo a los requisitos establecidos en el *Libro XXXV – Parte II del RACP* y su *Apéndice 8 - Sistemas de Guía y Control de Movimiento en Superficie (SMGCS)*, que dicho procedimiento sea aplicado y que se lleve un registro de su aplicación.
- q) **Procedimiento de Protección de emplazamiento de radar y radio ayudas para la navegación:** verificar que el operador de aeródromo tenga

implementado un programa de medidas a tomar así como un procedimiento para evitar la afectación del área de protección y del área crítica de los sistemas de radar y de radio ayudas.

- r) **Carta topográfica a escala 1:50,000 que contenga la ubicación del aeródromo referenciado al Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84)**
- s) **Plano de Aeródromo en Planta General (Escala 1:2,000 o escala aceptada por la AAC):** verificar que el plano de aeródromo se ajuste a la escala especificada, que establezca la AAC y que contenga el detalle de la planta del aeródromo.
- t) **Plano de Perfil Longitudinal de pista (Escala Vertical = 1: 200 y Escala Horizontal = 1:2,000).**
- u) **Datos actualizados de declinación magnética:** Verificar que el dato correspondiente a la declinación magnética se encuentre actualizado, considerando la variación anual para ese lugar y que la orientación de pista se encuentre corregida según la declinación magnética actualizada.
- v) **Planos de Señalización del Área de Movimiento. Escala 1: 500 o escala aceptada por la AAC:** Verificar que el manual contenga los Planos de Señalización y que los mismos presenten el detalle completo de las señales existentes en el área de movimientos y que las mismas se ajusten a los requisitos establecidos en el Libro XXXV – Parte I del RACP y su Apéndice 5 – Señalización del Área de Movimientos.
- w) **Diagrama Unifilar Eléctrico del área de Movimiento y Fuentes de energía secundaria:** Verificar que contenga el Diagrama Unifilar Eléctrico de los distintos circuitos instalados o a instalar en el área de movimientos con los correspondientes a las distintas fuentes de energía.
- x) **Planos de configuración del sistema de iluminación del Área de Movimiento. Escala 1: 500 u otra escala aceptada por la AAC:** Verificar que estén incluidos los Planos de Configuración de la Iluminación del Área de Movimientos y que la misma se ajuste a los requisitos del *Libro XXXV – Parte I del RACP y su Apéndice 6 – Iluminación del Área de Movimientos.*
- y) **Plano de Superficie Limitadora de Obstáculos:** verificar que se disponga del Plano de Superficies Limitadoras de Obstáculos y que el mismo y las condiciones detalladas en él, se ajusten a los requisitos establecidos en el Libro XXXV - Parte I del RACP y su Apéndice 4 - Requisitos de Limitación de Obstáculos.
- z) **Estudio de Índice de Perfil de Pista y Coeficiente de Fricción de Pista:** verificar que el manual contenga la información correspondiente al estudio de índice de perfil de pista y al coeficiente de fricción, como así como los procedimientos para la medición y gestión de las condiciones de fricción de



los pavimentos, según las especificaciones contenidas en el Libro XXXV – Parte I del RACP y su Apéndice 3 – Pavimentos

- aa) **Plan de Emergencia del Aeródromo:** debe verificarse que el manual contenga el Plan de Respuesta a Emergencias del aeródromo y que el mismo cumpla los requisitos establecidos en el Libro XXXV – Parte II del RACP y sus Apéndices 4 – Plan de Emergencias Y Centro de Operación de Emergencia y 6 – Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.
- bb) **Cartas de Acuerdo de Bomberos:** en caso que el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, no sea prestado por el operador de aeródromo, debe verificarse que exista una Carta de Acuerdo o convenio, con el prestador de dicho servicio. Igualmente las cartas de acuerdo con los prestadores de servicio de apoyo, y estaciones de servicio estructural de la comunidad.

### 3. Resultados de la fase de análisis de documentación

3.1 En esta fase, los miembros del ECV evalúan y aceptan o rechazan los manuales del solicitante y otros documentos requeridos. La revisión de los documentos que presenta el solicitante debe compararse con los requerimientos dados en el Libro XXIII del RACP, Reglamento de Certificación de Aeródromos.

3.2 Si la revisión muestra la existencia de deficiencias o no conformidades en las presentaciones del solicitante, el ECV debe devolver el manual o documentos al solicitante con una carta que indique las discrepancias que resulten y sean el motivo del rechazo. El ECV debe estar preparado para ofrecer sugerencias o recomendaciones en relación con la manera de mejorar el producto, pero evitando “escribir” el manual del solicitante. **El ECV debe recordar que es responsabilidad del solicitante preparar los manuales y procedimientos que garanticen la obtención de prácticas operativas seguras y el cumplimiento de las normas.**

3.3 Una vez aprobados el Manual del Aeródromo y los documentos asociados, de acuerdo a lo establecido en el numeral anterior, el JECV notificará al operador de aeródromo mediante una carta indicando que se ha finalizado esta Fase del proceso de certificación y se da inicio a la fase de demostración e inspección de este mismo proceso

3.4 Se procederá a archivar toda la documentación utilizada en esta fase, y se actualizará el programa de eventos.

3.5 **Terminación de la fase de análisis de documentación.-** Una vez que los documentos sean aceptados, la fase de análisis de documentación concluye. El proceso de certificación continúa en la fase de demostración e inspección. Aunque la fase de análisis de documentación y la fase de inspección y demostración se consideran como fases distintas y separadas, ambas están relacionadas entre sí y ocasionalmente coinciden. En tal caso, es necesario tener cuidado con la planificación de la fase de inspección y demostración.

## **TÍTULO II – PROCESO DE CERTIFICACION DE AERODROMOS**

### **CAPÍTULO V – PROCEDIMIENTOS EN LA FASE DE DEMOSTRACIÓN E INSPECCIÓN (FASE 4)**

#### **Sección 1 – Aspectos Generales**

##### **1. Objetivo**

1.1 Este Capítulo contiene los fundamentos básicos, políticas y procedimientos para la realización de la FASE 4 - Demonstración e Inspección de los aeródromos en proceso de certificación aplicable en todo el territorio nacional de Panamá luego de la armonización con el MIAGA preparado por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

1.2 Los procedimientos contenidos en el MIAGA tienen como objetivo contar con un procedimiento estándar para las inspecciones de certificación, aplicable no solo en cada Estado, sino que permita que los inspectores gubernamentales de aeródromos puedan integrar equipos multinacionales de certificación, con la garantía que los procedimientos y técnicas utilizados son unificados y aplicables en todos los Estados miembros del SRVSOP.

##### **2. Generalidades**

2.1 El Inspector de aeródromo debe implementar criterios de evaluación de gestión de sistemas para desarrollar y asegurar el cumplimiento de la reglamentación y estándares internacionales relacionados a los aeródromos, estableciendo en forma colectiva un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación.

2.2 A través de las inspecciones se demostrará el nivel de cumplimiento de las instalaciones y la operación del aeródromo respecto a los requisitos normativos establecidos en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) Libro XXXV - Parte I y II.

2.3 Para ello, es necesario que el Equipo de Certificación y Vigilancia (ECV) se familiarice con las listas de verificación de inspección (LVIs) aplicables al operador de aeródromo que inspecciona.

2.4 Para mantener la efectividad general de la inspección, la aproximación del ECV a cada operador de aeródromo debe ser de completa transparencia, con un alto grado profesional, utilizando la experiencia, la habilidad y la comunicación como elementos esenciales.

##### **3. Autoridad para certificar e inspeccionar**

3.1 La certificación de un aeródromo es realizada conforme a lo establecido en el Libro XXIII del RACP que exige al operador del aeródromo permitir que el ECV, como representante de la Autoridad Aeronáutica Civil, inspeccione sus

instalaciones en cualquier momento, para verificar que cumplen con los requisitos establecidos en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) Libro XXXV - Parte I y II, como parte de un proceso de certificación de aeródromos de la AAC.

## **Sección 2 – Procedimientos de la Fase de Demonstración e Inspección**

### **A. INSPECCIÓN**

#### **1. Fase de ejecución de la inspección**

1.1 El proceso de inspección está compuesto de cuatro fases que se detallan en el TITULO IV - VIGILANCIA del presente Manual, de las cuales durante el proceso de certificación de aeródromos solo se utiliza la Fase III– Ejecución.

1.2 **Fase de ejecución.-** Esta fase debe ser implementada de acuerdo con el plan de inspección trazado. Su propósito es el de verificar el cumplimiento de los requisitos normativos y el de determinar hallazgos cuando no se confirma el cumplimiento. Los resultados de la inspección deben ser comunicados al operador de aeródromos que está bajo revisión en reuniones diarias y/o en la reunión de clausura.

#### **2. Confidencialidad**

2.1 Debido a la naturaleza de las inspecciones, la confidencialidad de la información utilizada y obtenida en las mismas es muy importante.

2.2 En todo momento y lugar se debe utilizar criterio y discreción cuando trata asuntos relativos a la inspección. En tal sentido, el tratamiento de los temas de inspección debe estar limitado a los miembros del ECV asignado y al personal observador designado por la AAC.

2.3 En virtud de lo expresado, la confidencialidad debe ser mantenida en los límites de reserva y confidencialidad fijados por el presente Manual y los términos establecidos en los protocolos de comunicación especificados en el plan de inspección, a excepción de aquella información que, por aplicación de los reglamentos específicos deba ser incluida en las publicaciones de información aeronáutica.

#### **3. Informe de la inspección**

3.1 El informe de la inspección 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.

3.2 Una descripción detallada y los formatos, están incluidos en el presente Manual, en el Apéndice D.

#### 4. Procedimientos en la Fase de Ejecución

4.1 Las etapas o pasos que se deben seguir en la fase de inspección son:

- a) Reunión de apertura
- b) Evaluación y verificación
- c) Inspecciones
- d) Entrevistas al personal del operador de aeródromo
- e) Solicitud de evidencia adicional
- f) Hallazgos de la Inspección
- g) Tratamiento de Discrepancias y Observaciones
- h) Requerimiento de acciones inmediatas
- i) Reuniones diarias
- j) Reunión de cierre

##### a) Reunion de apertura

- 1) La reunión de apertura debe realizarse para establecer las pautas y coordinar las distintas tareas a realizar durante la fase de ejecución, confirmar los requisitos administrativos como así también acordar los aspectos generales, y particulares que ambas partes consideren oportuno para el desarrollo del proceso de certificación en general, 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.
- 2) En la reunión debe estar presente todo el personal directivo del operador solicitante de la certificación del aeródromo y los miembros del ECV y en caso de corresponder los observadores que pudieran haber sido invitados.
- 3) Es importante que en la reunión de apertura se establezca una comunicación en dos sentidos, se realicen las presentaciones y la revisión del plan de la certificación, se expongan nuevamente sus objetivos y el alcance. En el marco de esta reunión se planifica la secuencia de ejecución de la certificación, incluyendo el horario de trabajo, los acompañantes que representarán al operador durante la certificación, horarios esenciales y locales disponibles para las reuniones del equipo, las reuniones informativas diarias y la reunión de clausura. Asimismo, se podrán presentar al operador las LV a utilizar.
- 4) Las presentaciones en la reunión de apertura deben ser claras y concisas, de forma tal que la comunicación sea eficiente y la reunión tenga una

duración reducida, siendo recomendable entre 30 y 45 minutos, dependiendo del tamaño del aeródromo y de las particularidades del proceso de certificación y otros aspectos previamente acordados.

- 5) Se considera de suma importancia que durante la reunión de apertura, los integrantes del ECV sean puntuales en sus intervenciones y que se presenten adecuadamente vestidos.
- 6) En caso de corresponder y a solicitud de los representantes del operador de aeródromo, se dispondrá de un tiempo para revisar los resultados de procesos de inspección y certificación anteriores y las acciones correctivas adoptadas.
- 7) La **Figura 5-1** muestra un modelo de agenda de la reunión de apertura.

#### **b) Evaluación y verificación**

Esta etapa es sumamente importante en la certificación, en la cual el ECV debe:

- 1) confirmar si el aeródromo y las operaciones que se realizan cumplen los requisitos normativos establecidos en el Libro XXXV Parte I y II del RACP;
- 2) confirmar si los controles son efectivos, y si están planeados y especificados en el MA; y
- 3) cuando se identifique una discrepancia con los requisitos normativos, recolectar evidencia objetiva, o documentación de respaldo y preparar la redacción de un hallazgo de inspección.
- 4) Listas de verificación (LV) - El ECV debe utilizar LV, las cuales se encuentran en el Apéndice 6 al Libro XXIII del RACP. El uso de las LV, permiten al ECV 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 normativos y asegurar el registro inmediato de los hallazgos. Las LV deben adjuntarse al informe final de la certificación, como evidencia de que se ha llevado a cabo un trabajo de evaluación de cumplimiento. Si bien el uso de las LV es obligatorio, la evaluación de todos los elementos de las listas de verificación no lo es. Cuando por limitaciones de tiempo no haya sido posible evaluar todos los elementos de la LV, estos deben marcarse como “no verificados”.



# agenda

**Reunión de Apertura Auditoría de Certificación Aeropuerto\_\_\_\_\_**  
4/3/2014  
09:00 a 09:45

Inspectores integrantes del equipo de auditoría:

Participantes:

09:00 a 09:05	<b>[Introduction]</b> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Presentaciones</li><li><input type="checkbox"/> Objetivos</li></ul>	<input type="checkbox"/> Alcance de la Auditoría
09:05 a 09:15	<b>Presentación del Plan de Auditoría</b> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Horarios de trabajo</li><li><input type="checkbox"/> Períodos de descanso y almuerzo</li></ul>	<input type="checkbox"/> Secuencia de trabajo y áreas a verificar <input type="checkbox"/> Identificación de personas a contactar <input type="checkbox"/> Aspectos particulares
09:15 a 09:25	<b>Arreglos</b> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Identificaciones</li><li><input type="checkbox"/> Arreglos de seguridad y acceso</li><li><input type="checkbox"/> Acompañantes / representantes del operador</li><li><input type="checkbox"/> Lugar de trabajo asignado</li></ul>	<input type="checkbox"/> Reuniones diarias <input type="checkbox"/> Disponibilidad de personal y equipo para comprobaciones <input type="checkbox"/> Fecha, hora y lugar de reunión de cierre.
09:25 a 09:30	<b>Cierre</b> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Preguntas del operador</li></ul>	<input type="checkbox"/> Saludo

**Consideraciones para el Inspector Líder:**

- Mantener el control de la reunión
- Registrar listado de participantes
- Control de tiempo
- Agradecimiento

Figura 5-1: Modelo de Agenda de reunión de apertura

### c) Inspecciones

- 1) Las inspecciones realizadas durante una certificación van desde una simple observación de cierta actividad, hasta el análisis detallado de un sistema o proceso, usando listas de verificación. El término inspección incluye actividades tales como revisión de archivos y registros; entrevistas; inspección del área de movimientos; inspecciones de procedimientos de operación de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, equipamiento, ayudas visuales, y demás elementos considerados en los Libros XXIII, XXXV - Parte I y Parte II del RACP.
- 2) El ECV debe verificar en el lugar, el cumplimiento de todos los elementos de las LVs incluyendo la publicación de los datos del aeródromo por el AIS, como así también el sistema de registros y tener en cuenta aquellos ítems especiales que puedan haber sido señalados previamente durante la Fase 3: Evaluación de la Documentación.
- 3) A continuación se proporciona en detalle una lista de elementos que requieren ser demostradas e inspeccionadas:
  - a) Evaluar el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), a fin de determinar si el solicitante está en condiciones de operar y mantener adecuadamente el aeródromo en forma eficiente, regular y segura.
  - b) Evaluar, inspeccionar, probar y ensayar las instalaciones, servicios y equipo del aeropuerto a efectos de verificar y asegurar que se ajustan a los requisitos establecidos en el Libro XXIII del RACP – Reglamento de Certificación de Aeródromos, en el Libro XXXV – Parte I – Diseño de Aeródromos, en la Parte II – Operación de Aeródromos y los Apéndices que acompañan a cada uno de los reglamentos mencionados. Estas actividades deben incluir:
    - 1) Verificación física de los datos del aeródromo.
    - 2) Dimensiones y estado de las superficies de:
      - i. las pistas,
      - ii. los márgenes de pista,
      - iii. las franjas de pista,
      - iv. las áreas de seguridad de extremo de pista,
      - v. las zonas de parada y zonas libres de obstáculos,
      - vi. las calles de rodaje,
      - vii. los márgenes de calles de rodaje,

- viii. las franjas de calle de rodaje,
  - ix. las plataformas, y
  - x. distancias declaradas.
- 3) La presencia de obstáculos que interfieran las superficies limitadoras de obstáculos en el aeródromo y en sus cercanías.
  - 4) Inspección de las siguientes luces aeronáuticas de tierra, incluyendo, cuando corresponda, los registros de verificación en vuelo:
    - i. Luces de pista y de calles de rodaje,
    - ii. Luces de aproximación,
    - iii. PAPI/APAPI,
    - iv. Iluminación de plataforma,
    - v. Iluminación de obstáculos.
    - vi. Fuente secundaria de energía eléctrica,
    - vii. Indicadores de dirección de viento,
    - viii. Iluminación de los indicadores de dirección del viento,
    - ix. Señales y balizas de aeródromo, y
    - x. Letreros en áreas de movimiento.
  - 5) Puntos de amarre para aeronaves según corresponda.
  - 6) Equipo e instalaciones de salvamento y extinción de incendios; tiempos de respuesta y demostración. práctica de extinción de un fuego y rendimiento del equipo.
  - 7) Equipo de mantenimiento del aeropuerto en particular para el mantenimiento de las instalaciones en el área de movimientos, incluyendo equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas.
  - 8) Procedimientos y equipo para el traslado de aeronaves inutilizadas, según lo dispuesto en el Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas.
  - 9) Procedimientos y equipo para gestión de la fauna.
  - 10) Verificar que existan equipos de radio bidireccionales instalados en los vehículos que operan en el área de movimiento y que los mismos se utilizan para mantener las comunicaciones tierra-tierra, con la dependencia que ejerce el control del movimiento en plataforma y con la torre de control.



- 11) La presencia de luces que puedan causar confusión y constituyan un peligro a la seguridad de las aeronaves.
- 12) Instalaciones de abastecimiento de combustible.
- 13) El plan de emergencia del aeródromo y los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo.
- 14) El Plan de Inspección del Aeródromo.
- 15) Plan de mantenimiento de luces y sistemas eléctricos del área de movimientos.
- 16) La promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada.
- 17) La prevención del ingreso no autorizado en el aeródromo, en particular el área de movimiento y protección del público contra el chorro de los reactores y las estelas de hélice.
- 18) La planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de seguridad en la construcción.
- 19) El control de vehículos que opere en el área de movimiento.
- 20) La vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes.
- 21) Los materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación.
- 22) La protección del radar y de las ayudas a la navegación.
- 23) Las operaciones con baja visibilidad.

**d) Entrevistas al personal del operador de aeródromo**

- 1) Las entrevistas con el personal del operador solicitante del certificado de aeródromo pueden abarcar desde investigaciones informales hasta entrevistas programadas con el Presidente / Gerente responsable. Estas entrevistas son importantes para los inspectores porque les permite:
  - a) Determinar si los procedimientos de operación del aeródromo y las medidas de seguridad operacional establecidas se aplican realmente en la práctica;
  - b) Determinar la precisión de los detalles de la operación del aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad operacional;
  - c) Evaluar si en el manual de aeródromo existen procedimientos de coordinación con los servicios de tránsito aéreo, en lo relacionado a planes de respuesta a emergencias, sistemas de guía y control de movimiento en superficie, etc.;

- d) Determinar si las condiciones de operación del aeródromo documentada en los manuales respectivos es el que realmente se aplica en la práctica;
  - e) Verificar si existen procedimientos estandarizados para proporcionar los datos relacionados al estado de operacional del aeródromo a los servicios de información aeronáutica para la publicación de dicha información;
  - f) Verificar la precisión de la información proporcionada en el Manual de Aeródromo;
  - g) Evaluar el conocimiento y calificación del personal de operaciones, mantenimiento y certificación, respecto a sus obligaciones y responsabilidades; y
  - h) Cuando sea aplicable, confirmar la validez de los hallazgos identificados durante inspecciones anteriores y si se han aplicado acciones correctivas.
- 2) Diversas técnicas de entrevistas y de recopilación de datos, están descritas en el **Adjunto A al Capítulo V** del presente Manual.

**e) Solicitud de evidencia adicional**

- 1) Las solicitudes de evidencia adicional son generalmente usadas cuando el ECV requiere información y la fuente de dicha información no está en condiciones de proporcionarla inmediatamente.
- 2) Cuando el operador del aeródromo no puede presentar la evidencia documental que solicita el ECV, este formulario de Solicitud de Evidencias Adicional, hace las veces de evidencia objetiva.
- 3) Los detalles de la información u evidencias requeridas deben ser detalladas en el Formulario, el cual debe ser enviado al operador de aeródromo especificando el plazo de entrega de la información requerida.
- 4) El procedimiento para la solicitud de evidencia objetiva adicional implica que el miembro del ECV que requiera información adicional, debe completar el formulario y entregarlo al JECV, quien revisa la documentación, la registra en una tabla de control y remite a la persona apropiada dentro del equipo del operador de aeródromo.
- 5) Al finalizar cada día, el JECV debe comparar la tabla de control con los Formularios de Solicitud de Evidencia Adicional, a fin de mantener un adecuado control de la situación relacionada con las evidencias solicitadas y respondidas por el operador de aeródromo. En las reuniones diarias con el representante del operador de aeródromo, el JECV debe verificar, actualizar y coordinar la presentación de la documentación, antes de finalizar las tareas de la fase de demostración e inspección, en el aeródromo.

- 6) Cuando el operador de aeródromo entrega la documentación requerida, el Formulario de Solicitud de Evidencia Adicional debe ser registrado y archivado de acuerdo con el área de especialidad relacionada, permitiendo que esta documentación esté disponible para referencias posteriores. Esta documentación también proporciona evidencia para la adopción de cualquier acción que se identifique que sea necesario adoptar.

**f) Hallazgos de la inspección**

- 1) Los hallazgos de la inspección deben prepararse detalladamente, por cuanto estos son la base del informe de la certificación y permitirán identificar las oportunidades de adoptar medidas correctivas que permitan ajustarse a los requisitos establecidos en el Libro XXXV – Parte I – Diseño de Aeródromos, Parte II – Operación de Aeródromos del RACP. El JECV debe examinar la redacción y respaldo de cualquier discrepancia incorporada en el informe de la certificación.
- 2) Teniendo en cuenta que todos los miembros del ECV pueden generar hallazgos, durante la fase de evaluación de documentos, la forma de registro y presentación de los mismos debe ser estandarizados, según lo establecido en el presente Manual.
- 3) Toda la evidencia objetiva y documentación de soporte al hallazgo, se incluye con el informe personal que hace el miembro del ECV al JECV, anotando la referencia apropiada. Esta documentación no se incorpora al informe final, pero se retiene en el expediente de certificación.

**g) Tratamiento de Discrepancias y Observaciones**

- 1) Si se comprueba que un hallazgo incumple alguno de los requisitos de la norma, o que el sistema implementado por el operador de aeródromos para cumplir este requisito no es satisfactorio, es necesario que el ECV analice con el solicitante cómo corregir el aspecto deficiente.
- 2) Dependiendo de la magnitud y el tipo de incumplimiento, puede ser necesario planificar otra inspección. No obstante si el incumplimiento no tiene impactos directos en la seguridad operacional o si es factible que la evidencia de cumplimiento no requiera una constatación *in situ*, el ECV puede dar seguimiento y acreditar el cumplimiento de acciones correctivas mediante la presentación de evidencia documental que verifique dicho cumplimiento. Las deficiencias pueden ser corregidas antes de que el proceso continúe.
- 3) En el caso que el hallazgo no afecte la seguridad operacional y no exista incumplimiento de requisitos normativos, pero el ECV considera importante corregir el hallazgo, se debe considerar como una observación que no constituye un incumplimiento normativo y no genera impedimentos para

proceder a la certificación. No obstante, el operador debe considerar el beneficio de implementar acciones para atender las observaciones efectuadas, a fin de producir una mejora en la operación del aeródromo

#### **h) Requerimiento de acciones inmediatas**

- 1) Cuando un miembro del ECV determina que se requiere una respuesta inmediata para la solución de un incumplimiento, debe comunicarlo al JECV, quien remite el requerimiento al operador de aeródromo, especificando el plazo otorgado para la solución. Este tipo de acciones se toma cuando la seguridad operacional está comprometida y es necesaria una acción correctiva inmediata antes de finalizar la inspección. Por la naturaleza de este tipo de requerimientos, éste debe contar con la aprobación del JECV.
- 2) El JECV debe incluir los detalles de esta situación en el informe de la certificación.
- 3) El operador de aeródromo debe responder a este requerimiento en el plazo otorgado.
- 4) Para el seguimiento de las acciones correctivas tomadas por el operador de aeródromos, el JECV es quien asume la responsabilidad de la verificación de cumplimiento y emite una conformidad por escrito, de la cual deberá quedar constancia en el informe de la certificación.

#### **i) Reuniones diarias**

Durante la inspección se deben realizar reuniones diarias del ECV, para:

- 1) Verificar el avance y cumplimiento del plan de certificación;
- 2) validar las solicitudes de evidencia adicional y discutir los hallazgos y la validez de la evidencia obtenida;
- 3) resolver asuntos o problemas que surgieron, o dieron origen a las actividades de ese día; y
- 4) proveer al JECV de información necesaria sobre la situación actual y prever la evolución futura del plan de certificación;
- 5) A los fines de asegurar la efectividad y eficiencia en el cumplimiento del plan de certificación, el JECV debe planificar las tareas diarias, de forma tal que exista un balance apropiado entre las tareas de verificación y las reuniones diarias del ECV.

#### **j) Reunión de cierre**

- 1) La reunión de cierre se realiza después de terminada la fase de inspección de la certificación.

- 2) El objetivo de la realización de esta reunión es transmitir al operador de aeródromo, una reseña verbal de los resultados de la inspección ante la dirección y el personal pertinente del operador de aeródromo. En dicha reunión, dependiendo de la complejidad de la certificación podrá entregarse un documento preliminar en el cual se detalle un resumen de los aspectos resaltantes de la certificación.
- 3) El JECV debe convocar y presidir la reunión de cierre en la cual participará el ECV y el personal designado del operador de aeródromo para la inspección llevada a cabo, fijando fecha, hora y lugar de realización de la misma.
- 4) Si durante el desarrollo de la inspección se han realizado reuniones diarias, entre los representantes del operador y el ECV, el operador de aeródromo dispondrá de información actualizada acerca de los hallazgos, por lo cual, al momento del cierre no debieran surgir discrepancias entre el ECV y el operador de aeródromo.
- 5) El JECV debe comunicar al operador de aeródromo que el informe de la inspección será enviado dentro de los tiempos, especificados en el Apéndice 6 al Libro XXIII del RACP. El operador de aeródromos debe remitir el Plan de Acciones Correctivas (PAC) luego de recibido el informe. Detalles del proceso de acciones correctivas se proporcionan más adelante en el presente capítulo.
- 6) Si bien existen diversas técnicas y estilos de presentación, se recomienda que el JECV realice su exposición en forma completa, sin interrupciones y que el espacio para respuesta a las dudas e inquietudes que pueda presentar el operador de aeródromo, se ubique luego de la presentación. En la presentación se deben presentar los hallazgos encontrados, en lo relativo al cumplimiento de las normas o requisitos establecidos en el Libro XXXV – Parte I – Diseño de Aeródromos, Parte II – Operación de Aeródromos del RACP, haciendo énfasis en aquellas que requieran una solución inmediata para evitar afectaciones a la seguridad operacional.
- 7) En estas condiciones deben estar verificadas con evidencias objetivas, los hallazgos para que le permita al JECV mantener un adecuado dominio de la situación, en caso de que surja alguna discrepancia del operador, respecto de los hallazgos del ECV. No obstante, si durante la verificación de los hallazgos del ECV, éstos no son lo suficientemente importantes y no se dispone de evidencia objetiva para justificar el punto de vista del ECV, respecto al impacto de la no-conformidad, se debe considerar este aspecto y retirar esos hallazgos.
- 8) Durante la reunión de cierre, los miembros del ECV de forma individual explican los hallazgos en el área específica de su intervención y responden las preguntas concretas que puedan surgirle al operador de aeródromo, respecto de las áreas que han inspeccionado.

- 9) Durante la reunión, deben comunicarse al operador de aeródromo, los aspectos específicos de seguimiento de los hallazgos, según lo establecido en el procedimiento de certificación establecido en el Libro XXIII del RACP.
- 10) Durante la reunión de clausura, el JECV se debe ajustar estrictamente a informar los resultados del trabajo llevado a cabo y las acciones próximas en el marco del proceso de certificación en curso, sin entrar en discusiones con el/los representantes del operador de aeródromo.
- 11) La **Figura 5-2** muestra un modelo de agenda de la reunión de clausura.



# agenda

## Reunión de Cierre Auditoría de Certificación Aeropuerto \_\_\_\_\_

4/3/2014  
14:00 a 15:00

Inspectores integrantes del equipo de auditoría:

Participantes:

14:00 a 14:05	<b>[Introduction]</b> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Presentaciones</li><li><input type="checkbox"/> Confirmar los objetivos y alcances de la auditoría</li></ul>	<input type="checkbox"/> Detallar cuestiones que se consideren relevantes durante el desarrollo de la auditoría
14:05 a 14:45	<b>Presentación de hallazgos y medidas requeridas</b> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Distribuir Informe preliminar en formato borrador</li><li><input type="checkbox"/> Presentar hallazgos por área inspeccionada</li></ul>	<input type="checkbox"/> Detallar medidas correctivas de acción inmediata <input type="checkbox"/> Plazos de cumplimiento <input type="checkbox"/> Respuesta a preguntas del operador
14:45 a 14:55	<b>Conclusiones</b> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Conclusiones preliminares</li><li><input type="checkbox"/> Arreglos para comunicaciones posteriores</li></ul>	<input type="checkbox"/> Pasos sucesivos en el proceso
14:55 a 15:00	<b>Cierre</b> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Agradecimientos</li></ul>	<input type="checkbox"/> Saludo

**Consideraciones para el Inspector Líder:**

- Mantener el control de la reunión
- Registrar listado de participantes
- Control de tiempo
- Agradecimiento

**Figura 5-2: Modelo de Agenda de la reunión de clausura**

## **B. PROCESO POSTERIOR A LA INSPECCION**

### **1. Fase del informe de inspección**

#### **a) Proceso de la fase posterior a la inspección**

Este proceso incluye una síntesis de los detalles administrativos, preparación del informe de la inspección.

#### **b) Informe de la inspección**

- 1) El informe de la inspección es un documento que contiene los resultados de una inspección e incluye un listado de los hallazgos y, cuando sea aplicable, las acciones correctivas tomadas para los requerimientos de acciones inmediatas. El informe es un balance objetivo de la inspección y no debe incluir frases, sugerencias o recomendaciones subjetivas.
- 2) El JECV es responsable de la preparación del informe de la inspección y de remitirlo Al operador de aeródromo.
- 3) El formato del informe de la certificación está contenido en el presente Manual.

#### **c) Informe interno**

El JECV debe remitir a la AAC un informe técnico interno de actividades de certificación donde se incluyen detalles administrativos, aspectos a considerar para una próxima certificación, desempeño de los miembros del ECV, etc., además de una copia del borrador entregado en la reunión de cierre, y del informe de inspección enviado al operador de aeródromo.

#### **d) Procedimientos de informe**

- 1) Durante la Reunión de Cierre, se debe entregar un informe preliminar (borrador) al operador de aeródromo, que contenga detalles de los hallazgos detectados, especialmente aquellos que requieren una acción inmediata para garantizar la seguridad operacional, como así también un resumen de las tareas realizadas durante la inspección, las áreas y componentes del aeródromo inspeccionado y todo dato que el JECV considere relevante y que sea necesario incluir, hasta tanto se emita el Informe Final.
- 2) El informe preliminar o borrador, debe constar de una leyenda con las palabras “informe preliminar” o “borrador” claramente incorporada en el encabezado del informe y en cada una de las páginas que lo componen.
- 3) El informe final de la inspección debe ser presentado al operador de aeródromo, dentro de los plazos establecidos en el Apéndice 6 al Libro XXIII del RACP. Los informes que requieren tiempo adicional para la revisión por parte del ECV pueden ser presentados en los términos que establece el mencionado apéndice. Si la entrega del informe excede los



plazos descritos anteriormente, se debe documentar oportunamente, ya que la validez de la inspección depende de esta presentación.

- 4) El informe de inspección debe estar firmado por el JECV. Éste debe determinar el procedimiento para responder a los hallazgos en los plazos establecidos en el Apéndice 6 al Libro XXIII del RACP contando desde el momento de recepción por parte del operador de aeródromo.
- 5) El informe de inspección debe enviarse al operador de aeródromo, adjunto a una carta debidamente rubricada por el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil o funcionario designado a tal efecto, en la cual, también se le notifica que debe presentar un Plan de Acciones Correctivas en relación a los hallazgos realizados durante la inspección y el plazo de presentación de dicho plan.
- 6) Las copias del informe de inspección se distribuyen dependiendo de si el operador del aeródromo es privado (copia al expediente) y si es operado por la AAC (copia al expediente, copia a la Dirección de Aeropuertos y copia al Administrador del aeródromo o aeropuerto).
- 7) En el Apéndice D de este Manual se muestra el “Informe del resultado de la inspección de certificación”, el cual contiene todos los elementos que son necesarios considerar para la elaboración del informe de inspección.

## **2. Fase de cierre de la inspección**

### **a) Seguimiento de la inspección**

- 1) Una vez concluida la inspección, la AAC debe realizar el seguimiento si fuera el caso, a través del JECV o funcionario competente que ésta designe formalmente, quien debe asegurar que:
  - i. De ser aplicable, se completen las acciones correctivas de los hallazgos reportados en la fecha especificada requerida;
  - ii. el Plan de Acciones Correctivas (PAC) es presentado en el período de tiempo especificado, es aprobado, implementado y resulte efectivo en la corrección de las discrepancias; y
  - iii. el JECV esté informado sobre todos los aspectos del seguimiento.
- 2) El seguimiento se considera terminado cuando:
  - i. El funcionario nombrado para el seguimiento y/o el JECV aceptan y cierran todos los hallazgos con acciones correctivas;
  - ii. el estado de las acciones correctivas ha sido registrado en el expediente de certificación; y
  - iii. Se genera una carta de cierre de certificación y se envía al operador de aeródromos, comunicándole que la certificación está cerrada.

## **b) Tipos de acciones que componen el Plan de Acción Correctiva (PAC)**

### **1) Acción correctiva a corto plazo.-**

- i. Este tipo de medidas correctivas tienen la finalidad de dar solución inmediata al problema que genera la no-conformidad específica descrita por el hallazgo relacionado, y evitar que el dicho problema se repita.
- ii. Una acción correctiva a corto plazo debe ser completada en los plazos establecidos en el Apéndice 6 del Libro XXIII del RACP desde la fecha de recepción del informe de la inspección.

### **2) Acción correctiva a largo plazo.-**

El plan de implementación de acciones correctivas a largo plazo tiene dos componentes.

- i. El primero se refiere a identificar la causa del problema e indicar las medidas de acción correctiva que el operador de aeródromo debe tomar para solucionar el problema identificado, como así también evitar que el mismo se repita.
- ii. El segundo componente es la elaboración de un cronograma de implementación de la acción correctiva identificada. El plazo de implementación de la acción correctiva a largo plazo debe ser fijado en virtud del plan presentado por el operador, quien debe planificar que la solución sea implementada en un plazo razonable y adecuado a la magnitud de la solución a implementar y debe resultar aceptable a la AAC. En caso que el plazo no resulte aceptable a la AAC, ésta determinará el plazo máximo de cumplimiento de las medidas a implementar.
- iii. No obstante lo expresado en el punto anterior, se considera conveniente que el Plan de Acciones Correctivas no supere los ciento ochenta (180) días.

## **c) Presentación del Plan de Acciones Correctivas (PAC)**

### **1) A los efectos de dar cumplimiento a lo establecido por la AAC en la carta de remisión del informe de la inspección el operador de aeródromo debe:**

- i. Elaborar y presentar el PAC dirigido a los hallazgos de la inspección dentro de los plazos establecidos en el Apéndice 6 al Libro XXIII del RACP, desde el momento de recepción del informe de la inspección. No es posible extender este plazo sin la aprobación de la AAC. La aprobación se canaliza a través del JECV y en caso de corresponder, con la ayuda del funcionario designado para realizar el seguimiento (cuando el JECV no esté físicamente en la ciudad de ubicación del Aeródromo o la AAC

haya dispuesto asignar otro funcionario a las tareas de seguimiento);

- ii. cuando sea aplicable, el Plan de Acciones Correctivas (PAC) debe incluir documentación de soporte que el operador considere necesarios para respaldar el plan presentado y/o la AAC requiera para la aceptación del mismo, especialmente cuando los plazos de finalización de dicho plan sean superiores a los establecido por la AAC.
- 2) Cuando sea aplicable, las acciones correctivas para cada hallazgo de inspección deben incluir, como mínimo, la siguiente información:
- i. Codificación del hallazgo al que se refieren;
  - ii. descripción de la acción correctiva a corto plazo y fecha de finalización; y
  - iii. descripción de la acción correctiva a largo plazo y fecha propuesta de finalización.

**d) Aprobación del Plan de Acciones Correctivas (PAC)**

- 1) El ECV debe evaluar el PAC presentado por el operador y en caso de determinar que el plan es aceptable, se debe comunicar al auditado la aprobación del plan y la información apropiada (administrativa, seguimiento / vigilancia en sitio, la fecha propuesta de finalización) debe ser incorporada y registrada en la carpeta de inspecciones o, cuando sea aplicable, en la carpeta / expediente de certificación.
- 2) En la evaluación del conjunto de medidas propuestas por el operador en el PAC, el JECV junto al ECV deben verificar que cada una de las medidas propuestas sean:
  - i. APTAS para solucionar el problema identificado en cada hallazgo.
  - ii. FACTIBLES de ser implementadas en los plazos y condiciones operacionales necesarios para no afectar la seguridad de las operaciones.
  - iii. ACEPTABLES a la AAC desde el punto de vista de sus efectos en la solución permanente del problema planteado y de su contribución a mantener los niveles de riesgo dentro de los niveles que resulten aceptables.
- 3) Para propósitos del seguimiento de la inspección, los hallazgos incluidos en el PAC se deben considerar cerrados cuando se cumplan los requerimientos del proceso de seguimiento y la solución haya sido implementada.
- 4) En caso que el Plan de Acciones Correctivas (PAC) presentado, no resulte aceptable, la AAC debe comunicar esta situación al operador del

aeródromo solicitante del certificado de aeródromo, y convocar a una reunión en la que se revisa el PAC, se proponen cambios y se acuerda el Plan definitivo.

- 5) Si el operador de aeródromo no demuestra acciones de colaboración y cumplimiento, la AAC le comunicará formalmente, mediante nota, que a causa de su poca disposición a implementar de forma aceptable el PAC, se suspende el proceso de certificación.

**e) Seguimiento del Plan de Acciones Correctivas (PAC)**

- 1) En el seguimiento de las medidas que componen el PAC aceptado, en el caso que el JECV o alguno de los miembros del ECV, no puedan realizar dicha tarea, podrá designarse a otro Inspector de Aeródromos para que realice el seguimiento del PAC y mantenga informado al JECV, que es quien debe gestionar el proceso.
- 2) 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”. En este caso, todos los documentos de soporte remitidos por el operador de aeródromos, luego de revisados y validados por el ECV, serán aceptados como evidencia de cumplimiento. Los demás hallazgos requieren inspección de conformidad en sitio para asegurar que las no-conformidades han sido corregidas y las acciones correctivas son efectivas.
- 3) 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 LVs basadas en la LV para certificación, en la que se identifican los códigos de los hallazgos, el tipo de seguimiento (administrativo, o en sitio), y las fechas límite para la aplicación de la acción correctiva.
- 4) El seguimiento debe realizarse en forma continua según el cronograma de seguimiento establecido por el JECV, en base a las particularidades del PAC aceptado.

**f) Cierre de la inspección**

El JECV, una vez que confirma que las acciones de seguimiento han sido completadas emite el informe correspondiente y prepara una carta al Director General de la AAC y al jefe de la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA) informándoles que la inspección está cerrada y adjunto a ésta enviará el informe de cierre de la inspección.

**3. Vigilancia posterior a la certificación**

Durante el seguimiento de la certificación, la vigilancia continua es la única forma para asegurar que los operadores de aeródromos con no-conformidades cumplan

los requisitos normativos y respondan a los hallazgos de forma satisfactoria. La vigilancia posterior a la certificación puede ser llevada a cabo a través de visitas informales, o como una vigilancia de la certificación.

#### **4. Evaluación de los miembros del ECV**

4.1. Durante el desarrollo de la inspección, el JECV debe evaluar el desempeño de los inspectores que integran el ECV.

4.2. Los criterios de evaluación, estarán orientados a verificar objetivamente el dominio de los procedimientos de inspección especificados en este manual y el dominio de las técnicas de certificación. En caso que el ECV esté integrado por inspectores en EET, el JECV debe evaluar integralmente el desempeño de dichos inspectores, debiendo incluir aspectos relacionados a la comunicación con el personal del operador, actitudes y manejo de situaciones de presión, manejo de situaciones anormales que puedan presentarse durante las inspecciones, organización del trabajo y administración de tiempos, etc.

4.3. La evaluación de los inspectores debe realizarse en virtud de lo establecido en la TITULO I, Capítulo II del presente manual

## **TÍTULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO**

### **CAPÍTULO VI – PROCEDIMIENTOS EN LA FASE DE CERTIFICACIÓN - FASE 5**

#### **1. Otorgamiento de un certificado de aeródromo**

##### **1.1 Aceptación de las condiciones de operación**

1.1.1. Una vez concluido satisfactoriamente el proceso de inspección del aeródromo conforme al procedimiento establecido en este Manual y en el Libro XXIII del RACP – Reglamento de Certificación de Aeródromos, se aceptará el manual de aeródromo y las condiciones de operación del aeródromo, y el Equipo de Certificación y Vigilancia (ECV) recomendará al Director General de la AAC, el otorgamiento o negación del certificado de aeródromo, conforme a lo establecido por la AAC.

1.1.2. Es necesario tener en cuenta que el Certificado de Aeródromo, se emite solamente cuando se haya verificado que el Plan de Acciones Correctivas (PAC) presentado por el operador de aeródromo, para mitigar o eliminar las discrepancias o peligros identificados en la fase cuatro (4) haya sido implementado.

1.1.3. En situaciones excepcionales, podrá emitirse un Certificado Provisional, según las consideraciones y especificaciones detalladas en la TITULO II, Capítulo VII del presente Manual

1.1.4. Una vez aceptadas las condiciones de diseño y operación del aeródromo, bajo el cumplimiento de los Requisitos del Libro XXXV – Parte I – Diseño de Aeródromos y en el Libro XXXV – Parte II – Operación de Aeródromos respectivamente y habiendo resultado satisfactorio el Proceso de Certificación, cumpliendo las disposiciones del Libro XXIII al RACP, la AAC otorgará el certificado de aeródromo al operador, a través de un documento y adjuntando las condiciones de operación (Ver modelo de Certificado de Aeródromo en Apéndice 3 al Libro XXIII del RACP – Reglamento de Certificación de Aeródromos).

1.1.5. La emisión del Certificado de Operador de aeródromo constituye la acción que da por completado el proceso de certificación. En tal sentido, una vez finalizada la Fase cuatro (4) con las consideraciones detalladas en los párrafos 1.1.3 y 1.1.4 del presente Capítulo, la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), de la AAC, debe preparar toda la documentación para que la AAC emita el Certificado de Aeródromo a nombre del Operador y las Condiciones de Operación a las que deberá ajustarse el Operador del Aeródromo, según se detalla en el numeral 1.2 de este capítulo.

##### **1.2 Preparación del Certificado y demás documentos de certificación.**

1.2.1. La AAC otorgará el documento que acreditará la Certificación de Aeródromo. Para ello, la dependencia responsable de la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos, debe disponer la elaboración del Certificado de Aeródromo que será presentado para ser firmado y aprobado por el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, según lo establece las

disposiciones y reglamentaciones incluidas en el Libro XXIII del RACP. El modelo de formato de un certificado de aeródromo, se encuentra en el Apéndice 3 al Libro XXIII del RACP – Reglamento de Certificación de Aeródromos.

1.2.2. Adicionalmente al Certificado de Aeródromo, deben prepararse una serie de documentos que acompañan a dicho certificado, según se especifica a continuación:

- a) ANEXO 1 – Disposiciones: en este documento se especifican las condiciones de validez, cancelación, actualización, etc. a las que estará sujeto dicho certificado y debe considerarse como parte constitutiva del mismo. En el Apéndice 3 al Libro XXIII – Reglamento de Certificación de Aeródromos se puede apreciar un ejemplo de formato aplicable.
- b) ANEXO 2 – Condiciones de Operación: en este Anexo al Certificado de aeródromo, se especifican las condiciones de diseño y operación en las que ha sido certificado el aeródromo. Cualquier variación de las mismas, implica iniciar un proceso de actualización del certificado, según lo establecido en el Capítulo II del Libro XXIII del RACP, artículo 35 y en el párrafo 1.3 de éste capítulo. Cabe mencionar que esta información debe ser compatible con la información que se publica en el AIP o cualquier otra publicación de Información Aeronáutica pertinente.

1.2.3. Previo a la confección del certificado y en base a las condiciones de aceptación resultantes de la Fase 4 del proceso de certificación, el JECV debe elaborar un Informe Final de Certificación, en el que notificará a la AAC que se ha finalizado el proceso de certificación del aeródromo con resultados satisfactorios y propone la aprobación del Certificado de Aeródromo y sus Anexos. Este Informe debe incluir como mímimo los siguientes ítems:

- a) Miembros del ECV
- b) Cronograma de eventos de la certificación.
- c) Condiciones y detalles sobre las relaciones con el operador, durante la certificación.
- d) Condiciones y medios para la realización de la inspección.
- e) Detalle de los aspectos sobresalientes del proceso de certificación.
- f) Desempeño de los integrantes del ECV.

1.2.4. El Cronograma de las fases cumplidas, incluido en el Informe Final de Certificación es el documento que refleja cada uno de las etapas relevantes del proceso y en el cual se han debido registrar las fechas de finalización de todos y cada uno de los procesos de las diferentes fases de certificación. Cabe mencionar que este documento constituye una importante ayuda para la trazabilidad del proceso.

1.2.5. Posteriormente, el Área responsable de Certificación/Vigilancia AGA (ARCVAGA) de la AAC, Oficina de Normas y Seguridad Operacional de

Aeródromos (ONYSOA), debe preparar, a través de la Dirección Jurídica, el proyecto de Resolución de certificación, mediante la cual la AAC le notificará al Operador de Aeródromo los resultados del proceso de certificación y en la cual se adjuntará el Certificado de Aeródromo y sus anexos.

### 1.3 Registro del Certificado de Aeródromo

1.3.1. Una vez emitido el certificado de aeródromo, la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), debe inscribir al aeródromo en cuestión, en el Registro de Aeródromos Certificados, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 4 del Libro XXIII del RACP –reglamento de Certificación de Aeródromos.

1.3.2. Para ello debe utilizarse el formato establecido en el Apéndice 4 del Libro XXIII del RACP – Reglamento de Certificación de Aeródromos, y se realice según los procedimientos administrativos establecidos por la AAC.

### 1.4 Entrega de documentos al Operador de Aeródromo

Una vez emitido el Certificado de Aeródromo, por el Director General de la AAC, la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), conjuntamente con el Director general o en su nombre y representación, entregara la Resolución de Certificación, mencionada en 1.2.5 de éste capítulo, la cual constituye el documento oficial mediante el cual la AAC entregará al Operador del Aeródromo el Certificado correspondiente y las Condiciones de Diseño y Operación asociadas.

### 1.5 Duración de un certificado de aeródromo

1.5.1. Un certificado de aeródromo entrará en vigor a partir de su emisión por el periodo que ha quedado establecido por la AAC en cumplimiento a lo estipulado en el artículo 26 del libro XXIII del RACP – Reglamento de Certificación de Aeródromos, y se mantendrá en vigencia 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.

1.5.2. El operador de aeródromo poseedor de un certificado de aeródromo, debe tramitar la solicitud de renovación del mismo, con la suficiente antelación al vencimiento del plazo de vigencia que tenga establecido. La AAC procederá con la renovación del certificado de aerodromo, luego de verificar que se mantienen las condiciones establecidas en la reglamentación vigente, al momento de la solicitud de renovación. En caso contrario, será cancelada la renovación y el certificado de aeródromo retirado.

### 1.6 Enmienda / Actualización / Renovación de un Certificado de Aeródromo

1.6.1. En caso de ser necesario enmendar, actualizar o renovar un certificado de aeródromo, en virtud de lo establecido en el artículo 35 del Libro XXIII del RACP – Reglamento de Certificación de Aeródromos, la Oficina de Normas y Seguridad



Operacional de Aeródromos (ONYSOA), evaluará la necesidad y alcance de las constataciones necesarias y si es pertinente, iniciar un nuevo proceso de certificación, a los fines de garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas aeroportuarias.

1.6.2. En el caso que la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), al momento de evaluar la solicitud de enmienda / actualización del certificado, determine que las condiciones del aeródromo no cumplen con las normativas vigentes y que el operador evidencie dificultades para realizar las adecuaciones y/o implementar acciones correctivas, el inspector de aeródromos debe informar a la AAC, a los efectos de proceder a la cancelación y retiro del certificado, en cuyo caso, de inmediato deberán realizarse las publicaciones de información aeronáutica pertinentes y cesar las operaciones del aeródromo.

### 1.7 **Devolución de un certificado de aeródromo**

Cuando el titular de un certificado de aeródromo comunique por escrito a la AAC, en el plazo establecido en el certificado otorgado, que prevé renunciar y devolver el certificado de aeródromo, el inspector designado para tal caso, debe evaluar la situación de modo que puedan considerarse las condiciones de continuidad de operación de dicho aeródromo y adoptarse medidas adecuadas de difusión.

## **2. Promulgación de la Certificación de Aeródromo**

2.1. La condición de certificación del aeródromo debe ser publicado en la AIP de Panamá e incorporado en el registro de aeródromos certificados de la AAC (modelo en Apéndice 4 Libro XXIII del RACP).

2.2. Una vez emitido el certificado por parte de la AAC al titular, la información debe ser proporcionada al Departamento de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) para su publicación.

## **3. Archivos del proceso de certificación**

3.1. Para finalizar todo el proceso, la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), debe proceder a archivar todos los documentos y formas que están incluidos en el Libro XXIII del RACP, utilizados en el proceso de certificación, de forma que el archivo contenga las evidencias de que se ha realizado el proceso de certificación.

### **3.2 Archivo de certificación**

3.2.1 La Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), deben archivar la documentación en la carpeta o expediente del aeródromo.

3.2.2 En caso que la certificación sea llevada a cabo por un Equipo Multinacional de Certificación y Vigilancia, una copia de dicha documentación del nuevo aeródromo

certificado y las condiciones de operación será entregada a la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá y los originales se envían a la sede del SRVSOP quien es responsable de garantizar el acceso a estos documentos de todas las Autoridades Aeronáuticas de los países miembros del SRVSOP.

3.2.3 Es necesario que toda carpeta o expediente de los aeródromos certificados incluya:

- a) el informe final del equipo de certificación;
- b) copia de los formularios presentados por el operador del aeródromo;
- c) si el caso lo requiere, la carta de intención;
- d) lista de cumplimiento normativo (LCN);
- e) copia del manual de aeródromos y manuales relacionados debidamente evaluados y aceptados por el área competente de la AAC;
- f) una copia del certificado de aeródromo;
- g) una copia de la lista de verificación de MA y listas de verificación de inspección (LVI) completada en la certificación;
- h) una copia de las condiciones de operación;
- i) una copia del documento que detalla las exenciones otorgadas, si es aplicable;
- j) un sumario de las dificultades experimentadas durante cualquier fase de la certificación o recomendaciones para futura vigilancia (a veces incluido en el Informe de certificación);
- k) copias de arrendamiento, acuerdos y contratos si son pertinentes;
- l) cualquier correspondencia de, y al solicitante; y
- m) cualquier otra documentación que se relacione con la certificación.

## 4. Plan de vigilancia

### 4.1 Establecimiento del programa de vigilancia del aeródromo

4.1.1 Una vez certificado el aeródromo, debe establecerse un plan de vigilancia para el mismo. Se debe poner especial atención en aquellos puntos que estuvieron débiles dentro del proceso.

### 4.2 Plan de vigilancia post-certificación

4.2.1 Una vez certificado el aeródromo, especialmente para aquellos aeródromos que inicien su operación a partir de la certificación, la AAC ejecutará un plan de vigilancia post-certificación como base para las inspecciones y vigilancia continua.

4.2.2 En el desarrollo del plan de post-certificación, la AAC puede decidir la necesidad de vigilancia adicional durante los primeros meses, como mínimo, al operador del aeródromo recientemente certificado. Esto permite y contribuye a que el

operador del aeródromo acepte la continuidad, respecto al cumplimiento de los requisitos establecidos en el Libro XXXV – Parte II del RACP (Operación de Aeródromos), pertinente.

4.2.3 El informe final del Equipo de Certificación, es de importancia vital en la preparación de planes de vigilancia, ya que destaca las áreas débiles que tuvieron deficiencia durante la inspección. La AAC dispone de una copia del informe para estos fines.

4.2.4 Cuando la inspección sea parte del programa de vigilancia de la AAC, es imprescindible que el inspector de aeródromo revise los antecedentes y realice un estudio de las inspecciones previamente efectuadas, de tal manera que le permita identificar posibles discrepancias comunes en distintas áreas del Operador de aeródromo.

## TITULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

### CAPÍTULO VII – PROCEDIMIENTOS PARA EL OTORGAMIENTO DE UN CERTIFICADO DE AERODROMO PROVISIONAL

#### 1. Situaciones aplicables

1.1 Este Capítulo proporciona información general al Inspector de aeródromo acerca de los procedimientos aplicables por la AAC, para evaluar adecuadamente las exenciones y evaluación de la seguridad operacional y verificar que se mantienen niveles aceptables de seguridad en la operación de aquellos aeródromos que presenten alguna característica de incumplimiento normativo, para el otorgamiento de un certificado de aeródromo provisional, siempre que esta condición sea preexistente a la existencia del requisito normativo incumplido.

1.2 El Título III del presente Manual, proporciona una guía adecuada para el tratamiento de exenciones.

1.3 **Certificado de aeródromo provisional.-** La AAC podrá otorgar un certificado de aeródromo provisional al operador de aeródromo solicitante del proceso de certificación que haya cumplido con las primeras cuatro fases del proceso de certificación como lo establece las Secciones Cuarta, Quinta y Sexta, Capítulo II del Libro XXIII del RACP, si la AAC se ha cerciorado de que:

- a) Se haya completado el procedimiento de solicitud de otorgamiento;
- b) El otorgamiento de un certificado de aeródromo provisional es de interés del Estado y no perjudica la seguridad operacional, estableciendo claramente cuáles son las limitaciones operacionales en caso de que existan, y cuál será el plazo concedido para levantar las mismas;
- c) Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo al artículo 31 del Libro XXIII del RACP, solo podrá ser prorrogado por un año y de conformidad con lo expresado en el punto anterior expirará en:
  - i. La fecha en que se expida el certificado de aeródromo; o la fecha de expiración especificada en el certificado de aeródromo provisional, el cual no será mayor al tiempo de duración del Plan de Acciones Correctivas y que no debe exceder un año; tomándose la primera de ambas fechas;
  - ii. Por decisión de la AAC.

## **2. Evaluaciones de la solicitud de exención**

2.1 El otorgamiento de una exención es considerado generalmente como un método alternativo para el cumplimiento de un requerimiento regulatorio. El detalle del tratamiento y evaluación para aceptar una exención a algún requisito de las normas del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) en su Libro XXXV – Parte I y Parte II, que le permita al operador de aeródromo obtener un certificado provisional, son desarrollados en el Título III – Desviaciones y Exenciones, del presente manual.

## **3. Otorgamiento o rechazo del certificado**

### **3.1 Procesamiento para su consideración**

3.1.1 La AAC después de analizar el informe o los comentarios del ECV y/o del área específica relacionada con el requisito para el cual se solicita la exención, evalúa la posibilidad de su aceptación, la coordina con las partes interesadas, y después que se hayan recibido todos los comentarios, se decide la aceptación o rechazo de la solicitud, para lo cual, se firma el documento con la argumentación por parte de la AAC.

### **3.2 Otorgamiento del certificado de aeródromo provisional**

3.1.1 Si las condiciones que motivan la solicitud de exención, son aceptadas por la AAC, esta emitirá el correspondiente certificado de aeródromo provisional.

3.1.2 Este certificado de aeródromo provisional tiene carácter temporal y obliga al operador a disponer un plan de acción que sea aceptado por la AAC, para la solución de las condiciones que motivan la exención.

3.1.3 Una vez emitido el certificado de aeródromo provisional, la AAC debe comunicar al Operador que proceda con el plan de acción correspondiente para corregir las condiciones que motivaron la exención.

### **3.3 Enmienda a las condiciones de operación**

3.3.1 Las condiciones de operación de un operador de aeródromo que recibió un certificado de aeródromo provisional o un certificado de aeródromo permanente, a instancias del otorgamiento de una exención, se enmiendan para mostrar que el poseedor del certificado está autorizado a utilizar la exención en la conducción de sus operaciones.

3.3.2 El otorgamiento de una exención debe realizarse por escrito por parte de la AAC, donde se especifican las condiciones y limitaciones aplicables para su emisión y es válida para un tiempo determinado.

3.3.3 Generalmente la AAC determina si el solicitante provee de un nivel equivalente de seguridad durante la conducción de cualquier operación de acuerdo con la autorización otorgada.

#### **4. Promulgación - Actualización de las publicaciones de información aeronáutica (AIP)**

El (ECV) se asegurará que las especificaciones de operación de un operador de aeródromo que recibió un certificado de aeródromo provisional, a instancias de una exención deben ser publicadas en la AIP para mostrar que el poseedor del certificado está autorizado a utilizar la exención en la conducción de sus operaciones.

## **TITULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

### **CAPÍTULO VIII – PROCEDIMIENTOS PARA LA TRANSFERENCIA DE UN CERTIFICADO DE AERÓDROMO**

#### **1. Solicitud de transferencia**

##### **1.1 Transferencia de un certificado de aeródromo**

Los Certificados de Aeródromos a que se refiere el Reglamento de Certificación de Aeródromo (RACP), Libro XXIII, no podrán ser transferidos ni cedidos a ningún otro operador de aeródromo, según lo establecido en el Artículo 82, de la Ley 21 del 29 de enero de 2003 y en el Artículo 29 del Libro XXIII del RACP.

## **TITULO II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

### **CAPÍTULO IX – PROCEDIMIENTOS PARA LA ACTUALIZACIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERÓDROMO**

#### **1. Causales de enmiendas o actualización de un certificado de aeródromo**

1.1 **Causales de enmiendas de un certificado de aeródromo.**- El operador de un aeródromo certificado deberá iniciar el proceso de actualización de la certificación de aeródromo cuando:

- a) La AAC haya otorgado un certificado de aeródromo antes de la fecha de entrada en vigencia de esta reglamentación;
- b) Se venza el periodo de duración del certificado de aeródromo, especificado por la AAC;
- c) La AAC considere que la seguridad operacional, en el aeródromo certificado, se encuentra en riesgo.
- d) En el aeródromo se modifiquen las condiciones físicas u operacionales, sistemas instalados, ayudas visuales, superficies limitadoras de obstáculos o cualquier requisito normativo establecido en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP.

#### **2. Nombramiento del equipo de certificación**

La AAC designará al JECV, quien designará el equipo de certificación.

#### **3. Evaluaciones de la actualización por parte del equipo de certificación**

3.1 La aceptación del Cronograma de Eventos del proceso de actualización de la certificación de aeródromo conlleva un compromiso para ambas partes; el solicitante y el ECV. El Cronograma de Eventos está constituido por los elementos, actividades y programas mayores del proceso de actualización de la certificación de aeródromo, también establece los límites de cumplimiento con respecto a lo siguiente:

- a) Se haya otorgado un certificado de aeródromo antes de la fecha de entrada en vigencia de esta reglamentación;
- b) Se venza el periodo de duración del certificado de aeródromo especificado por la AAC;
- c) Se considere que la seguridad operacional en el aeródromo certificado se encuentra en riesgo.
- d) En el aeródromo se modifiquen las condiciones físicas u operacionales, sistemas instalados, ayudas visuales, superficies limitadoras de obstáculos o cualquier requisito normativo establecido en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP.



3.2 El ECV, para verificar que se encuentran dadas las condiciones para la actualización del certificado de aeródromo, debe tener en cuenta lo siguiente:

a) Manual de Aeródromo

Se debe efectuar una revisión del manual de aeródromo, para determinar si contiene la información que el Libro XXIII del RACP, requiere sea incluida y que la misma refleje las condiciones que motivan la enmienda o actualización. Para ello debe revisarse en base a la Lista de Cumplimiento Normativo que entrega el operador de aeródromo, conforme a los requisitos establecidos en el Reglamento de Aviación Civil de la Panamá (RACP) Libro XXXV – Parte I y Parte II, vigentes.

#### **4. Aprobación o rechazo de la actualización del certificado**

4.1 Si la AAC no aprueba la enmienda / actualización del certificado de aeródromo, debe notificar por escrito al titular del certificado de aeródromo las razones que sustentan la desaprobación, en un plazo no mayor de 60 días calendario.

4.2 En tal caso, debe indicarse al operador la necesidad de presentar un Plan de Acciones Correctivas que le permitan ajustarse al cumplimiento de los requisitos normativos.

4.3 La AAC, puede aprobar una enmienda / actualización solamente si se ha cerciorado que el aeródromo cumple los requisitos establecidos en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP.

#### **5. Promulgación - Actualización de las publicaciones de información aeronáutica (AIP)**

Una vez aprobado y emitido el certificado enmendado / actualizado, por parte de la AAC, debe notificar por escrito al titular del certificado de aeródromo y la información debe ser proporcionada a los Servicios de Información Aeronáutica (AIM) para su Publicación.

## **PARTE II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

### **CAPÍTULO X – PROCEDIMIENTOS PARA LA CANCELACIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERÓDROMO**

#### **1. Causales de cancelación o revocatoria de un certificado de aeródromo**

1.1. A reserva de que se hayan satisfecho los requisitos de la Sección Novena - Otorgamiento de un Certificado de Aeródromo, del Capítulo II, Libro XXIII del RACP, la AAC podrá suspender y/o cancelar un certificado de aeródromo cuando:

- 1) Exista una solicitud del propietario u operador del aeródromo por discontinuidad de la operación del aeródromo.
- 2) No haya sido notificada que se haya producido un cambio en la propiedad o administración del aeródromo.
- 3) No se le haya informado que exista un cambio en el tipo de operación del aeródromo.
- 4) El operador no ha notificado que existen cambio en los límites del aeródromo.
- 5) Cualquier cambio que altere las condiciones originales de la certificación y ponga en riesgo la seguridad operacional.
- 6) Se verifiquen condiciones de degradación en elementos, sistemas o servicios del aeródromo, que impliquen un incumplimiento de requisitos normativos establecidos en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP o simplemente afecten la seguridad de las operaciones aeronáuticas aeroportuarias.

1.2. La suspensión/cancelación solo será levantada cuando la seguridad operacional del aeródromo sea garantizada y aceptada por la AAC.

#### **2. Nombramiento del equipo de certificación**

2.1 La AAC, dependiendo de la complejidad de los incumplimientos que motivaron la suspensión/cancelación del certificado, una vez que el operador de aeródromo haya presentado la solicitud de certificación de aeródromos, designará un equipo de certificación, en un número apropiado, donde uno de los integrantes del equipo asume la responsabilidad de Jefe del Equipo de Certificación y Vigilancia. Si el aeródromo certificado es pequeño, solo se necesitará de un equipo de certificación mínimo, con las funciones y responsabilidades acordes a la tarea que se les asigne.

2.2 Las responsabilidades y atribuciones del JECV están indicadas en este Manual.

### **3. Análisis y Evaluaciones de la situación para la cancelación del certificado**

3.1 El JECV o ECV designados, deben analizar las causas que motivan la suspensión o cancelación del certificado de aeródromo, a fin de determinar las acciones a seguir.

3.2 Para ello, deben identificarse la/s condición/es de incumplimiento normativo u otras cuestiones que afecten la operación, como así también el resto de los documentos relacionados con el certificado de aeródromo vigente y cualquier otro que acredite la trazabilidad de las operaciones en el aeródromo. Entre otros, deberían analizarse los siguientes documentos:

- a) Revisión de los requerimientos indicados en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP.
- b) Análisis de incumplimientos, encontrados en inspecciones anteriores.
- c) Publicaciones de Información Aeronáutica relacionadas con novedades en el aeródromo
- d) Reportes de seguridad operacional, del SMS del aeródromo.
- e) Todo otro dato que resulte relevante para la evaluación.

3.3 Una vez identificadas estas condiciones, debe realizarse un análisis de riesgo a fin de determinar si las condiciones actuales permiten la operación manteniendo un nivel de riesgo aceptable, a instancias de acciones correctivas o de mitigación.

3.4 En este caso, debe requerirse al operador de aeródromo la implementación de un plan de acciones correctivas y de forma inmediata, la implementación de acciones para evitar la exposición de las operaciones aéreas, al peligro identificado. Asimismo, en el caso que sea factible y resulte aceptable el nivel de riesgo resultante, podrá implementarse una serie de limitaciones que permitan la continuidad de las operaciones aéreas.

3.5 En el caso que el resultado de la evaluación no arroje un nivel de riesgo aceptable, el inspector de aeródromo o el ECV debe realizar el informe de cancelación o suspensión del certificado de aeródromo, junto al proyecto de documento que materialice la suspensión o cancelación del certificado a fin que el mismo sea emitido por el Director General de la AAC.

### **4. Suspensión / cancelación del certificado de aeródromo**

4.1 Los resultados obtenidos de la evaluación de riesgo y del análisis completo de la situación que motiva el análisis para suspensión y/o cancelación serán determinantes para la decisión de suspender o cancelar el certificado de aeródromo.

4.2 En el caso que el resultado del análisis haya sido negativo, la AAC procederá a suspender o cancelar el certificado de aeródromo.

4.3 En el caso que sea factible implementar un plan de acciones de mitigación de riesgos o acciones correctivas, con la intención de mantener en el futuro, la continuidad de las operaciones y siempre que ello sea voluntad del operador, la AAC procederá a la suspensión del certificado de aeródromo, por un tiempo definido.

4.4 En caso que las condiciones del aeródromo sean irrecuperables o que demande una intervención de gran escala y un período considerable y/o que el resultado del análisis arroje que es inaceptable el nivel de riesgo resultante, la AAC procederá a la cancelación del certificado de aeródromo.

4.5 Cabe mencionar que otra causal para la cancelación del certificado de aeródromo, será que como resultante del análisis efectuado y de las medidas necesarias para la solución del problema existente, el operador no manifieste su interés y/o voluntad o no proceda a implementar las acciones requeridas por la AAC.

4.6 En todos los casos, la AAC debe informar al operador mediante un documento formal, la fundamentación de la decisión de cancelar el certificado de aeródromo junto a las causas que motivan tal decisión y las implicaciones que conlleva la misma. Asimismo, debe asentarse la suspensión / cancelación del certificado en el registro de aeródromos certificados de la AAC.

## **5. Promulgación - Actualización de las publicaciones de información aeronáutica (AIP)**

Una vez emitido el documento que suspende / cancela el certificado de aeródromo, por parte de la AAC, la información debe ser proporcionada a los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) para su publicación en NOTAM y en toda otra publicación que los reglamentos aplicables establezcan.

## **TITULO III - EXENCIONES**

### **CAPÍTULO I - GENERALIDADES**

#### **1. Introducción**

1.1. Para la certificación de aquellos aeródromos construidos varias décadas atrás, donde se ha verificado que existen condiciones de diseño y/u operación, que no se ajustan plenamente a la normativa vigente, debido a que los requisitos normativos, incluyendo la aeronave crítica, para los que fueron diseñados y construidos, se han vuelto más exigentes, para ajustarse al desarrollo de la industria aeronáutica, se podrán realizar exenciones que permitan una desviación respecto de la norma, siempre y cuando se pueda garantizar la operación segura de las aeronaves en dichos aeropuertos.

1.2. Las exenciones para la certificación de aeródromos podrán ser aplicables en el caso de aeródromos nuevos, únicamente cuando existan condiciones de ubicación insalvables relacionadas con la geografía del lugar de emplazamiento y sus alrededores.

1.3. Estas condiciones constituyen desviaciones respecto a la normativa vigente, las cuales implican la necesidad de otorgar exenciones que permitan que dichos aeródromos operen seguramente, bajo ciertas condiciones de operación, que mitiguen el riesgo, esencialmente aquellas limitaciones resultantes de un estudio aeronáutico que permita demostrar que las operaciones bajo determinadas condiciones podrán desarrollarse dentro de un nivel de riesgo que sea aceptado por la AAC

1.4. En estas condiciones, la AAC puede otorgar cuando corresponda, en forma exclusiva, de acuerdo al interés público y sin afectar la seguridad operacional, las exenciones que sean solicitadas por un propietario u operador de aeródromo; que permitan la certificación del aeródromo.

#### **2. Concepto**

2.1. El concepto de desviación implica la existencia de la desviación de las condiciones respecto a uno o varios requisitos establecidos por la normativa del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) Libro XXXV – parte I y Parte II, que un aeródromo no está en condiciones de cumplir.

2.2. 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. En este sentido, podrán considerarse como desviaciones, todas aquellas condiciones que impliquen un no cumplimiento de algún requisito normativo y que por su naturaleza afecten la seguridad de las operaciones y que puedan ser objeto de análisis para determinar si bajo determinadas condiciones de mitigación de riesgo, resulta factible o no, operar con un nivel de riesgo que sea aceptado por la AAC.

2.3. El concepto de otorgamiento de una exención, implica la aceptación por parte de la AAC, de una condición de diseño o de operación del aeródromo, que no cumpla con algún requisito normativo y es considerado como un método alternativo para el cumplimiento de un requerimiento regulatorio, el cual implica que debe existir un proceso en el cual el operador de aeródromo presente la solicitud de exención, acompañada de un estudio aeronáutico que demuestre que existe una solución que cumple criterios de aptitud, factibilidad y aceptabilidad, tanto desde un enfoque técnico, como económico, ambiental, social y fundamentalmente desde un enfoque de seguridad operacional

### **3. Origen normativo de las exenciones**

3.1. El Libro I del RACP, Título II, Capítulo I – Generalidades se establecen los requisitos para la solicitud, emisión, negación y reconsideración de una exención. En virtud de ello, un operador de aeródromo que considere que se encuentra en condiciones de solicitar una exención al cumplimiento de algún requisito del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) Libro XXXV – parte I y Parte II, podrá solicitar a la AAC le expida una autorización de una exención y en consecuencia el otorgamiento de un certificado de aeródromo con no conformidades, detallando las condiciones de la exención.

3.2. Asimismo, la Sección Primera, Capítulo V del Libro XXIII del RAC, establece el marco normativo para el otorgamiento o no de exenciones al cumplimiento de requisitos del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) Libro XXXV – parte I y Parte II.

## **PARTE III - EXENCIONES**

### **CAPÍTULO II - PROCEDIMIENTOS PARA EVALUAR EXENCIONES**

#### **1. Generalidades**

1.1. La condición necesaria para que un operador solicite una exención, es que existe la imposibilidad de cumplimiento de un requisito normativo del Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP, ya sea porque la razón de dicha falta de cumplimiento se haya generado con anterioridad al requisito normativo, como por la existencia de razones de índole mayor, que justifiquen dicha situación.

1.2. Cualquier desviación a la norma debe someterse a un estudio aeronáutico que permita asegurar que las condiciones resultantes de aplicar una solución específica para mitigar el riesgo generado por la falta de cumplimiento de dicho requisito normativo, alcancen el objetivo de operar en un nivel de seguridad operacional aceptado por la AAC y que resulten también aceptables desde el punto de vista económico, tecnológico, ambiental, social, etc.

1.3. Las solicitudes de exención deberán estar fundamentadas en razones técnicas, y no justificaciones administrativas o económicas.

#### **2. Procedimiento de Evaluación General**

##### **2.1. Descripción general del proceso**

2.1.1. En términos generales, el proceso se inicia con la identificación, por parte del Operador de aeródromo, de la AAC o de cualquier proveedor de servicio de la industria aeronáutica, de una desviación, respecto a un requisito normativo especificado en el Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP.

2.1.2. En consecuencia, el operador de aeródromo o la parte interesada debe realizar un Estudio Aeronáutico a fin de evaluar la desviación, identificar los peligros generados para la seguridad operacional, realizar una evaluación de riesgos y determinar si existen soluciones / medidas de mitigación del riesgo que permitan la operación del aeródromo dentro de niveles de riesgo aceptables.

2.1.3. Dicho análisis debe ser presentado a la AAC, quien evaluará el mismo a fin de determinar si la solución es aceptada y no afecta a la seguridad operacional y si es factible acceder o no, al otorgamiento de la exención.

##### **2.2. Procedimiento de evaluación de una solicitud de exención**

###### **Responsabilidad del Operador**

2.2.1. El proceso, como se expresó en 2.1.1, inicia cuando un operador de aeródromo, identifica una desviación respecto al cumplimiento de un requisito normativo, la cual resulta insalvable, en condiciones normales.

2.2.2. Ante esta situación, debe proceder a realizar un estudio aeronáutico a fin de determinar si existen soluciones que resulten aptas para solucionar el problema que representa la desviación identificada, si su implementación es factible y

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS	TÍTULO III – EXENCIONES REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	--

finalmente si su implementación, resulta aceptable desde distintos enfoques, con especial atención a la seguridad de las operaciones aéreas .

2.2.3. Una vez realizado el estudio aeronáutico 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 deberá presentar, por escrito, en forma documentada, el requisito reglamentario del cual solicita se le exima, argumentando los motivos, expresando los eventuales beneficios al interés público, en que forma no resultará afectado el nivel de seguridad operacional, y la forma de cumplimiento alternativo que propone del mismo, la cual deberá, como se expresó anteriormente estar respaldada por un Estudio Aeronáutico.

2.2.4. Es necesario que cada solicitud sea enviada con sesenta (60) días de antelación de la fecha propuesta de implementación de la exención, de forma tal que exista el suficiente tiempo para que el equipo de inspectores de la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA) realicen los análisis correspondientes y puedan tramitar la exención sin afectar al solicitante. Las solicitudes sin argumento, o incorrectamente preparadas, serán rechazadas por escrito.

### **Responsabilidad de la AAC**

2.2.5. La solicitud de exención presentada por el operador de aeródromo será analizada por la AAC, la cual, de existir razones de interés público y, fundamentalmente, que proporcionen condiciones de seguridad operacional aceptables, podrá determinar conceder la exención solicitada, en cuyo caso expedirá la decisión favorable y la notificará al solicitante.

2.2.6. El procedimiento de evaluación de una exención solicitada independientemente de un proceso de certificación, seguirá los mismos lineamientos que los descritos en la Sección 3 - Procedimiento de Evaluación en la Certificación de Aeródromos y tendrá un tiempo de sesenta (30) días para culminar dicha evaluación.

## **3. Procedimiento de Evaluación en la Certificación de Aeródromos**

### **FASE II – Solicitud Formal**

3.1. La solicitud de exención y la documentación anexa correspondiente, podrá formar parte del paquete de documentos entregados con la solicitud formal de certificación de aeródromo en la Fase II del Proceso de Certificación de aeródromo descrito en el Título II del presente manual (MPIAGA).

3.2. La Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), en la AAC, recibe la solicitud y la registra en el expediente de certificación del aeródromo, a fin de mantener la trazabilidad y transparencia del proceso de certificación.

3.3. Una vez registrada la solicitud de exención, ONYSOA debe realizar una evaluación inicial de la solicitud, en la cual debe verificarse que la documentación cumpla los requisitos formales y legales enunciados en el Título III, capítulo I del



MPIAGA y cumpliendo con los requisitos del artículo 14 del Libro XXIII del RACP si dicha solicitud forma parte de la solicitud formal de la certificación de aeródromo, debiendo ser devuelta al Operador de Aeródromo, en caso que la misma no satisfaga dichos requisitos. Una vez aceptada y registrada la solicitud, la documentación debe ser entregada al JECV y al ECV para proceder a su evaluación.

3.4. En la evaluación inicial, la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), debe verificar si el operador identifica adecuadamente y explica las razones por las cuales considera que el otorgamiento de una exención es de interés público y en consecuencia no afecta la seguridad operacional. Asimismo, debe considerarse que los intereses del operador de aeródromo no tienen que ser necesariamente los mismos que los del "interés público." La declaración del operador de aeródromo, de que el otorgamiento de una exención sería de interés público debido a que reduciría los costos de operación del solicitante, no es aceptable y constituye una razón para que la AAC rechace la petición. Por consiguiente, es necesario que cada solicitud de exención esté correctamente procesada y presentada por escrito.

3.5. La Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), debe asegurarse en la evaluación inicial, del estudio aeronáutico que acompaña la solicitud de exención presentada por el operador de aeródromo, incluya una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en el Libro XXXV – Parte I y Parte II.

### **FASE III – Evaluación de la Documentación**

3.6. Una vez que el ECV reciba la documentación correspondiente a la solicitud de exención, deberá evaluar el contenido de la misma, antes de proceder a la etapa de demostración y auditoría.

3.7. El JECV debe asegurarse que en el equipo haya al menos un especialista en seguridad operacional con competencia en el área de estudio específica de la norma que se solicita sea exonerada de cumplimiento.

3.8. Es necesario que el equipo verifique que cada solicitud de exención contenga lo siguiente:

- a) Los requerimientos de la reglamentación a partir de la cual se solicita la exención;
- b) la naturaleza y alcances sobre la base de la reglamentación solicitada;
- 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);

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS	TÍTULO III – EXENCIONES REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	--

f) la acción y estrategias de mitigación de riesgo a ser tomadas por el solicitante para proporcionar un nivel de seguridad equivalente al que está previsto por el reglamento a partir del cual se solicita la exención, o la razón por la cual el otorgamiento de dicha exención no afectaría adversamente la seguridad operacional o pública.

3.9. En la evaluación de la información aportada para solicitar la exención el equipo debe tener en cuenta los siguientes criterios:

- a) La solución planteada debe ser APTA para la problemática planteada, lo que significa que las medidas alternativas de cumplimiento o de mitigación de riesgo 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) Debe ser FACTIBLE su implementación, es decir que la solución tiene que ser prácticamente realizable, ya que si no fuera posible su implementación efectiva, la solución presentada carecerá de toda validez.
- c) Finalmente, la solución debe ser aceptada por la AAC, desde distintos enfoques, como por ejemplo el nivel de riesgo de seguridad operacional, de la efectividad y eficiencia de la solución adoptada, desde el punto de vista del impacto en el medio ambiente, de la eficiencia, de la capacidad, desde el enfoque jurídico y desde aquellos conceptos intangibles que puedan afectar tanto al operador de aeródromo, como a la AAC.

3.10. El equipo de certificación de aeródromos debe verificar que el operador de aeródromo efectuó el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad operacional.

#### **FASE IV – Demostración e Inspección**

3.11. En el caso de que se cuente con una solución que resulte adecuada y acorde a los criterios de factibilidad y aceptación, descritos en el Capítulo V del libro XXIII del RACP, el ECV debe dejar constancia de su evaluación en un Informe de Evaluación de la Solicitud de Exención el cual debe contener:

- a) Nómina de los integrantes del ECV, especificando si se ha incluido un especialista en el área de estudio de la exención solicitada,
- b) Detalles de la desviación por la cual se solicita la exención de cumplimiento de determinado requisito normativo,
- c) Detalle de la información presentada por el operador de aeródromo,
- d) Análisis llevado a cabo a dicha información por parte del ECV
- e) Conclusiones a las que ha llegado el ECV, respecto al otorgamiento o no de la exención

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS	TÍTULO III – EXENCIONES REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	--

- f) En caso de ser necesario, las recomendaciones y/o medidas de adecuación adicionales que deberá implementar el operador de aeródromo a fin de permitir el otorgamiento de la exención.

3.12. Una vez evaluada la situación y la solución planteada, el ECV debe incluir en el Plan de Inspección, la verificación de las condiciones resultantes de la implementación de la solución, a fin de contar con evidencia respecto a la implementación efectiva de la misma y del resultado obtenido.

3.13. Si por el contrario, de la evaluación de los argumentos, el ECV concluye que éstos no habilitan dicha exención, lo hará constar en el Informe.

#### **FASE V – Otorgamiento del Certificado de Aeródromo**

3.14. En cualquiera de los casos, la AAC emitirá un documento (Resolución Motivada), firmado por el Director General de la AAC, en el cual se expresa la resolución adoptada respecto a la solicitud de exención y se lo comunicará al operador de aeródromo.

3.15. En caso que se trate de un aeródromo certificado, el otorgamiento de la exención motivará una enmienda / actualización del certificado de aeródromo.

3.16. En el caso que se otorgue la exención, la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), deberá gestionar con el AIS, la publicación de las condiciones de operación resultantes del otorgamiento de la exención.

3.17. Toda la información y los documentos relacionados con el tratamiento de la solicitud de exención, deberá ser archivada en el legajo de certificación del aeródromo, que permanecerá en la biblioteca o archivos en la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA).

3.18. La Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), mantendrá un registro centralizado de todos los antecedentes y decisiones en relación a las exenciones que se otorguen o se denieguen, según sea el caso.

3.19. La AAC se reserva el derecho de otorgar un certificado de aeródromo, con ciertas condiciones y procedimientos que ha de cumplir el operador del aeródromo al evaluar los resultados.

3.20. La exención con respecto a una norma o método recomendado y a las condiciones y procedimientos a que se refiere esta reglamentación se establecerá en la emisión del certificado de aeródromo o en la enmienda / actualización del mismo, según corresponda. En el Anexo 2 al Certificado de Aeródromo – “Condiciones de Operación”, deben figurar las condiciones de operación resultantes de la exención otorgada.

#### **4. Reconsideración de una negación.-**

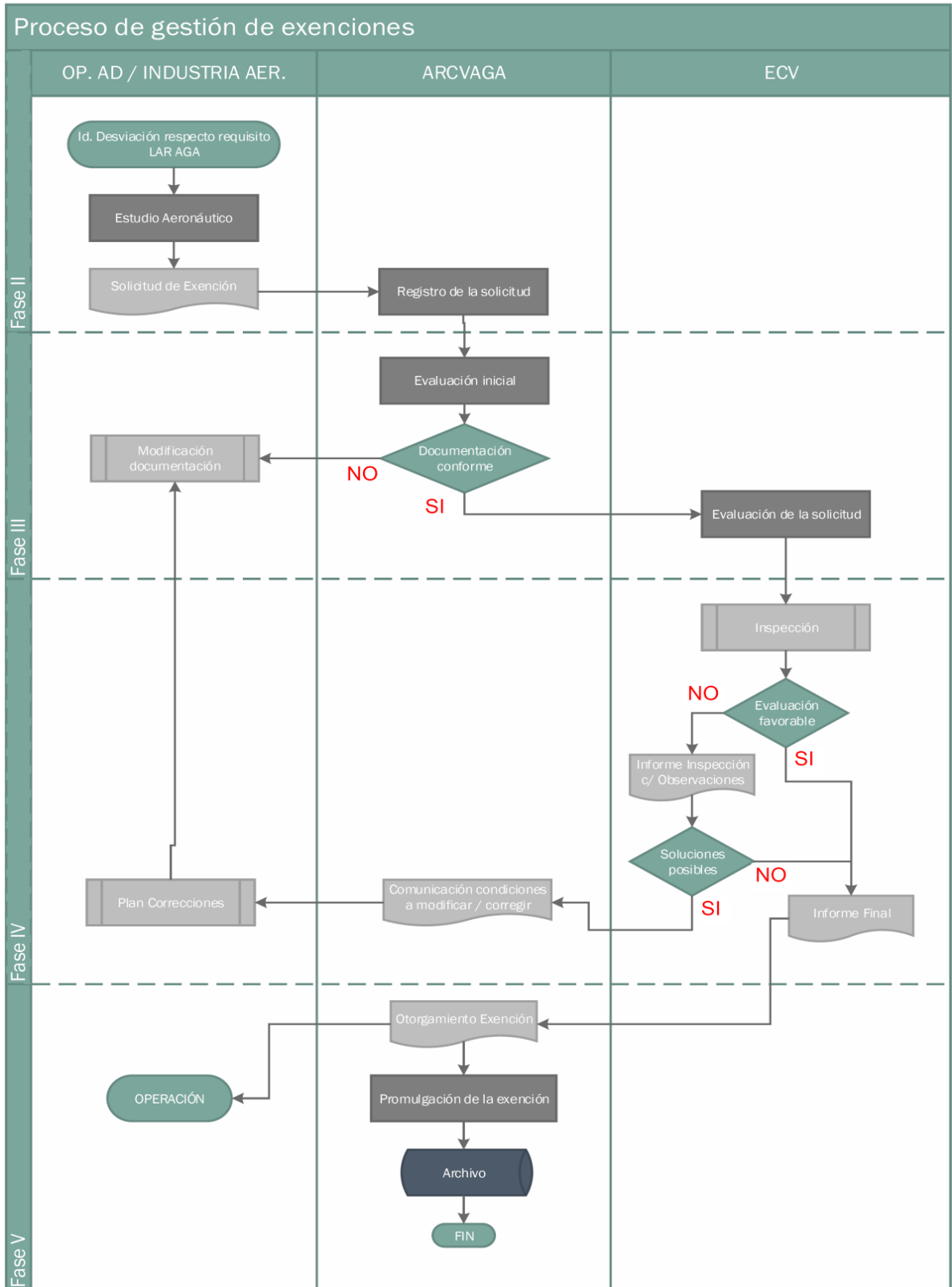
4.1. Ante la negación de una solicitud de exención, el solicitante podrá interponer un pedido de reconsideración ante la AAC, en un periodo no mayor de

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS	TITULO III – EXENCIONES REVISIÓN: Original FECHA: 22 - 07 - 2015
--	--

cinco (5) días hábiles después de su notificación, debiendo exponer los motivos por los cuales se encuentra disconforme con la decisión y deberá aportar elementos que hagan más comprensible la solicitud y que se vean de mejor manera la aplicabilidad de la solución alternativa, al no cumplimiento de la norma.

4.2. La AAC resolverá el pedido de reconsideración en un plazo no mayor de treinta (30) días como lo establece la Constitución Nacional en su artículo 41 y lo regula la Ley N° 38 de 31 de julio de 2000.

ADJUNTO A



## TITULO IV - VIGILANCIA

### CAPÍTULO I – GENERALIDADES

#### 1 Objetivo

El objetivo de esta parte del MPIAGA es proporcionar una guía y herramientas que le permitan elaborar el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional que incluye desarrollar el plan de vigilancia, ejecución de las inspecciones del plan de vigilancia, análisis de los datos sobre la vigilancia y determinación del curso de acción para así lograr que el operador de aeródromo mantenga la condición certificada en forma continua.

#### 2 Generalidades

2.1 El Inspector de Aeródromos (IA) debe implementar criterios de evaluación de gestión de sistemas para desarrollar y asegurar el cumplimiento de la reglamentación nacional y estándares internacionales relacionados a los aeródromos, estableciendo en forma colectiva un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación.

2.2 El IA debe estar en la capacidad de evaluar y demostrar el nivel de cumplimiento de las instalaciones y la operación del aeródromo respecto a los requisitos normativos a través de inspecciones de vigilancias de cumplimiento normativo y documentando adecuadamente todo el proceso.

2.3 Por otra parte, es necesario que el IA se familiarice con la documentación base que le va a servir de guía para desarrollar listas de verificación aplicables al operador de aeródromo que inspecciona (ver capítulo 5 de esta parte para mayor información sobre las LVI). El desarrollo las LVI fundamentados en una interpretación común de los requisitos, los Apéndices de los Libros del RACP de la parte AGA, y en la documentación base (Circulares Aeronáuticas, documentos presentados por el operador de aeródromo, etc.), ayudan para que la política de trabajo y los procedimientos de inspección de inspecciones de vigilancia sean aplicados de manera uniforme por los inspectores.

2.4 Para la planificación y ejecución de las inspecciones de vigilancias, se utilizaran los principios contenidos en este Capítulo, también se utilizan especialmente cuando el IA:

- a) Elabora y utiliza listas de verificación;
- b) documenta los hallazgos;
- c) verifica las acciones correctivas; y
- d) realiza el seguimiento/vigilancia para asegurar que las acciones correctivas sean efectivas.

*Nota.- El vínculo entre inspecciones de vigilancia e inspección está dada por las mismas definiciones incluidas en el presente capítulo. Se considera a la inspección como la actividad básica de una inspección de vigilancia, un elemento integrante de la misma, por lo que el contenido de este capítulo es también aplicable para ejecución de inspecciones.*

2.5 El IA debe tratar de implementar criterios de evaluación de gestión de sistemas para desarrollar y asegurar el cumplimiento de la reglamentación y estándares de la industria aeronáutica, estableciendo en forma colectiva un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación.

2.6 A través de inspecciones e inspecciones de vigilancias de cumplimiento normativo y documentando adecuadamente todo el proceso, el IA, está en la capacidad de evaluar y demostrar el nivel de cumplimiento de las instalaciones y la operación del aeródromo respecto a los requisitos normativos. Por otra parte, es necesario que el IA se familiarice con la documentación base que le va a servir de guía para desarrollar listas de verificación aplicables al operador de aeródromo que inspecciona (ver capítulo V de esta parte para mayor información sobre las LV). El desarrollo de las LV-fundamentado en una interpretación común de los requisitos, los Apéndices del Libro XXXV – Parte I y Parte II del RACP y en la documentación base (circulars de asesamiento, documentos presentados por el operador de aeródromos, etc.), ayudan para que la política de trabajo y los procedimientos de inspección y de inspecciones de vigilancia sean aplicados de manera uniforme por los inspectores de aeródromo.

2.7 Para mantener la efectividad general de la inspección o inspecciones de vigilancia, la aproximación del IA a cada operador de aeródromo debe ser de completa transparencia, con un alto grado de profesionalismo utilizando la experiencia, la habilidad y la comunicación como elementos esenciales. La comunidad aeronáutica debe calificar estas actividades como justas e imparciales en su aplicación.

### **3 Autoridad para inspeccionar**

3.1 Las inspecciones e inspecciones de vigilancia son realizadas conforme a lo establecido en los artículos 21 y 67 del Libro XXIII del RACP que exige al operador del aeródromo permitir que el IA, como parte de la Autoridad Aeronáutica Civil, inspeccione sus instalaciones en cualquier momento, para verificar que cumplan con el Libro XXXV – Parte I, Diseño de aeródromo y que la operación se realiza conforme al Libro XXXV - Parte II Operación de Aeródromos, Procedimientos, con el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS), sus registros y su capacidad general para determinar si cumple con los requisitos establecidos.

### **4. Facultades del IA**

4.1 Como política de la AAC, el Inspector de Aeródromo, debe tener facultades delegadas por la AAC según establece el artículo 10 de la Ley N°22 del 29 de enero 2003, para exigir que se cumpla lo establecido en los Libros de la parte AGA del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), cuando encuentre una situación en la que considere que existe un peligro inminente para la seguridad operacional. Estas facultades incluyen también la potestad de declarar un aeródromo no operable, o el requerimiento de acciones inmediatas.

4.2 Por lo delicado del tema, es necesario que el Inspector de Aeródromo utilice el mejor criterio y consideración en tales situaciones, teniendo en cuenta que el

factor predominante es la seguridad operacional, así como la de las personas y propiedades.

4.3 Aun cuando el Inspector de Aeródromo no debe permitir que un riesgo en la seguridad operacional persista, es importante que el operador del aeródromo implicado esté informado de todos los asuntos de seguridad operacional, y se le proporcione la oportunidad para que corrija la situación voluntariamente. Cuando sea aplicable y posible, es necesario consultar al IA / JECV.

## **5. Aplicación de procedimientos de inspecciones de vigilancias en inspecciones de seguimiento/vigilancia**

5.1 Los procedimientos descritos en este capítulo no difieren de los procedimientos a seguir durante la realización de inspecciones. Todas las fases son aplicables y el IA puede utilizarlas para ejecutar un trabajo uniforme y de calidad.



## **TITULO IV - VIGILANCIA**

### **CAPÍTULO II. VISIÓN GENERAL DE LAS INSPECCIONES DE VIGILANCIA**

#### **1. Características de las inspecciones de vigilancias**

1.1 Una inspección de vigilancia tiene las siguientes características:

- a) Debe ser independiente de la persona que realiza la actividad que se audita;
- b) La información de las inspecciones de vigilancia debe ser objetiva e imparcial;
- c) Preferentemente trabajar con la cooperación del personal de las áreas involucradas;
- d) Principalmente se verifica el cumplimiento de:
  - 1) La reglamentación;
  - 2) Políticas;
  - 3) Procedimientos; e
  - 4) instrucciones de trabajo.

1.2 Debe basarse en criterios de medida (la reglamentación), estableciéndose en forma documentada el grado de cumplimiento con ayuda de las Listas de Verificación; y

1.3 Debe ser realizada por personal competente (Combinación de Formación y Experiencia), de acuerdo a lo especificado en el Título I de este manual.

#### **2 Alcance de la inspección de vigilancia**

2.1 El alcance de una inspección de vigilancia está caracterizado por:

- a) La clasificación de la inspección de vigilancia a realizar;
- b) la política de la AAC;
- c) los requisitos normativos;
- d) el período que ha transcurrido desde la última vez que los sistemas han sido examinados (desde la última inspección de vigilancia hasta el presente);
- e) la cantidad de acciones punitivas aplicadas al operador de aeródromo;
- f) la frecuencia de inspecciones de vigilancia / inspecciones;
- g) la calidad del trabajo ocupado en acciones correctivas por la organización, como resultado de una inspección de vigilancia previa; y

- h) los recursos humanos y económicos disponibles.

### **3 Frecuencia de la inspección de vigilancias**

3.1 La frecuencia de inspecciones de vigilancia / inspecciones es determinada por la AAC, basada en los siguientes factores:

- a) requisitos normativos;
- b) cambios significativos en el operador del aeródromo a auditar (cambios en la estructura organizativa, políticas, técnicas, tecnología, etc.);
- c) cambios en la infraestructura del aeródromo y la operación del mismo;
- d) resultados de inspecciones de vigilancia / inspecciones previas;
- e) informes de inspecciones de vigilancias internas del operador de aeródromos; y
- f) complejidad y/o condiciones particulares de operación de cada aeródromo.

### **4. Restricciones de elegibilidad**

4.1 para que todo el proceso de inspecciones de vigilancia se mantenga imparcial, el JECV o IA que hubiera participado del proceso de certificación del Aeródromo, en la medida que sea posible a la AAC, no debería participar en inspecciones a dicho aeródromo.

### **5. Coordinación de las inspecciones de vigilancia**

5.1 Las inspecciones de vigilancias son coordinadas por el JECV. Es tarea del JECV manejar los asuntos relevantes y es el responsable directo de todos los recursos (incluyendo los recursos humanos), y de la integridad del proceso de inspecciones de vigilancia.

### **6. Observadores**

6.1 Un observador puede formar parte del ECV mediante un acuerdo mutuo entre el JECV y el operador de aeródromo auditado. Este observador puede ser un inspector o asesor de la AAC, o un representante de la industria aeronáutica.

### **7. Informe de las inspecciones de vigilancia**

7.1 El informe de las inspecciones de vigilancia es el resultado documentado de una inspección de vigilancia y es requerido para cada una de ellas. El informe describe el proceso de inspección, proporciona un sumario del alcance de las

inspecciones de vigilancia, es decir, las áreas que han estado bajo revisión, e incluye un listado de los hallazgos de las inspecciones de vigilancia.

7.2 Una descripción detallada y los formatos, están incluidos en el presente Manual, en el Capítulo 5 de esta Parte.

## 8. Fases de la inspecciones de vigilancia

8.1 El proceso de inspecciones de vigilancia es detallado en la Sección Cuarta de este Capítulo, desde el punto de vista de los procedimientos. Está compuesto de las cuatro fases detalladas a continuación (Ver **Tabla 3-8-1**)

**Tabla 3-8-1. Distribución de tiempo en una inspección de vigilancia**

Fase	Nombre	Tiempo a emplear (aprox.)
1	Preparación	50%
2	Ejecución	25%
3	Informe	25%
4	Cierre	

### 8.2 Fase preparación.-

- a) Una organización y planificación adecuada durante la fase de preparación asegura que se logren los objetivos de las inspecciones de vigilancia de forma eficiente y efectiva. El cronograma fijado y la administración de recursos humanos requeridos son determinados por el alcance de las inspecciones de vigilancia propuesta. Esto se debe indicar y justificar dentro del plan de inspecciones de vigilancia.
- b) La información recolectada durante esta fase (de preparación) ayuda a ECV en:
  - 1) Identificar las áreas específicas, sistemas y actividades que deben ser inspeccionadas;
  - 2) elaborar las listas de verificación aplicables al operador de aeródromo a auditar;
  - 3) determinar si el alcance de las inspecciones de vigilancia es adecuado; y
  - 4) finalizar el plan de inspecciones de vigilancia.

8.3 Fase de ejecución. Esta fase debe ser implementada de acuerdo con el plan de inspecciones de vigilancia. Su propósito es el de verificar el cumplimiento de los requisitos normativos y el de determinar hallazgos cuando no se confirma el

cumplimiento. Los resultados de las inspecciones de vigilancia deben ser comunicados al operador de aeródromo que está bajo revisión en reuniones diarias y/o en la reunión de clausura.

8.4 Fase de informe.- Las actividades posteriores a la fase de ejecución incluyen la finalización de detalles administrativos y la elaboración del informe de las inspecciones de vigilancia.

8.5 Fase de cierre.- Esta fase incluye el desarrollo y la aprobación del plan de acciones correctivas del operador de aeródromo, asegura la completa implementación de ese plan, e incluye el cierre formal de las inspecciones de vigilancia por parte de la AAC.

## **TITULO IV – VIGILANCIA**

### **CAPITULO III. CLASIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES**

Existe una amplia variedad de clasificaciones de las inspecciones de vigilancia. Se incluyen solo las que el IA / JECV puede aplicar.

#### **1. Por las circunstancias bajo las cuales son establecidas**

1.1 Inspecciones de vigilancia de seguimiento / vigilancia (post-certificación).- Se llevan a cabo después de que el solicitante del certificado de aeródromo ha recibido la certificación, para asegurar que los requisitos de certificación continúan cumpliéndose.

1.2 Inspecciones de vigilancia para privilegios adicionales.- Se llevan a cabo antes de otorgar un privilegio adicional. No se requiere de una notificación previa al operador del aeródromo.

1.3 Inspecciones de vigilancia de propósito especial.- Éstas responden a circunstancias diferentes a las anteriores, pero siempre vinculadas a asuntos de seguridad y cumplimiento.

#### **2. Por su alcance**

2.1 Inspecciones de vigilancia combinadas.- Están orientadas a más de un área funcional.

2.2 Inspecciones de vigilancia de especialidad.- Están orientadas a áreas concretas, o elementos dentro de un área funcional.

## TÍTULO IV - VIGILANCIA

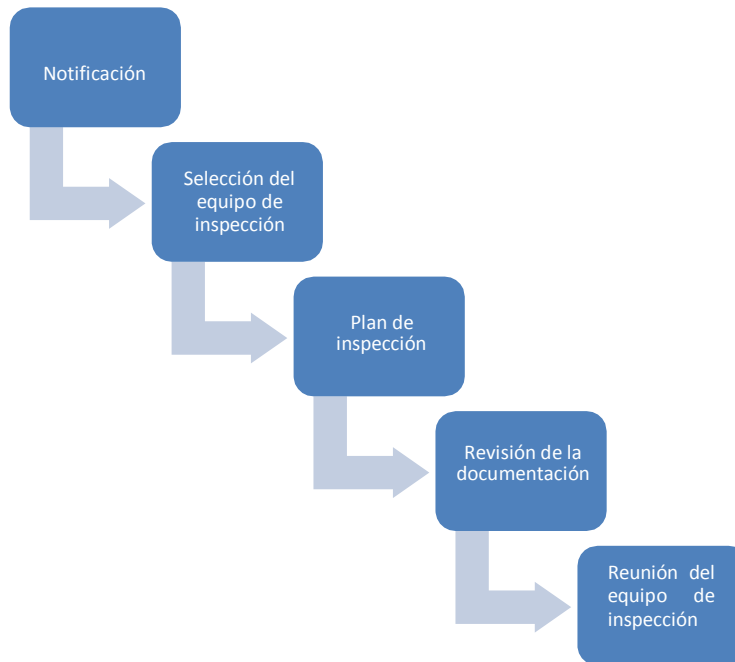
### CAPÍTULO IV. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA

#### 1. Selección de los procedimientos de inspecciones de vigilancia

Los procedimientos de inspecciones de vigilancia son similares en aplicación, pero hay diferencia AGA debido al tamaño, alcance y complejidad del aeródromo que está siendo vigilado. En algunas inspecciones de vigilancia, el IA no tiene que emplear todos los procedimientos descritos en esta sección.

#### 2. Fase de preparación

2.1 Las etapas de esta fase se ilustran en la **Figura 4-2-1**



**Figura 4-2-1. Etapas de la fase de preparación**

2.2 Notificación.- Los operadores de aeródromos que están incluidos en un programa de inspecciones de vigilancia deben ser notificados por lo menos con tres (3) meses de anticipación a la fecha de la inspección de vigilancia planificada o de acuerdo a lo establecido por la AAC de acuerdo a la complejidad de las inspecciones de vigilancia.

2.3 Selección del equipo de inspecciones de vigilancia.- La selección del equipo de inspecciones de vigilancia, incluyendo los términos de referencia de los

miembros del equipo, las calificaciones y responsabilidades están especificadas en el Título I, Capítulo II, sección 2 del presente Manual.

2.4 Plan de inspecciones de vigilancia.- El JECV desarrollará y es responsable del Plan de Inspecciones de Vigilancia. Éste asegura que las inspecciones de vigilancia se lleven a cabo de manera organizada y de acuerdo con criterios establecidos. Se distribuyen secciones apropiadas de este plan entre los miembros del ECV para que exista una guía y dirección durante toda la inspección de vigilancia. Si el JECV considera conveniente, se proporciona al inspeccionado todo, o partes del plan. Este plan debe contener los siguientes aspectos, si son aplicables:

- a) Objetivo;
- b) alcance;
- c) descripción del operador de aeródromo a ser inspeccionado;
- d) metodología;
- e) comunicaciones;
- f) viajes;
- g) asistencia de especialistas;
- h) personal clave del operador de aeródromos;
- i) composición del equipo;
- j) lista de medición de cumplimiento; y
- k) cronograma de las inspecciones de vigilancia.

2.4.1 Objetivo.- Determinación de la parte de la reglamentación en que se evaluará el cumplimiento.

2.4.2 Alcance.-

2.4.2.1 Se debe especificar lo siguiente, cuando sea aplicable:

- a) Áreas de especialidad del operador de aeródromo a ser auditado;
- b) Período de tiempo que cubre las inspecciones de vigilancia; y
- c) Área geográfica de las inspecciones de vigilancia.

2.4.2.2 Debe existir balance entre los recursos humanos, el tiempo y el alcance.

2.4.3 Descripción del operador de aeródromo a ser inspeccionado.- El plan de inspecciones de vigilancia proporciona información específica del operador de aeródromo. Esto proporciona una visión general del operador de aeródromo e incluye información pertinente de:

- a) El número de empleados y su ubicación;
- b) Condiciones de operación; y

c) cualquier otra información requerida por el Inspector/ JECV.

2.4.4 Metodología.- El plan de inspecciones de vigilancia describe la metodología que debe ser utilizada durante las inspecciones de vigilancia, incluyendo:

- a) La forma en la que las inspecciones de vigilancia son conducidas (es decir, los procedimientos especificados en este Manual);
- b) Los procedimientos específicos que se deben seguir (aplicación de listas de verificación proporcionadas en este Manual);
- c) El método de muestreo que debe ser utilizado; y
- d) Detalles concernientes al mantenimiento de la carpeta de inspecciones de vigilancia requerido en el párrafo 2.6 de esta sección.

2.4.5 Comunicaciones.-

2.4.5.1 El plan de inspecciones de vigilancia debe identificar los protocolos de comunicación que tiene que seguir el ECV.

2.4.5.2 Incluye las comunicaciones internas entre miembros del ECV y otro personal de la AAC, así como las comunicaciones externas con personal del operador de aeródromo auditado, con otras entidades gubernamentales o civiles, y el público en general.

2.4.5.3 Un aspecto muy importante es el protocolo de comunicación que se debe mantener con la AAC, coordinando principalmente la manifestación de elementos de acción inmediata y copias del informe de las inspecciones de vigilancia.

2.4.6 Viajes.-

2.4.6.1 Cuando es necesario realizar viajes, se debe disponer de la siguiente información y/o documentación :

- a) Vigencia de pasaportes, necesidad de visas, vacunas, notificación a la AAC; y
- b) Disponibilidad de medios de comunicación con autoridades superiores (correo electrónico puede ser suficiente), y
- c) cualquier otra información que sea requerida por el ECV.

2.4.6.2 La mejor fuente de información habitualmente es el mismo operador de aeródromo inspeccionado.

2.4.7 Asistencia de especialistas.- Los especialistas son personas que poseen conocimientos y experiencia profesional que se requieren para llevar a cabo las inspecciones de vigilancia.

2.4.8 Personal clave del operador del aeródromo.- El plan de inspecciones de vigilancia debe incluir una lista del personal clave del operador del aeródromo, relevante para la inspección de vigilancia, incluyendo el nombre, título, número telefónico de su oficina.



2.4.9 Composición del ECV.- El plan de inspecciones de vigilancia debe incluir una tabla o un organigrama del ECV, indicando los siguiente aspectos, si es aplicable:

- a) Nombre del JECV, personal de apoyo, inspector(es) principal(es), miembros del equipo de inspecciones de vigilancia, observadores y especialistas;
- b) ECV de especialidad técnica; y
- c) número telefónico de la oficina.

2.4.10 Lista de cumplimiento normativo (LCN).- Esta herramienta de trabajo descrita con detalle en la Parte II, sirve para tener un control de que se ha cumplido con todos y cada uno de los requisitos reglamentarios. Es llenada de manera conjunta por todos los miembros del ECV y el JECV, siendo el responsable de su correcto llenado este último.

2.4.11 Cronograma de las inspecciones de vigilancia.- El cronograma debe proporcionar la siguiente información al equipo:

- a) Fechas de viaje hacia y desde el lugar de las inspecciones de vigilancia;
- b) Asignaciones de áreas de especialidades incluyendo fechas;
- c) Asignaciones durante la etapa de preparación y ejecución, incluyendo fechas y horas de inicio / finalización; y
- d) Fecha y hora de las reuniones de apertura y de clausura.

2.5 Revisión de la documentación.-

2.5.1 Esta etapa incluye una revisión detallada de todas las carpetas y documentación relevantes del solicitante del certificado de aeródromo, así como la elaboración de las listas de verificación. Debido a que la asignación de tareas a los miembros del ECV es regulado por las normas del Libro XXXV, parte I y II, del RACP, en la revisión de la documentación se divide el trabajo por especialidades, para que el IA revise desde el inicio la documentación para después verificar su implementación. En esta etapa se deben cumplir los siguientes aspectos, cuando sea aplicable:

- a) Asegurar que todos los manuales y documentos de referencia a ser usados en las inspecciones de vigilancia sean fácilmente accesibles e incluyan la última enmienda aprobada;
- b) revisar los manuales aprobados del inspeccionado, verificando la conformidad con el estándar apropiado;
- c) revisar las carpetas y registros del inspeccionado incluyendo:
  - 1) Inspecciones de vigilancias previas, acciones correctivas y seguimiento / vigilancia correspondiente, cuando sea aplicable;

- 2) datos de incidentes o accidentes, incluyendo informes de condiciones no aeronavegables;
  - 3) acciones punitivas tomadas anteriormente; y
  - 4) exenciones, aprobaciones, limitaciones y autorizaciones;
- d) identificar aspectos que requieran una revisión posterior durante la fase de ejecución:
- 1) Uno de los métodos puede ser adicionar notas en las secciones aplicables de las listas de verificación;
  - 2) para identificar los aspectos críticos se puede emplear una codificación sencilla tales como: “elementos a verificar - EV”; “elementos a aclarar - EA”; “términos ambiguos, equívocos – TA, TE” (por ejemplo, adecuadamente, cómodamente, fino, grueso, con seguridad).
- e) Elaborar las listas de verificación aplicables con el alcance de las inspecciones de vigilancia (ver capítulo V de esta Parte). Estas listas de verificación antes de ser utilizadas, deben ser aceptadas por el JECV.

## 2.6 Carpeta de inspecciones de vigilancia.-

2.6.1 Una carpeta de inspecciones de vigilancia es requerida para investigar el historial de las inspecciones de vigilancia efectuadas y ayudar a determinar la frecuencia de la inspecciones de vigilancia. Es también de gran ayuda para la evaluación de la efectividad del seguimiento de las inspecciones de vigilancia. Consecuentemente, se debe abrir una carpeta de inspecciones de vigilancia para cada operador de aeródromo auditado.

2.6.2 La carpeta de las inspecciones de vigilancia debe contener un registro completo y cronológico de toda la correspondencia y documentación relacionada con inspecciones de vigilancia, incluyendo un registro completo de las actividades de seguimiento de cada inspección de vigilancia.

2.6.3 Los elementos que puedan ser inconsistentes, o estar incompletos durante la revisión de la carpeta de inspecciones de vigilancia deben ser incluidos dentro de las LV para comprobación durante la etapa de ejecución.

2.7 Reunión del equipo de inspecciones de vigilancia.- Esta reunión debe tener la siguiente agenda de asuntos, como sea aplicable para la clasificación de las inspecciones de vigilancia:

- a) Detalles administrativos;
- b) revisión y enmienda del plan de inspecciones de vigilancia, asegurándose que todos los miembros del equipo reciban las partes apropiadas de este plan;
- c) información de viajes y viáticos, cuando sea necesario;
- d) conflictos de interés, confidencialidad y acceso a la información;

- e) uso de listas de verificación y formularios;
- f) aspectos de comunicaciones;
- g) revisión de la fase de preparación y una visión general de la fase de ejecución; y
- h) cuando sea posible, el JECV designado al operador de aeródromo debe realizar un resumen de las actividades y situación actual, tendencias, performance (desempeño), y el historial de inspecciones de vigilancias anteriores del operador de aeródromo, incluyendo las acciones correctivas y el seguimiento / vigilancia.

### 3. Fase de ejecución

3.1 Generalidades.- Las etapas de esta fase se ilustran en la Fig. 4-3-1



Figura 4-3-1. Etapas de la fase de ejecución

3.2 Reunión de apertura.-

3.2.1 La reunión de apertura debe fijar la forma de todas las fases de ejecución y en ella debe estar presente todo el personal directivo del operador del aeródromo del solicitante de la certificación del aeródromo y los miembros del ECV. Esta reunión determina el proceso de las inspecciones de vigilancia y confirma requisitos administrativos, de tal manera que la fase de ejecución sea llevada a cabo de forma eficiente y efectiva, para minimizar las interrupciones en el trabajo del inspeccionado.

3.2.2 Es importante que en la reunión de apertura se establezca una comunicación en dos sentidos, se realicen las presentaciones y la revisión del plan de la inspecciones de vigilancia, se expongan nuevamente los objetivos y el alcance de las inspecciones de vigilancia. En el marco de esta reunión se planifica

y se realiza un estudio de las inspecciones de vigilancia, incluyendo el horario de trabajo del inspeccionado, los acompañantes que se utilizarán durante las inspecciones de vigilancia, horarios esenciales y los locales disponibles para las reuniones del ECV, las reuniones informativas diarias y la reunión de clausura. Además, se distribuyen las listas de verificación a utilizar. Esta reunión no debe durar más de treinta (30) minutos.

3.2.3 Si representantes del operador de aeródromo lo solicitan, en la reunión de apertura se debe disponer de tiempo para revisar los resultados de las inspecciones de vigilancia anteriores y las acciones correctivas adoptadas.

3.2.4 Si el operador de aeródromo desea que se realice una reunión para discutir los avances, dentro de sus sistemas de perfeccionamiento continuo en cuanto al cumplimiento de la reglamentación, se debe disponer de tiempo suficiente para realizar dicha reunión. En este caso, el JECV, debe ajustar la distribución del tiempo disponible para la inspección, a fin de completar con la planificación original.

3.2.5 La **Figura 4-3-2** muestra un ejemplo de agenda de la reunión de apertura

<b>AGENDA DE REUNIÓN DE APERTURA</b>	
Fecha: 30 de setiembre de 2014	
Hora: 8:00 a 8:30 a.m.	
<input checked="" type="checkbox"/> Presentaciones	
<input checked="" type="checkbox"/> Objetivos y alcances de la inspecciones de vigilancia	
<input checked="" type="checkbox"/> Revisión del plan de inspecciones de vigilancia	
Duración – Días: 4	
Horario de trabajo:	08:00 – 12:15 de 13:00 – 16:00
Almuerzo:	12:15 – 13:00
<u>Arreglos:</u>	
<input checked="" type="checkbox"/> Identificaciones.	
<input checked="" type="checkbox"/> Aspectos de seguridad.	
<input checked="" type="checkbox"/> Acompañantes: Asignadas 5 personas.	
<input checked="" type="checkbox"/> Lugar de trabajo asignado.	
<input checked="" type="checkbox"/> Reuniones diarias: 16:20.	
<input checked="" type="checkbox"/> Fecha y hora para la reunión de clausura: 4 de abril de 2004.	
<input checked="" type="checkbox"/> Preguntas y respuestas.	
<input checked="" type="checkbox"/> Agradecimiento por la asistencia.	
<u>Importante:</u>	
Circular lista de asistencia.	
Mantener control de la reunión. Mantener la reunión no más de 30 minutos.	
<b>Figura 4-3-2. Ejemplo de Agenda de reunión de apertura</b>	

### 3.3 Evaluación y verificación.-

Aquí es donde el equipo de inspecciones de vigilancia:

- a) Confirmar si las operaciones del inspeccionado cumplen los requisitos normativos;
- b) confirmar si los controles son efectivos, y si están planeados y especificados en la parte apropiada del manual; y
- c) identificar un incumplimiento con los requisitos normativos, recolecta **evidencia objetiva, o documentación de respaldo y prepara la redacción de un hallazgo de inspecciones de vigilancia.**

### 3.3.1 Listas de verificación de inspección (LVI).-

El uso de las LV elaboradas durante la fase de preparación es obligatorio para permitir al IA determinar el nivel de cumplimiento de los requisitos normativos, las cuales deben adjuntarse al informe final de la inspección de vigilancia (como evidencia de que se ha llevado a cabo un trabajo de evaluación de cumplimiento). Si bien su uso es obligatorio, la evaluación de todos los elementos de las listas de verificación no lo es, porque puede darse el caso en el que el inspector encuentre un punto en el que desee profundizar pues no está encontrando cumplimiento. En los casos en que no haya tenido el tiempo suficiente para evaluar todos los ítems de la LV, entonces en esos ítems faltantes debe marcarse la casilla de “no verificada”.

### 3.3.2 Inspecciones.-

3.3.2.1 Las inspecciones realizadas durante una inspección de vigilancia van desde una simple observación de cierta actividad, hasta el análisis detallado de un sistema o proceso, usando listas de verificación. El término inspección incluye actividades tales como revisión de archivos y registros; entrevistas; inspección de aeronaves; inspecciones de rampa; e inspecciones a sub-bases.

3.3.2.2 Cuando el IA así lo requiera, podrá utilizar especialistas para inspeccionar áreas de especialidad que no son de su completo dominio.

### 3.3.3 Entrevistas al personal del operador de aeródromos.-

3.3.3.1 Las entrevistas con el personal del operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo auditado van desde investigaciones informales hasta entrevistas programadas con el Gerente / Administrador responsable. Estas entrevistas son importantes para los inspectores porque les permite:

- a) Determinar si los procedimientos de operación del aeródromo y las medidas de seguridad operacional establecidas han sido implementada adecuadamente;
- b) Determinar la precisión de los detalles del operador de aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad operacional.
- c) Determinar si las condiciones de operación del aeródromo documentadas en el manual de aeródromo ha sido adecuadamente implementado

- d) Evaluar los procedimientos que garantizan la calidad de los datos aeronáuticos que el operador proporciona para ser publicados por los servicios de información aeronáutica;
- e) Evaluar los detalles de los procedimientos operacionales del aeródromo y medidas de seguridad operacional.
- f) Determinar que las obligaciones del operador de aeródromo documentada han sido adecuadamente implementadas;
- g) Determinar la precisión de la información proporcionada en el manual de aeródromo.
- h) Evaluar el conocimiento y calificación del personal del operador de aeródromo, respecto a sus obligaciones y responsabilidades; y
- i) Cuando sea aplicable, confirmar la validez de los hallazgos identificados durante las inspecciones.

3.3.3.2 Las técnicas de entrevistas están descritas el Capítulo 4 del presente Título.

3.3.4 Solicitud de confirmación.-

3.3.4.1 Las solicitudes de confirmación son generalmente usadas cuando el ECV requiere información y la fuente de dicha información no está en condiciones de proporcionarla inmediatamente.

3.3.4.2 La experiencia demuestra que por razones de control simultáneo existen muchos aspectos que se dejan para después por parte de los inspectores de aeródromo, y en ocasiones se omiten. Además, cuando el operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo no puede presentar lo que solicita el ECV, este formulario hace las veces de evidencia objetiva.

3.3.4.3 Los detalles son introducidos en la Solicitud de Confirmación y enviados al inspeccionado con el requerimiento de que sea proporcionado en el tiempo y fecha especificados, debiendo tratarse que la fecha estipulada para la entrega de la evidencia solicitada, sea anterior al cierre de la Inspección de Vigilancia.

3.3.4.4 En caso de no aportarse la información solicitada, al momento de la reunión previa al cierre por parte del ECV, el hallazgo identificado se incluirá como una no-conformidad.

3.3.4.5 Los miembros del equipo entregan esta solicitud al JECV, quien revisa la documentación, la registra y los remite a la persona apropiada del operador de aeródromo.

3.3.4.6 Después de finalizar cada inspección y reunión de vigilancia, el JECV compara el registro con la solicitud de confirmación para asegurarse que se mantiene el control. De esta forma, tanto el inspeccionado como el ECV están informados del estado de estos documentos. Independientemente de la forma en que se lleva el control de estos documentos.

### 3.3.5 Hallazgos de las inspecciones de vigilancia.-

3.3.5.1 Los hallazgos de las inspecciones de vigilancia deben prepararse detalladamente, por cuanto estos son la base en general, de una inspección de vigilancia exitosa. El IA debe examinar la redacción y respaldo de cualquier no-conformidad incorporada en el informe de las inspecciones de vigilancia.

3.3.5.2 Teniendo en cuenta que todos los miembros del ECV pueden generar hallazgos, es necesario estandarizar la forma de presentarlos.

3.3.5.3 Toda la evidencia objetiva y documentación de soporte al hallazgo, se incluye con el informe del IA miembro del ECV al JECV, anotando la referencia apropiada. Esta documentación no se incorpora al informe final, pero se retiene en la carpeta de las inspecciones de vigilancia.

### 3.3.6 Requerimiento de acciones inmediatas.-

3.3.6.1 Cuando el IA determina que se requiere una respuesta inmediata para la solución de una no-conformidad debe comunicarlo al JECV, quien remite el requerimiento al operador de aeródromo, especificando el plazo otorgado para la solución. Este tipo de acciones se toma cuando la seguridad operacional está comprometida y es necesaria una acción correctiva inmediata antes de finalizar la fase de ejecución. Por la naturaleza de este requerimiento, éste se realiza cuando el JECV está de acuerdo. El JECV también debe incluir los detalles de esta situación en el informe de las inspecciones de vigilancia.

3.3.6.1 La organización debe responder a este requerimiento en el plazo otorgado.

3.3.6.2 Para el seguimiento / vigilancia de las acciones correctivas tomadas por la organización, el JECV es quien toma la responsabilidad en la correspondiente verificación y emite una conformidad por escrito (generalmente incluido en el informe de las inspecciones de vigilancia).

### 3.4 Reuniones diarias.-

Durante las inspecciones de vigilancia se deben realizar reuniones diarias del ECV, para:

- a) asegurar la incorporación al plan de inspecciones de vigilancia;
- b) validar las solicitudes de confirmación y discutir los hallazgos y la validez de la evidencia;
- c) resolver asuntos o problemas que surgieron, o dieron origen a las actividades de ese día; y
- d) proveer al JECV de información necesaria para mantenerlo al corriente cuando sea aplicable.

### 3.5 Reunión de clausura.-

3.5.1 Hay dos tipos de informes: los formales y los informales; ambos deben ser claros y precisos. La reunión de clausura tiene lugar después de terminada la fase

de ejecución de las inspecciones de vigilancia y es un ejemplo de informe informal. Normalmente, es la reseña verbal de los resultados de las inspecciones de vigilancia ante la administración y el personal pertinente del inspeccionado y puede ir acompañada de un borrador. Para esta reunión se utiliza aproximadamente una hora.

3.5.2 El JECV convoca a una reunión de clausura con el personal del operador de aeródromos, para transmitirle un resumen de los resultados de éstas. Normalmente, es él quien preside la reunión.

3.5.3 Cuando se hayan realizado reuniones diarias, el ECV ya ha estado comunicando al operador de aeródromo inspeccionado sobre todos los hallazgos y no debieran surgir discrepancias entre el ECV y el operador de aeródromos inspeccionado.

3.5.4 El JECV debe exponer el resumen y leer la lista de hallazgos de las inspecciones de vigilancia, sin ser interrumpido por los inspeccionados. Se deben exponer las deficiencias del sistema y los problemas sobre los que hay que actuar relativos a las normas o requisitos. Si se tiene que revisar un hallazgo en particular, el IA responsable de la inspección de vigilancia de esa área y el JECV deben realizar las preguntas relativas a esa observación particular. En estas condiciones deben estar verificados los hallazgos para mantener una conducta adecuada en caso de no-conformidad. No obstante, si durante la verificación de los hallazgos del ECV, éstos no son lo suficientemente importantes para justificar el punto de vista del ECV en cuanto a la no-conformidad, se debe considerar este aspecto y retirar esos hallazgos. Durante la reunión de clausura se analizan los detalles de las inspecciones de vigilancia, en la que los inspectores de aeródromo de forma individual explican las confirmaciones, o responden a preguntas concretas de las áreas que han inspeccionado.

3.5.5 El seguimiento debe ser realizado por el Inspector de Aeródromo designado por la AAC y la revisión de los avances en el plan de medidas correctivas aprobado, deberá ser considerado y revisado, como condición previa antes de iniciar la próxima inspección de vigilancia programada a ese aeródromo.

3.5.6 Es importante resaltar que el JECV debe conducir la reunión sobre resultados objetivos y sin permitir entrar en debate, sobre los resultados de la inspección, ya que los descargos podrán realizarse posteriormente a la presentación del informe.

La **Figura 4-3-3** muestra un ejemplo de agenda de la reunión de clausura.



<b>AGENDA DE LA REUNIÓN DE CLAUSURA</b>	
Fecha: 30 de setiembre de 2015	
Hora: 16:00 a 17:00	
<input checked="" type="checkbox"/>	Agradecimientos al operador de aeródromo auditado.
<input checked="" type="checkbox"/>	Confirmar los objetivos y alcances de la inspecciones de vigilancia.
<input checked="" type="checkbox"/>	Insistir en la importancia de la medida de la muestra.
<input checked="" type="checkbox"/>	Distribuir copias del listado en forma de borrador de los hallazgos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Leer el resumen de los hallazgos de las inspecciones de vigilancia.
<input checked="" type="checkbox"/>	Aclarar conceptos de acciones correctivas a largo plazo.
<input checked="" type="checkbox"/>	Aclarar conceptos de codificación de los hallazgos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Presentar las conclusiones.
<input checked="" type="checkbox"/>	Preguntas y respuestas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Agradecimiento por la asistencia.
<u>Importante:</u>	
Circular lista de asistencia.	
Mantener control de la reunión.	
Puntualidad.	
Evitar confrontaciones. Mucho tacto.	
Mantener la reunión no más de 60 minutos.	

**Figura 4-3-3. Ejemplo de Agenda de la reunión de clausura**

## **4 Fase del informe de las inspecciones de vigilancia**

### **4.1 Proceso post-inspecciones de vigilancia.-**

Este proceso incluye una síntesis de los detalles administrativos, preparación del informe de las inspecciones de vigilancia y, si es necesario, entrega del informe a un comité técnico para su revisión.

### **4.2 Informe de la inspecciones de vigilancia.-**

4.2.1 El informe de la inspecciones de vigilancia es un documento que contiene los resultados de una inspección de vigilancia e incluye un listado de los hallazgos y, cuando sea aplicable, las acciones correctivas tomadas para los requerimientos de acciones inmediatas. El informe es un balance objetivo de las inspecciones de vigilancia y no debe incluir frases, sugerencias o recomendaciones subjetivas.

4.2.2 El JECV es responsable de la preparación del informe de las inspecciones de vigilancia y de remitirlo al operador de aeródromo inspeccionado.

4.2.3 El formato del informe de la inspecciones de vigilancia está contenido en el Capítulo 5 de este Título del Manual.

4.3 Informe interno.- Como política, el JECV debe remitir al Comité Técnico un informe técnico interno de las actividades de las inspecciones de vigilancia donde se incluyen detalles administrativos, aspectos a considerar para una próxima inspección de vigilancia, desempeño de los miembros del equipo de inspección de vigilancia, etc., además de una copia del borrador entregado en la reunión de cierre, y del informe de inspección de vigilancia enviado al inspeccionado.

4.4 Procedimientos de informe.-

4.4.1 Se debe considerar la entrega de un informe preliminar (borrador) al operador de aeródromo inspeccionado que contenga detalles de los hallazgos detectados, como política establecida. Los hallazgos que requieren una acción inmediata no deben estar en el borrador, debido a que el operador de aeródromos ya tiene conocimiento de los mismos, pero sí deben estar incluidos en el informe de las inspecciones de vigilancia.

4.4.2 Cuando se entrega al inspeccionado un borrador que contiene en detalle los hallazgos detectados, las palabras “informe preliminar” o “borrador” deben estar claramente incorporadas en el encabezado del informe.

4.4.3 El informe de las inspecciones de vigilancia es presentado al inspeccionado normalmente dentro de los **diez (10) días** contados desde el último día de la fase de ejecución. Los informes de inspecciones de vigilancia que requieren tiempo adicional para la revisión del Comité de Revisión son presentados hasta con **cinco (5) días** adicionales al plazo anterior. Si la entrega del informe excede los plazos descritos anteriormente, se debe documentar oportunamente, ya que la validez de las inspecciones de vigilancia depende de esta presentación.

4.4.4 El informe de las inspecciones de vigilancia debe estar firmado por el Inspector / JECV. Éste debe determinar el procedimiento para responder a los hallazgos y especificar el plazo de tiempo otorgado de **treinta (30) días hábiles**, contando desde el momento de recepción por parte del operador de aeródromos.

4.4.5 Las copias del informe de las inspecciones de vigilancia se distribuyen de acuerdo al siguiente listado:

- a. Operador del aeródromo inspeccionado.
- b. Expediente del aeródromo inspeccionado.
- c. Director general de la AAC.
- d. Jefe de sección donde laboran los invitados especiales, observadores, Etc.

## 5 Fase de cierre de las inspecciones de vigilancia

5.1 Seguimiento / vigilancia de las inspecciones de vigilancia.-

5.1.1 Al concluir las inspecciones de vigilancia, las responsabilidades de seguimiento debe ser delegadas al JECV designado para la certificación de los operadores de aeródromo, ya que no existe la particularidad de nombrar un Inspector principal o asignado para un operador de aeródromo, entonces se designa a uno, por escrito, responsable del seguimiento, quien se debe asegurar que:

- a) De ser aplicable, se completen las acciones correctivas de los hallazgos reportados en la fecha especificada requerida;
- b) El PAC es presentado en el período de tiempo especificado, es aprobado, implementado y efectivo en la corrección de las no-conformidades; y
- c) El JECV esté informado sobre todos los aspectos del seguimiento / vigilancia.

5.1.2 El seguimiento se considera terminado cuando:

- a) El Inspector nombrado para el seguimiento y el JECV aceptan y cierran todos los hallazgos con acciones correctivas;
- b) El estado de las acciones correctivas ha sido registrado en la carpeta de inspecciones de vigilancias; y
- c) Se genera una carta de cierre de inspecciones de vigilancia y se envía al operador de aeródromo auditado, comunicándole que la inspección de vigilancia está cerrada.

5.2 Tipos de acciones correctivas.-

5.2.1 Acción correctiva a corto plazo.- Esta acción corrige la no-conformidad específica descrita por el hallazgo relacionado, es preliminar a la acción correctiva a largo plazo y evita que el problema se repita. La acción correctiva a corto plazo debe ser completada en la fecha indicada expresamente para ese hallazgo en el informe de las inspecciones de vigilancia, o dentro de los **treinta (30) días** contados desde la fecha de recepción del informe de la inspección de vigilancia.

5.2.2 Acción correctiva a largo plazo.-

5.2.2.1 Esta acción tiene dos componentes. El primero se refiere a identificar la causa del problema e indicar las medidas que el inspeccionado debe tomar para prevenir que se repita. Estas medidas deben enfocarse en un cambio del sistema. El segundo componente es un cronograma de implementación del operador de aeródromos con respecto a la acción correctiva. Salvo excepciones, la acción correctiva debe realizarse dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes al informe final, e incluir una fecha propuesta de terminación (por ejemplo, limpieza de las señales de pista, eliminación de caucho, pintado de señales de pista y rodaje, etc.). Cuando sea aplicable, la organización debe incluir documentos que demuestren el progreso y que no exceda otros noventa (90) días para llegar a la fecha de terminación de la propuesta.

5.3 Envío del Plan de Acciones Correctivas (PAC).-

5.3.1 La carta de remisión del informe de la inspección de vigilancia notifica al inspeccionado que debe:

- a) Enviar el PAC dirigido a los hallazgos de las inspecciones de vigilancia dentro de los treinta (30) días hábiles desde el momento de recepción del informe de la inspección de vigilancia. No es posible extender este plazo sin la aprobación de la AAC. La aprobación se canaliza a través del JECV, con la ayuda del IA para realizar el seguimiento / vigilancia (cuando el JECV no esté físicamente en la ciudad de ubicación del Aeródromo);
- b) Cuando sea aplicable, el PAC debe incluir documentación de soporte que puede estar en el método de registros, fotografías, órdenes de compra, memorandos, enmiendas de manuales, etc.;

5.3.2 Cuando sea aplicable, las acciones correctivas para cada hallazgo de inspecciones de vigilancia deben incluir, como mínimo, la siguiente información:

- a) Codificación del hallazgo al que se refieren;
- b) descripción de la acción correctiva a corto plazo y fecha de finalización; y
- c) descripción de la acción correctiva a largo plazo y fecha propuesta de finalización.

5.4 Aprobación del Plan de Acciones Correctivas (PAC).-

5.4.1 Cuando se determina que el plan es aceptable, se debe comunicar al inspeccionado y la información apropiada (administrativa, seguimiento en sitio, la fecha propuesta de finalización) debe ser introducida en la carpeta de inspecciones de vigilancia o, cuando sea aplicable, en la carpeta de certificación.

5.4.2 Antes de proceder a la aprobación de planes para hallazgos que incluyan acciones correctivas que excedan los plazos normales, el JECV debe estar de acuerdo en que el plazo es razonable y que la seguridad operacional no está comprometida. Estos hallazgos, para propósitos del seguimiento de la inspecciones de vigilancia, se consideran cerrados, siempre y cuando se cumplan los requerimientos del proceso de seguimiento.

5.4.3 Si el PAC del inspeccionado no es aceptable, se comunica al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo, inspeccionado y se convoca a una reunión en la que se proponen cambios, se acuerda y se revisa el PAC.

5.4.4 Cuando el operador de aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado no demuestra acciones de colaboración y cumplimiento, se comunica al operador de aeródromo que, a causa de su poca disposición a implementar de forma aceptable el PAC, recibirá una nota de suspensión de actividades y, de continuar esta situación, se presentará un informe a las autoridades locales con las correspondientes recomendaciones.

5.5 Seguimiento / vigilancia del Plan de Acciones Correctivas (PAC).-

5.5.1 Cuando los hallazgos son de naturaleza menor, no existen condiciones que afecten la seguridad operacional de forma adversa, y el operador del

aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado tiene un programa de inspecciones de vigilancia internas adecuado, puede ser aceptable un seguimiento “administrativo”. En consecuencia, todos los documentos de soporte remitidos por la organización, luego de revisados, deben ser aceptados. Los demás hallazgos requieren inspección de conformidad en sitio para asegurar que las no-conformidades han sido corregidas y las acciones correctivas son efectivas.

5.5.1 Se debe monitorear el progreso hasta que el operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado complete las acciones correctivas. Se puede cumplir con esto utilizando la lista de verificación para inspecciones de vigilancia, en la que se identifican los códigos de los hallazgos, el tipo de seguimiento/vigilancia (administrativo, o en sitio), y las fechas límite para la aplicación de la acción correctiva.

5.5.2 El seguimiento / vigilancia de las acciones correctivas a largo plazo que han sido aceptadas al momento de aprobar el PAC, la realiza el IA designado al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo, quien mantiene informado al JECV del cierre de los hallazgos. El seguimiento / vigilancia debe ser revisado cada dos (2) meses y el cierre apropiado se revisa en detalle durante la siguiente inspección de vigilancia programada.

5.6 Tarea de seguimiento / vigilancia de la inspecciones de vigilancia por el Inspector.-

5.6.1 Si es necesario designar un Inspector que trabaja en un lugar alejado a la ubicación del operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado, cuando el JECV no trabaja en ese lugar. El Inspector debe:

- a) Monitorear las inspecciones de vigilancia para 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 (indicada en el informe de la inspecciones de vigilancia) 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, e introducir esta información en la tabla de seguimiento / vigilancia maestra de la lista de verificación para inspecciones de vigilancias;

- g) Monitorear el progreso del PAC, actualizando apropiadamente la tabla de seguimiento / vigilancia y asegurar que se realiza el seguimiento / vigilancia (administrativo, o en sitio);
- h) Asegurar que la documentación de respaldo, adjunta al PAC, es suficiente y se ha archivado en la carpeta de inspecciones de vigilancias;
- i) Emitir un informe al JECV, cuando todas las acciones correctivas han sido implementadas de forma aceptable por la AAC;
- j) Generar la carta al inspeccionado, comunicándole que la inspección de vigilancia está cerrada (con el visto bueno del JECV), y archivar la copia en la carpeta de inspecciones de vigilancia; y
- k) El visto bueno a través de correo electrónico es aceptable, siempre y cuando se adjunte una copia impresa del visto bueno en la carpeta de inspecciones de vigilancias.

#### 5.7 Cierre de la inspecciones de vigilancia.-

El JECV confirma que las acciones de seguimiento / vigilancia han sido completadas y efectúa el visto bueno para que el IA envíe una carta al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado informándole que la inspección de vigilancia está cerrada.

#### 5.8 Comité Técnico de Revisión del informe de la inspecciones de vigilancia.-

5.8.1 El Comité Técnico de Revisión del informe de las inspecciones de vigilancia se reúne para revisar situaciones especiales de inspecciones de vigilancias combinadas (ya sean como parte del proceso de certificación, o del programa de inspección de seguimiento), o de inspecciones de vigilancia de especialidad del operador de aeródromo con operaciones complejas.

5.8.2 El propósito del Comité Técnico de Revisión del informe de la inspecciones de vigilancia es:

- a) confirmar la exactitud técnica del informe de las inspecciones de vigilancia, prestando especial atención a la descripción del inspeccionado, los informes de especialidad, y los hallazgos de las inspecciones de vigilancia;
- b) asegurar que el informe es una relación objetiva de las inspecciones de vigilancia y que no contiene frases subjetivas;
- c) asegurar que todos los hallazgos descritos tienen un soporte de documentación suficiente; y
- d) analizar en detalle los hallazgos que proceden de incumplimientos que requieren acciones correctivas.

5.8.3 Las personas que conforman el Comité Técnico de Revisión, dependiendo de la clasificación de la inspecciones de vigilancia, pueden ser:

- a) el Director de Seguridad Operacional de la AAC;

- b) el JECV;
- c) un representante de asesoría legal de la AAC;
- d) el IA designado al operador de aeródromo;
- e) si es aplicable, él(los) especialista(s) del área relacionada con el aeródromo en cuestión.

5.8.4 Para facilitar una revisión efectiva es necesario distribuir copias del informe a los miembros del Comité Técnico de Revisión, antes de efectuar dicha reunión, para que los miembros que participan en ésta estén informados de todos los cambios propuestos, de tal forma que en la reunión se evalúen y aprueben o desapruében, todos los cambios propuestos y se remita el informe al inspeccionado lo antes posible.

5.8.5 Si como resultado del análisis del Comité Técnico de Revisión se llega a la conclusión que es necesario tomar acciones correctivas con el inspeccionado, se presenta un informe al Director de la AAC, quien debe firmar la nota de suspensión o la aplicación de medidas correctivas al inspeccionado.

#### 5.9 Vigilancia post-inspecciones de vigilancia.-

Durante el seguimiento de la inspecciones de vigilancia, la vigilancia continua es la única forma para asegurar que los operadores de aeródromos con no-conformidades; cumplan los requisitos normativos y respondan a los hallazgos de forma satisfactoria. La vigilancia post-inspecciones puede ser llevada a cabo a través de visitas informales, o como un seguimiento de las inspecciones de vigilancia.

## TÍTULO IV - VIGILANCIA

### CAPÍTULO V. TÉCNICAS DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA

#### 1. Técnica de Muestreo

1.1 Un muestreo se lleva a cabo examinando una parte representativa de elementos, cuyos resultados pueden llevar a una conclusión aceptable respecto al nivel general de cumplimiento del sistema del operador de aeródromos.

1.2 El JECV debe confiar en la habilidad de los miembros del ECV para detectar problemas generales, si realmente existen. Un sistema que produce un alto porcentaje de no-conformidades solo requiere un muestreo pequeño para detectarlas. De forma inversa, un sistema con un pequeño porcentaje de no-conformidades requiere un muestreo mayor para detectarlas.

1.3 Hay una relación estadística, directamente proporcional, entre el tamaño del muestreo y la probabilidad de que ese muestreo detecte un porcentaje aceptable de no-conformidades (sí es que existen). La cuestión está en determinar la medida del muestreo mínimo para confirmar si existen o no problemas en el sistema del inspeccionado (Ver **Figura 5-1-1**).



**Figura 5-1-1. Interrelación del proceso de muestreo**



1.4 Esta relación está basada en los riesgos esenciales de cada proceso de muestreo. Si el proceso de muestreo es correcto, no deben haber suposiciones incorrectas.

1.5 El estándar aceptado por la industria, es que haya una probabilidad de noventa y cinco por ciento (95%) de que el muestreo detecte un nivel de cinco por ciento (5%) de no-conformidades. Esto establece claramente el criterio de muestreo para una cantidad de elementos dada (refiérase a la **Tabla 5-1-1**).

1.6 El JECV debe tratar con buen juicio esta situación, tener experiencia y saber de las técnicas de muestreo antes de decidir cuándo, cómo y en qué cantidad utilizar los conceptos de muestreo. Es necesario tener en cuenta la relación directa entre la importancia de las características que están siendo inspeccionadas y el uso de los conceptos de muestreo.

1.7 Cuando se utiliza la técnica de muestreo se necesita evidencia suficiente (generalmente 3 ejemplares) para justificar de forma confiable un hallazgo. Una vez que se logra esa cantidad de evidencia, no es necesario concluir el muestreo.

1.8 Existen varios métodos de muestreo, en el presente capítulo usaremos los siguientes:

1.8.1 Método de muestreo aleatorio.- Para aplicar este método se debe tener en consideración lo siguiente:

- a) Cada grupo de muestreo debe analizarse de forma separada. Medición de la intensidad de las luminarias. Si hay 120 luminarias de borde de pista, 12 de umbral, 12 de extremo de pista y 180 de borde de calle de rodaje, cada uno de los 4 grupos debe ser considerado de forma separada;
- b) las muestras deben ser seleccionadas de forma aleatoria; y
- c) debe utilizarse la **Tabla 5-1-1** que a continuación detallamos.

1.8.2 Método de muestreo no aleatorio.- La aplicación de este método requiere de experiencia y buen juicio. Este método difiere del anterior en la forma de selección de las unidades a ser evaluadas:

- a) La selección se realiza enfocándose en áreas que son conocidas por tener mayor probabilidad de encontrar no-conformidades y un mayor efecto en la seguridad operacional; y
- b) se debe indicar que en estas situaciones, la interpretación estadística del principio general de muestreo no es aplicable para llegar a conclusiones de los resultado obtenidos.

1.9 Al aplicar el muestreo no hay garantía de que los resultados reflejen la condición verdadera del sistema del inspeccionado. Esta condición es mayor para cantidades menores de elementos (menos de 20), cuando es preferible inspeccionar el cien por cien (100%) de los elementos.

**Tabla 5-1-1: Valores para muestreo**

Elementos	Muestreo
1-9	100%
10	9
15	14
20	18
25	22
30	26
40	33
50	40
60	46
70	52
80	58
90	63
100	67
150	86
200	100
300	121

Elementos	Muestreo
350	128
400	153
450	159
500	165
550	170
600	175
650	179
700	182
750	185
800	188
850	191
900	193
950	195
1000	198
1050	199
1100	201

Elementos	Muestreo
1150	203
1200	204
1250	206
1300	207
1350	208
1400	209
1450	210
1500	211
1550	212
1600	213
1650	214
1700	215
1750	216
1800	217
1850	218

## 2. Técnica de recolección de datos

2.1 Hay cuatro formas principales de recolección de datos:

- a) Evidencias físicas;
- b) observación sensorial;
- c) comparaciones y tendencias; y
- d) entrevistas y preguntas.

2.1.1 Evidencias físicas.- Las evidencias físicas están representadas por datos tangibles que se verifican en la inspecciones de vigilancia. Como ejemplo un sistema PAPI no calibrado con fecha de vencimiento expirada sin inspección en vuelo.

2.1.2 Observación sensorial.- La observación sensorial comprende la verificación del sistema por medio de la utilización de los sentidos. Los indicios visuales comprenderían señales de pista sin contraste, mal pintadas, falta del material reflectivo, letreros con falta de iluminación.

2.1.3 Comparaciones y tendencias.- Los inspectores buscan patrones o tendencias en sucesos que podrían provenir de causas sistemáticas o aisladas. Un ejemplo de patrón sería cuando el cincuenta por ciento (50 %) de las cartillas de mantenimiento de las ayudas visuales llegan de forma continua sin la adecuada clasificación y llenado de los campos.

2.1.4 Entrevistas y preguntas.- Las entrevistas y preguntas realizadas en todos los niveles del personal de una organización son una de las fuentes más importantes para recolectar datos. Las preguntas deben plantearse de forma que no impliquen diferencia ni discriminación. Se recomienda el método siguiente para llevar a cabo una entrevista eficaz:

- a) Prepárese cuidadosamente antes de la entrevista.- Definiendo claramente las áreas que van a ser exploradas, determinando los objetivos específicos.
- b) Haga que la persona se sienta cómoda haciendo que forme parte del proceso.- Una forma de lograrlo es concentrándose en la lista de verificación y solicitando información en respuesta a la misma. La entrevista debe realizarse en una zona relativamente tranquila, quizá tenga que estar alejada del puesto de trabajo. En determinados casos, cuando se tengan que mostrar los procedimientos y procesos vigentes, no obstante, quizá tenga que llevarse a cabo en el puesto de trabajo.
- c) Explique el propósito de su presencia.- Demuestre que posee los conocimientos, competencia e interés por medio de los tipos de preguntas que haga y por medio de sus conocimientos de la instalación y del producto o servicio, pero evite que se le perciba como una persona que lo sabe todo.

- d) Documente las respuestas.- Durante, o lo más pronto posible, luego de la entrevista.
- e) Utilice técnicas adecuadas para preguntar.- Como IA, debe darse cuenta de que las personas a veces no oyen correctamente una pregunta, puede no decir lo que realmente quiere decir. El tipo de pregunta más eficaz se produce de acuerdo a la situación.
- f) Utilice preguntas abiertas cuando busca una explicación más detallada.- Por ejemplo no pregunte: “¿Ustedes cambian las lámparas cuando llegan al 50 % de iluminación de su vida útil?” El inspeccionado siempre responde con un “sí”. En su lugar pregunte: “Por favor, explique el procedimiento para prevenir que componentes con vida límite como las lámparas lleguen a su fin de vida útil establecido por la norma”.
- g) Utilice preguntas cerradas cuando algunos inspeccionados no pueden o no quieren llegar al tema.- Haga preguntas que requieran un “sí” o “no”. Si es evidente que el entrevistado le está haciendo perder el tiempo con respuestas muy largas que no explican mucho, se debe cambiar a este tipo de preguntas.
- h) Siga un orden o secuencia lógica para preguntar.- Para que usted entienda el proceso en general y no como una serie de actividades al azar.
- i) Preguntas como.- ¿De dónde proviene esto? ó ¿a dónde va luego?, requieren que usted tenga conocimiento del papel de los entrevistados en el proceso.
- j) Otra técnica eficaz.- Es preguntar “¿por qué?” cinco veces consecutivas hasta que llegue a la respuesta fundamental de la pregunta. Además, se puede utilizar las palabras ¿qué?, ¿dónde?, ¿cuándo?, ¿por qué?, ¿quién? y ¿cómo?, sí es pertinente. Asegúrese de que usa dos oídos y una boca. Escuche el doble de lo que habla. Escuche detenidamente las respuestas permitiendo al entrevistado llevar la mayor parte de la conversación.
- k) Asegúrese que las preguntas son comprendidas.- Evite las preguntas o frases complejas.
- l) Evite ser desviado de los objetivos originales.
- m) Si después de intentarlo con estas técnicas, sigue sin recibir una respuesta adecuada, podría intentarlo con la técnica conocida como la “pausa sugestiva”. Con esta técnica, trate de romper la barrera que hay entre usted y la persona entrevistada aproximándose más a esa persona, mirándola a los ojos, haciéndole la pregunta y esperando luego pacientemente la respuesta.
- n) Verifique lo que se dice.- Busque y pida datos. Créase las confesiones y verifique las quejas. Manifieste sus conclusiones diciéndolas en voz alta mientras las escribe. Que sus pensamientos no sean secretos, ni

retenga información. Sea flexible y deje lugar para más información y explicaciones. Aclare lo que se le dice. Repita la respuesta. Trate de no discutir. Recuerde, si discute con un necio, alguien que pasara por allí no sabría quién es el necio.

- o) Manténgase preguntando hasta que la actividad bajo examen esté clara.
- p) Termine la entrevista si las circunstancias se ponen negativas.
- q) Termine la entrevista cordialmente agradeciendo al entrevistado y explique si será necesario un seguimiento / vigilancia.

### **3. Recomendaciones**

3.1 Durante las presentaciones en la reunión de apertura es adecuado hablar brevemente sobre la experiencia profesional de cada uno de los inspectores, si el JECV observa que es conveniente para establecer la credibilidad del ECV.

3.2 Después de estar trabajando más de seis (6) horas al día, un IA suele perder eficiencia, aunque la mayoría de las inspecciones de vigilancia duran, como mínimo, ocho (8) horas por día. Teniendo esto presente, hay que programar las inspecciones de vigilancia de las áreas más difíciles para las seis (6) primeras horas del proceso de inspecciones de vigilancia. Por ejemplo, se puede comenzar el día evaluando los registros de mantenimiento y terminar la jornada revisando los edificios e instalaciones.

3.3 Los acompañantes (invitados) designados no deben contestar las preguntas hechas a los inspeccionados, sino proporcionar instrucciones, o tal vez aclarar las preguntas realizadas. Si el acompañante (invitados) decide contestar las preguntas, detenga la entrevista y de manera muy cortés, pero firme, explique qué tal procedimiento no es adecuado.

3.4 Para obtención de evidencia, los elementos que sugieran no-conformidades deben anotarse si parecen significativos, aun cuando no estén en la lista de verificación, para ser investigados luego.

3.5 Las siguientes sugerencias son consideradas como buenas técnicas para efectuar inspecciones de vigilancia:

- a) Puntualidad, empezar a trabajar lo antes posible luego de llegar al lugar donde se llevará a cabo la inspección;
- b) no mencionar nombres de otras organizaciones y menos comparar;
- c) revisar el programa de inspecciones de vigilancia cada mañana;
- d) hacer la misma pregunta a más de una persona;
- e) preguntar ¿está documentado?, ¿está implementado?, luego verificarlo;

- f) ser observador, hacer preguntas directas, escuchar cuidadosamente y tomar notas;
- g) no hacer preguntas muy complicadas, mantenerlas cortas y concretas;
- h) siempre, obtener evidencia objetiva;
- i) usar la prudencia cuando algo no se oye bien o no se ve bien y mantenerse haciendo preguntas;
- j) mantenerse calmado y cortés;
- k) verificar con certeza la evidencia;
- l) usar sentido común;
- m) Aceptar si se comete un error;
- n) evitar conversaciones excesivas, innecesarias o no relacionadas con la inspección de vigilancia;
- o) razonar y analizar cualquier problema encontrado en el momento; y
- p) estar preparado para escuchar explicaciones, ser razonable y comprensivo.

3.6 Modelos de personas entrevistada durante la inspección de vigilancia.- Al prepararse anticipadamente para relacionarse con los diferentes tipos de personas durante la inspección, se está a un paso delante de ellos para lograr las tareas de inspecciones de vigilancia; la forma de relación la define el IA. Los modelos son:

- a) Somos el operador líder del país;
- b) estoy en la aviación hace más de treinta años y nunca me han pedido eso;
- c) hablemos de eso durante la comida;
- d) no me indique como operar mi negocio;
- e) demuéstreme que estoy incorrecto (¿en qué parte de la reglamentación esta eso?);
- f) perdido en los pormenores;
- g) ¿cuál es el problema?;
- h) alrededor (evadiendo) del tema;
- i) yo sé de reglamentación;
- j) ¿dónde está escrito?
- k) perdedores de tiempo;
- l) enseguida regreso, espérame;
- m) no recuerdo en este momento ¿podría regresar luego?; y
- n) la interrupción continúa.

**APENDICE A: LISTA DE VERIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL MANUAL DE AERÓDROMO**

No.	Descripción	SI	NO
<b>1. Introducción</b>			
a)	Finalidad del manual de aeródromo		
b)	Situación jurídica respecto de la certificación del aeródromo según el reglamento aplicable		
c)	Distribución del manual de aeródromo		
d)	Procedimientos para distribuir y enmendar el manual de aeródromo y circunstancias en las que pueden ser necesarias las enmiendas		
e)	Lista de verificación de páginas		
f)	Prefacio del titular de la licencia		
g)	Índice		
h)	Glosario de términos <i>Nota.— En esta sección se incluirá una breve explicación de los términos generales empleados en el manual de aeródromo, incluidos los nombres de los cargos y las abreviaturas</i>		
<b>2. Administración técnica</b>			
a)	Nombre y dirección del aeródromo		
b)	Nombre y dirección del explotador de aeródromo		
c)	Nombre del directivo responsable		
<b>3. Descripción del aeródromo (características del aeródromo)</b>			
a)	Detallar:		
	i) latitud y longitud del punto de referencia del aeródromo en el formato del Sistema Geodésico Mundial - 1984 (WGS-84);		
	ii) elevaciones de: A) Aeródromo		
	B) Plataforma		
b)	Planos que señalen la posición del punto de referencia del aeródromo, disposición de las pistas, calles de rodaje y plataformas; señales e iluminación del aeródromo (incluidos el indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), y la iluminación de las obstrucciones); el emplazamiento de las ayudas para la navegación en las franjas de pista. No		

No.	Descripción	SI	NO
	será necesario que esos planos o la información requerida en los párrafos c) a f) que figuran a continuación estén incluidos en todas las copias del manual de aeródromo, pero deben adjuntarse al original del titular de la licencia y en las copias en poder de la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA). Deben entregarse al personal de operaciones copias a escala o fragmentos de los planos relativos a sus funciones.		
c)	Debe indicarse en las publicaciones aeronáuticas la descripción, altura y ubicación de los obstáculos que infringen las superficies de protección normalizadas y si están iluminados.		
d)	Procedimientos para garantizar la actualización y precisión de los planos.		
e)	Datos de las distancias y elevaciones declaradas al comienzo y al final de cada distancia declarada y métodos empleados para calcularlas.		
f)	Detalles de superficies, dimensiones y clasificación o resistencia del pavimento de pistas, calles de rodaje y plataformas.		
<b>4. Lista de desviaciones autorizadas, si procede</b>			
<b>5. Procedimientos operacionales para:</b>			
<b>5.1</b>	<b>La promulgación de información aeronáutica.</b> El sistema de servicios de información aeronáutica disponible y el sistema que el titular del certificado usa para promulgar los requisitos de AIP.		
<b>5.2 Planificación de emergencias</b>			
a)	Los arreglos del explotador de aeródromo en respuesta a una emergencia. Esos arreglos deben tener en cuenta la complejidad y las dimensiones de las operaciones de las aeronaves		
b)	Descripción de las medidas que ha de adoptar el explotador de aeródromo como parte de los planes para hacer frente a distintos tipos de emergencias que se produzcan, en el aeródromo o sus proximidades.		
c)	Lista de contactos de organizaciones, agencias y personas que tengan autoridad, <b>para intervenir en los procedimientos.</b>		
d)	Procedimientos para la designación de un jefe de operaciones para la operación general de emergencias y descripción de las responsabilidades ante cada tipo de emergencia.		
e)	Mecanismo de presentación de informes, para casos de emergencias.		
f)	Detalles de los ensayos de las instalaciones y equipo del aeródromo que se emplearán en emergencias, incluida la frecuencia de dichos ensayos.		
g)	Detalles de los ejercicios para ensayar los planes de emergencia, incluida la frecuencia de dichos ejercicios.		
h)	Arreglos para la instrucción y preparación del personal para que haga frente a las emergencias.		



No.	Descripción	SI	NO
<b>5.3 Servicios de salvamento y extinción de incendios <i>Rescue and Fire Fighting</i> (RFF)</b>			
a)	Debe suministrarse una declaración de políticas sobre las categorías de RFF.		
b)	En caso de que el funcionario superior de incendios del aeródromo o los funcionarios de vigilancia de incendios tengan líneas de responsabilidad específicas en materia de seguridad operacional, estas deben figurar en el capítulo correspondiente del manual de aeródromo.		
c)	Políticas y procedimientos que indiquen cómo se debe proceder ante la degradación del servicio RFF. Esto debe incluir la medida en que deben restringirse las operaciones, la manera en que se debe notificar a los pilotos y la duración máxima de cualquier degradación.		
d)	En los aeródromos donde se dispone de una categoría más elevada de RFF por arreglo previo, deben declararse con claridad en el manual de aeródromo las medidas necesarias para actualizar el servicio. En caso necesario, esto debe incluir medidas que deban adoptar otras dependencias.		
e)	Deben definirse los objetivos del explotador de aeródromo para cada categoría de RFF de que se dispone, incluida una descripción breve de:		
	i) la cantidad de agentes extintores suministrada;		
	ii) los regímenes de descarga;		
	iii) la cantidad de dispositivos generadores de espuma;		
	iv) el nivel de dotación de personal;		
	v) los niveles de supervisión.		
f)	Procedimientos para:		
	i) controlar las áreas de movimiento de los aviones a fin de alertar al personal de RFF;		
	ii) indicar de qué modo se controla y mantiene la suficiencia de la capacidad de tiempo de respuesta de los servicios de RFF en todas sus funciones y ubicaciones;		
	iii) indicar de qué modo se administra el personal de RFF que realiza tareas no conexas para garantizar que no se vea afectada su capacidad de respuesta.		
g)	Si el aeródromo cuenta con equipo especializado, por ejemplo, naves de rescate, remolques auxiliares de emergencia, mangueras y dispositivos con capacidad aérea, es preciso incluir detalles en el manual de aeródromo. Asimismo, deben detallarse los procedimientos a seguir ante la disponibilidad temporaria de esos servicios.		

No.	Descripción	SI	NO
h)	En caso de que el aeródromo dependa de otras organizaciones para el suministro de equipo esencial que garantice la seguridad de las operaciones del aeródromo (tal vez equipos de rescate acuático), deben incluirse políticas o cartas de acuerdo en el manual de aeródromo. Si procede, deben describirse los planes de contingencia para el caso de no disponibilidad.		
i)	Una declaración donde se describa el proceso mediante el cual los explotadores de aeródromo garantizan la competencia inicial y permanente de su personal de RFF, con inclusión de:		
	i) instrucción realista en caso de incendio del combustible;		
	ii) instrucción para el uso de aparatos respiratorios para calor y humo;		
	iii) primeros auxilios;		
	iv) procedimientos para escasa visibilidad (LVP)		
	v) todo requisito legal;		
vi)	política de salud y seguridad operacional relativa a la instrucción del personal en el uso de equipos de protección respiratoria y equipos de protección personal.		
j)	Procedimientos que indiquen la forma de acceso a los accidentes que se produzcan en las inmediaciones del aeródromo. En caso de entornos difíciles, debe indicarse en el manual de aeródromo la forma de acceder a ellos.		
k)	En caso de que las autoridades locales o el explotador de aeródromo prevean que el servicio de RFF responda a incendios domésticos o servicios especiales, deben incluirse procedimientos para la gestión de las repercusiones de ellos en la respuesta normal a RFF de aeronaves		
l)	Si el explotador de aeródromo prevé que la instalación de RFF responda a accidentes de aeronaves en la parte pública, deben describirse con claridad las políticas, con inclusión de los procedimientos para la gestión de los efectos de esta respuesta en las operaciones permanentes de aeronaves.		
m)	Es preciso describir la disponibilidad de los suministros adicionales de agua.		
n)	Arreglos del explotador de aeródromo para garantizar la suficiencia de respuesta ante condiciones anormales, es decir, procedimientos para escasa visibilidad LVP.		
<b>5.4 Inspecciones del área de movimientos</b>			
a)	Inspecciones de rutina del aeródromo, entre ellas, de la iluminación, y presentación de informes, incluida la naturaleza y frecuencia de esas inspecciones.		
b)	Inspección de la plataforma, pistas y calles de rodaje tras un informe de objetos extraños en el área de movimientos, un despegue interrumpido a causa de fallos de motor, neumáticos o ruedas o cualquier incidente que		

No.	Descripción	SI	NO
	pueda dejar objetos extraños en lugares peligrosos.		
c)	Barrido de pistas, calles de rodaje y plataformas.		
d)	Medición de la proliferación de agua, nieve fundente y otros contaminantes, incluida su profundidad en pistas y calles de rodaje.		
e)	Evaluación y promulgación de las condiciones de la superficie de las pistas.		
	i) detalle de intervalos y fechas de inspección;		
	ii) finalización y uso eficaz de una lista de verificación para inspecciones;		
	iii) arreglos y métodos para efectuar inspecciones de FOD, iluminación, superficie del pavimento, césped;		
	iv) arreglos para presentar informes de los resultados de las inspecciones y para el seguimiento;		
	v) arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección;		
	vi) arreglos para llevar un registro de inspección y ubicación de dicho registro.		
<b>5.5 Mantenimiento del área de movimientos</b>			
a)	Promulgación de información sobre el estado operacional del aeródromo, cierre temporario de instalaciones, cierre de pistas, etc.:		
	i) arreglos para el mantenimiento de las áreas pavimentadas, incluidas las evaluaciones del rozamiento de la pista;		
	ii) arreglos para el mantenimiento de las pistas y calles de rodaje no pavimentadas;		
	iii) arreglos para el mantenimiento de las franjas de las pistas y calles de rodaje;		
	iv) arreglos para el mantenimiento del drenaje del aeródromo;		
	v) arreglos para el mantenimiento de las ayudas visuales, incluida la medición de la intensidad, la apertura de haz y la orientación de las luces;		
	vi) arreglos para el mantenimiento de la iluminación de los obstáculos;		
	vii) arreglos para la presentación de informes y adopción de medidas en caso de fallas o sucesos que afecten a la seguridad operacional.		
<b>5.6 Control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas</b>			

No.	Descripción	SI	NO
a)	Descripción de los procedimientos.		
<b>5.7 Ayudas visuales</b>			
a)	Responsabilidades respecto del sistema de iluminación terrestre del aeródromo.		
b)	Descripción completa de todas las ayudas visuales disponibles en cada aproximación, pista, calle de rodaje y plataforma, incluidos letreros y señales de "sobre el nivel del terreno" (AGL).		
c)	Procedimientos para el uso operacional y reglaje de brillo del sistema de AGL.		
d)	Arreglos para energía eléctrica de reserva y de emergencia, que incluyan procedimientos de operación en situaciones LVP y durante cortes del suministro principal de energía.		
e)	Procedimientos para inspecciones de rutina y ensayos fotométricos de luces de aproximación, luces de pista y PAPI Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión (PAPI por las siglas en inglés, Precision Approach Path Indicator)		
f)	La ubicación de la iluminación de obstáculos dentro y fuera del aeródromo y la responsabilidad conexas.		
g)	Procedimientos para registrar la inspección y el mantenimiento de las ayudas visuales y medidas que han de adoptarse en caso de fallas.		
h)	El control de las obras, entre ellas, excavaciones y actividades agrícolas que pudieran afectar a la seguridad operacional de las aeronaves		
<b>5.8 Dirección en la plataforma</b>			
a)	Arreglos entre el control de tránsito aéreo, el explotador de aeródromo y la dependencia de dirección para movimiento de aeronaves en la plataforma.		
b)	Arreglos para asignar puestos de estacionamiento de las aeronaves.		
c)	Arreglos para iniciar el arranque del motor y asegurar la distancia de guarda del empuje de las aeronaves.		
<b>5.9 Gestión de la seguridad operacional en la plataforma</b>			
a)	Medios y procedimientos para la protección contra el chorro de los reactores.		
b)	Aplicación de precauciones de seguridad durante las operaciones de reabastecimiento de combustible.		
c)	Arreglos para el barrido y la limpieza de la plataforma.		

No.	Descripción	SI	NO
d)	Arreglos para la presentación de informes sobre incidentes y accidentes en una plataforma.		
e)	Arreglos para hacer cumplir las medidas de seguridad operacional a todo el personal que trabaja en la plataforma.		
f)	Arreglos para el uso de sistemas visuales avanzados de atraque, si procede.		
<b>5.10 Gestión del peligro que representa la fauna silvestre</b>			
a)	Arreglos y métodos para dispersar aves y otros elementos de la fauna silvestre.		
b)	Medidas para desalentar la presencia de aves y otras especies de la fauna silvestre y /o domesticas.		
c)	Arreglos para evaluar el peligro que representa la fauna silvestre.		
d)	Arreglos para implantar programas de control de la fauna silvestre.		
<b>5.11 Obstáculos</b>			
a)	Arreglos para controlar la altura de los edificios o estructuras que se encuentran dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos (OLS).		
b)	Arreglos para controlar nuevas construcciones en las proximidades de los aeródromos.		
c)	Procedimiento de presentación de informes y medidas que han de adoptarse en caso de aparición de obstáculos no autorizados.		
d)	Arreglos para la eliminación de obstáculos no autorizados.		
<b>5.12 Traslado de aeronaves inutilizadas</b>			
a)	Detalles de la capacidad de traslado de aeronaves inutilizadas.		
b)	Arreglos para trasladar una aeronave inutilizada, entre ellos, procedimientos de presentación de informes, notificación y el enlace con el ATC.		
<b>5.13 Operaciones con escasa visibilidad</b>			
a)	Obtención y divulgación de información meteorológica, incluidos el alcance visual en la pista (RVR) y la visibilidad en la superficie.		
b)	Protección de pistas durante LVP en caso de que estén permitidas esas operaciones.		

No.	Descripción	SI	NO
c)	Los arreglos y normas para antes y después de las operaciones con escasa visibilidad y durante esas operaciones, incluidas las normas aplicables a vehículos y personal que operan en el área de movimientos.		
<b>5.14 Protección de emplazamientos de equipos radar, ayudas para la navegación y equipo meteorológico</b>			
a)	Descripción de las áreas que deben protegerse y los procedimientos para hacerlo.		
<b>6. Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)</b>			
a)	Política de gestión de la seguridad operacional.		
b)	Estructura y responsabilidad del explotador. Esto debería incluir:		
	i) el nombre, rango y responsabilidades del directivo responsable;		
	ii) el nombre, rango y responsabilidades del gerente de gestión de la seguridad operacional;		
	iii) el nombre, rango y responsabilidades de otro personal superior de operaciones;		
	iv) el nombre, rango y responsabilidades del funcionario a cargo de las operaciones cotidianas;		
	v) instrucciones respecto del orden y las circunstancias en los cuales puede actuar el personal mencionado como funcionario a cargo o directivo responsable.		
	vi) un organigrama que respalde el compromiso de gestión de la seguridad operacional del aeródromo y uno que muestre de manera sencilla la jerarquía de responsabilidad en materia de gestión de la seguridad operacional.		
c)	Instrucción.		
d)	Cumplimiento de requisitos normativos relativos a accidentes, incidentes y presentación obligatoria de informes de sucesos.		
e)	Análisis de peligros y evaluación de riesgos.		
f)	Gestión del cambio.		
g)	Criterios e indicadores de gestión de la seguridad operacional.		
h)	Auditorías de la seguridad operacional.		

No.	Descripción	SI	NO
i)	Documentación.		
j)	Comités relacionados con la seguridad operacional.		
k)	Promoción de la seguridad operacional.		
l)	Responsabilidad de controlar a los contratistas y terceros que operan en el aeródromo.		





APENDICE B  
 LISTA DE VERIFICACION DE INSPECCION

<b>AERÓDROMO INSPECCIONADO</b>		
<b>FECHA</b>		
<b>INSPECTORES PARTICIPANTE</b>	1)	
	2)	
	3)	
	4)	
	5)	
<b>1. CUMPLIMIENTO DEL MANUAL DE AERODROMOS</b>		
	Manual de Aeródromos	
1.1	1.1.1 Lo conoce el personal?	___ Todos ___ Algunos ___ Ninguno
	1.1.2 Hay copias suficientes?	___ Si ___ No
1.2	1.2.1 Certificado de Aeródromos	___ Certificado, ___ No Certificado
1.3	1.3.1 Boletín de Aeródromo	___ Actualizado, ___ No Actualizado, ___ No Existe
1.4	1.4.1 NOTAM	___ Actualizado, ___ No Actualizado, ___ No Existe
<b>Observaciones:</b>		
<b>2. ESTADO DEL PAVIMENTO EN PISTAS</b>		
2.1	Estado	
	2.1.1 Rajaduras	___ Si ___ No
	2.1.2 Deformaciones Superficiales	___ Si ___ No
	2.1.3 Desintegración	___ Si ___ No
	2.1.4 Problemas con el coeficiente de rozamiento	___ Si ___ No
	2.1.5 Erosiones laterales	___ Si ___ No
	2.1.6 Oxidación	___ Si ___ No
	2.1.7 Problemas con Impermeabilización de juntas	___ Si ___ No

2.2	Limpieza	
	2.2.1 Presencia de FOD	___ Si ___ No
	2.2.2 Hay contaminación de Caucho	___ Si ___ No
2.3	Inspecciones	
	2.3.1 Existen los libros de Inspección	___ Si ___ No
	2.3.2 Periodicidad	___ Diaria, ___ Semanal, ___ Mensual
<b>Observaciones</b>		
<b>3. ESTADO DEL PAVIMENTO EN CALLES DE RODAJE</b>		
3.1	Estado:	
	3.1.1 Rajaduras	___ Si ___ No
	3.1.2 Deformaciones Superficiales	___ Si ___ No
	3.1.3 Desintegración	___ Si ___ No
	3.1.4 Erosiones laterales	___ Si ___ No
	3.1.5 Oxidación	___ Si ___ No
	3.1.6 Problemas con Impermeabilización de juntas	___ Si ___ No
3.2	Limpieza	
	3.2.1 Presencia de FOD	___ Si ___ No
3.3	Inspecciones	
	3.3.1 Existen los libros de Inspección?	___ Si ___ No
	3.3.2 Periodicidad	___ Diaria, ___ Semanal, ___ Mensual
<b>Observaciones</b>		

**4. ESTADO DEL PAVIMENTO EN PLATAFORMAS**

4.1	Estado		
4.1.1	Rajaduras	___ Si	___ No
4.1.2.	Deformaciones Superficiales	___ Si	___ No
4.1.3	Desintegración	___ Si	___ No
4.1.4	Erosiones laterales	___ Si	___ No
4.1.5	Oxidación	___ Si	___ No
4.1.6	Problemas con Impermeabilización de juntas	___ Si	___ No
4.2	Limpieza		
4.2.1	Presencia de FOD	___ Si	___ No
4.3	Inspecciones		
4.3.1	Existen los libros de Inspección?	___ Si	___ No
4.3.2	Periodicidad	___ Diaria, ___ Semanal, ___ Mensual	

**Observaciones**


**5. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS**

5.1	Características físicas		
5.1.1	Su anchura es según la clasificación del aeródromo?	___ Si	___ No
5.1.2	Cumple con las pendientes?	___ Si	___ No
5.1.3	Tiene el margen el ancho requerido según la clave de referencia?	___ Si	___ No
5.1.4	Limpieza y nivelación de los márgenes	___ Si	___ No
5.1.5	La franja de seguridad está dimensionada según la clave de referencia del aeródromo?	___ Si	___ No
5.1.6	La franja está limpia y nivelada?	___ Si	___ No
5.1.7	Tiene zona de parada?	___ Si	___ No
5.1.8	La zona de parada cumple con las especificaciones según la clave de referencia?	___ Si	___ No
5.1.9	La zona de parada está correctamente		

	nivelada y compactada?	___ Si	___ No
5.1.10	Tiene <b>Área de Seguridad de Extremo de Pista RESA</b> ?	___ Si	___ No
5.1.11	El RESA cumple con las especificaciones de dimensionamiento?	___ Si	___ No
5.1.12	Está nivelado el RESA?	___ Si	___ No

**Observaciones**

**6. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE CALLES DE RODAJE**

6.1	Características físicas.		
6.1.1	Su anchura es según la clasificación del aeródromo?	___ Si	___ No
6.1.2	Cumple con las pendientes?	___ Si	___ No
6.1.3	Tiene el margen el ancho requerido según la clave?	___ Si	___ No
6.1.4	Limpieza y nivelación de los márgenes	___ Si	___ No
6.1.5	La franja de seguridad está dimensionada según la clave de referencia del aeródromo?	___ Si	___ No
6.1.6	La franja está limpia y nivelada?	___ Si	___ No

**Observaciones**

**7. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PLATAFORMAS**

7.1	Características físicas		
7.1.1	Las pendientes son óptimas para un correcto drenaje?	___ Si	___ No
7.1.2	Cumple la norma de separación entre calle de rodaje y plataforma?	___ Si	___ No
7.1.3	Cumple la norma de separación entre pista y plataforma?	___ Si	___ No
7.1.4	Se cumple con la separación entre aeronaves?	___ Si	___ No

<b>Observaciones</b>			
<b>8. DRENAJES</b>			
8.1	Tiene solución correcta?	___ Si      ___ No	
8.2	Se mantienen limpios los drenajes?	___ Bien, ___ Regular, ___ Mal	
8.3	Están niveladas las tapas de los registros?	___ Si      ___ No	
8.4	Tienes puestas las rejillas los registros?	___ Si      ___ No	
<b>Observaciones</b>			
<b>9. AREAS VERDES Y CONTROL DE EROSIÓN</b>			
9.1	Control sobre el crecimiento de la vegetación	___ Bien, ___ Regular, ___ Mal	
9.2	Existen problemas de erosión?	___ Si      ___ No	
<b>Observaciones</b>			
<b>10. OBSTACULOS</b>			
10.1	10.1.1 Plano de Zonificación	___ Actualizado, ___ No Actualizado, ___ No Existe	
10.2	Existen Obstáculos en :		
	10.2.1 Franja?		___ Si      ___ No
	10.2.2 Superficie limitadoras?	___ Si , ___ No, ___ Se desconoce	
10.3	Señalización e iluminación de obstáculos		
	10.3.1 Están iluminados?		___ Si      ___ No
	10.3.2 Están señalizados?		___ Si      ___ No
	10.3.3 Cumple con las normas de señalización e iluminación?	___ Si      ___ No	
<b>Observaciones</b>			

**11. AYUDAS VISUALES**

11.1	Indicador de la dirección del viento		
	11.1.1 Existen?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	11.1.2 Están correctamente ubicados?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	11.1.3 La operación nocturna, están iluminados?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	11.1.4 Sus bases están niveladas con respecto al terreno?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	11.1.5 Son frangibles?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
11.2	Señales de pista	Orientación _____	Orientación _____
	11.2.1 Designador de pista	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	11.2.2 Umbrales	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	11.2.3 Punto de visada	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	11.2.4 Zona de Toma de contacto	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	11.2.5 Faja transversal	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	11.2.6 Eje de pista	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M, <input type="checkbox"/> No requiere	
	11.2.7 Faja lateral	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M, <input type="checkbox"/> No requiere	
11.3	Señales de calle de rodaje		
	11.3.1 Eje de calle de rodaje	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	
	11.3.2 Punto de espera en rodaje	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	
	11.3.3 Borde de calle de rodaje	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	
11.4	Señalización de plataforma		
	11.4.1 Señales de puesto estacionamiento de aeronaves	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	
	11.4.2 Líneas de seguridad en la plataforma	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	
	11.4.3 Señal de punto de espera intermedio	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M	

11.5	Señalización de vial de servicio 11.5.1 Señal indicadora de via de servicio 11.5.2 Señal de punto de espera en la vía de vehículos 11.5.3 Señal con instrucciones obligatorias 11.5.4 Señal de información	___B, ___R, ___M ___B, ___R, ___M ___B, ___R, ___M ___B, ___R, ___M
11.6	Balizaje Lumínico 11.6.1 Faro de aeródromo 11.6.2 Sistema de aproximación de pista _____ 11.6.3 Sistema de aproximación de pista _____ 11.6.4 PAPI N° pista _____ 11.6.5 PAPI N° pista _____ 11.6.6 Luces de borde de pista 11.6.7 Luces de umbral / extremo de pista ___ 11.6.8 Luces de umbral / extremo de pista ___ 11.6.9 Luces en los bordes de calle de rodaje 11.6.10 Configuración general correcta 11.6.11 Luminarias o filtros rotos / faltantes 11.6.12 Se realizó vuelo de comprobación periódico	___ Si                      ___ No ___B, ___R, ___M, ___ No tiene ___B, ___R, ___M, ___ No tiene ___B, ___R, ___M, ___ No tiene ___B, ___R, ___M, ___ No tiene ___B, ___R, ___M, ___ No tiene ___B, ___R, ___M, ___ No tiene ___B, ___R, ___M, ___ No tiene ___B, ___R, ___M, ___ No tiene ___ Si                      ___ No ___ Si                      ___ No
11.7	Iluminación de plataforma 11.7.1 Es suficiente? 11.7.2 Produce molestias?	___ Si                      ___ No ___ Si                      ___ No
<b>Observaciones</b>		
<b>12. SISTEMA ELECTROENERGETICO</b>		
12.1	Subestaciones 12.1.1 Limpieza 12.1.2 Organización 12.1.3 Estado de la Edificación	___B, ___R, ___M ___B, ___R, ___M ___B, ___R, ___M

	12.1.4 Pruebas periódicas del control automático	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	12.1.5 Sistema de tierra	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	12.1.6 Sistema de pararrayos	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	12.1.7 Medidas y medios de protección	
	12.1.8 Cumple con las normativas de protección contra incendio?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	12.1.9 Optimo el funcionamiento de los reguladores de brillantez?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	12.1.10 Optimo el funcionamiento del control remoto desde la torre de control	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
12.2	Fuentes secundarias de energía eléctrica	
	12.2.1 Cumple con las especificaciones de tiempo de conmutación.	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	12.2.2 Estado de conservación y mantenimiento	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	12.2.3 Se realizan pruebas periódicas?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
12.3	Calidad del suministro eléctrico	
	12.3.1 Estabilidad del voltaje	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	12.3.2 Estabilidad de la frecuencia	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
	12.3.3 Fallo en servicio de la red comercial	<input type="checkbox"/> Casi nunca, <input type="checkbox"/> pocas, <input type="checkbox"/> frecuentes
<b>Observaciones</b>		
<b>13. ESTACION DE SERVICIO DE RESCATE Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS</b>		
13.1	SSEI	
	13.1.1 Categoría disponible cumple requerimiento	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	13.1.2 Se realizan periódicamente simulacros?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	13.1.3 Cumple con los tiempos de respuesta?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	13.1.4 Existe Plan de Mantenimiento para el equipamiento?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	13.1.5 Estado del equipamiento	<input type="checkbox"/> B, <input type="checkbox"/> R, <input type="checkbox"/> M
<b>Observaciones</b>		



<b>14. CERCADO PERIMETRAL</b>		
14.1	Estado del cercado	___ B, ___ R, ___ M
14.2	Existen puntos de acceso sin control?	___ Si      ___ No
14.3	Existe vía perimetral?	___ Si      ___ No
<b>Observaciones</b>		
<b>15. CONSTRUCCIONES TEMPORALES O DE MANTENIMIENTO</b>		
18.1	Construcciones Temporales y Mantenimiento	
	18.1.2 Cumple con lo Reglamentado?	___ Si      ___ No
	18.1.3 Existen escombros en el área de movimiento?	___ Si      ___ No
	18.1.4 Las excavaciones están dentro de los parámetros establecidos?	___ Si      ___ No
<b>Observaciones</b>		
<b>16. PLANES DE EMERGENCIA</b>		
20.1	Plan de Emergencia	
	20.1.1 Existe Plan de Emergencia?	___ Si      ___ No
	20.1.2 Está actualizado?	___ Si      ___ No
<b>Observaciones</b>		

**17. PLANES DE MANTENIMIENTO**

21.1	Planes de Mantenimiento		
	21.1.1 Existen Planes de Mantenimiento?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	21.1.2 Se aplica en las instalaciones?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	21.1.3 Están actualizados?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
<b>Observaciones</b>			

Firma: \_\_\_\_\_  
JEFE DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA

Firma: \_\_\_\_\_  
ADMINISTRADOR DEL AERODROMO

**DICTAMEN TÉCNICO DE INSPECCIÓN**  
**CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

<b>AERÓDROMO INSPECCIONADO</b>	
<b>FECHA (Duración de la Inspección)</b>	
<b>INSPECTORES</b>	1
	2
	3
	4
	5
	6

<b>1. DICTAMEN DE INSPECCIÓN</b>		
<b>Total de medidas verificadas</b>		
<b>Total de deficiencias detectadas</b>		
<b>1.1 Recomendaciones de los Inspectores:</b>		
<b>1.2 Conclusiones:</b>		
<b>Calificación del aeródromo:</b>	<i>Bien</i>	
	<i>Regular</i>	
	<i>Mal</i>	

**Nota:**

**Bien:** Se certifica el aeródromo

**Regular:** Los inspectores valorarán las deficiencias detectadas y decidirán en comisión la certificación o no del aeródromo.

**Mal:** No se certificará el aeródromo

Firma: \_\_\_\_\_  
 Jefe del Equipo de Certificación y  
 Vigilancia



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE NORMAS Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS	APÉNDICE C REVISIÓN Original FECHA: 22 - 07 -2015
--	---

**APÉNDICE C      Lista de Formularios de Evaluación del personal (RESERVADO)**

---- FIN-----