

18.21

**DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA**

RESOLUCIÓN N° 254.2011

EX

Aeropuerto Internacional de Carrasco, Gral. Cesáreo L. Berisso, **07 JUN 2011**

VISTO: La necesidad de continuar con el proceso de adecuación de las reglamentaciones aeronáuticas nacionales, RAU 139 “Certificación de Aeródromos”, de acuerdo a las normas internacionales vigentes para la República, especialmente los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

RESULTANDO: I) Que el Reglamento Aeronáutico Uruguayo RAU 139 “Certificación de Aeródromos” fue aprobado por Resolución N° 098/005 de 25 de abril de 2005 en base a la delegación de atribuciones conferida por Resolución N° 1808/003 de 12 de diciembre de 2003 dictada en Consejo de Ministros.

II) Que el citado RAU 139 contiene normativa relacionada con el RAU AGA-Revisión Original, Aeródromos – Diseño y Operaciones de Aeródromos, aprobado por Resolución N° 158-2011 de 4 de abril de 2011.

CONSIDERANDO: I) Que el proceso de adecuación de las Reglamentaciones a los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional ha avanzado sustancialmente mediante los Decretos 349/000 de 28 de noviembre de 2000 y 183/001 de 26 de abril de 2001 y las disposiciones posteriores dictadas por esta Dirección Nacional.

II) Que la Organización de Aviación Civil Internacional, efectuó en nuestro país una auditoría de vigilancia de la seguridad operacional, en el marco de un Programa Universal dispuesto por la Asamblea de la referida Organización Internacional. De la misma resultaron una serie de recomendaciones en cuanto a modificaciones de las reglamentaciones, que se han venido ejecutando.

III) Que a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica se le ha delegado atribuciones por parte del Poder Ejecutivo para la aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes

aplicables, entre otras materias en lo referido a Aeródromos por Resolución N° 1808/003 de 12 de diciembre de 2003 dictada en Consejo de Ministros.

ATENCIÓN: A lo expuesto y a lo dispuesto en el numeral 4° del artículo 168 de la Constitución de la República y en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, ratificado por ley 12.018 de 4 de noviembre de 1953.

**EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA
EN USO DE ATRIBUCIONES DELEGADAS**

RESUELVE:

- 1°) Apruébase el Reglamento Aeronáutico Uruguayo RAU 139 “Certificación de Aeródromos”, Revisión 1, que se encuentra adjunto a la presente Resolución y forma parte de la misma.
- 2°) Comuníquese a la Presidencia de la República y al Ministerio de Defensa Nacional.
- 3°) Publíquese en el Diario Oficial y en el sitio en web de la DINACIA, www.dinacia.gub.uy.
- 4°) Pase al Director de Secretaría a efectos de la instrumentación de lo dispuesto en 2° y 3°.
- 5°) Remítase copia de la presente Resolución al Director General de Aviación Civil y al Director General de Infraestructura Aeronáutica a sus efectos. Cumplido archívese en la Asesoría de Normas Técnico Aeronáuticas.

**POR EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E
INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA Y P/S/O**

EL DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

CORONEL (CyE)


ANGEL VANZINI



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACION CIVIL
E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
(DINACIA)**

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

RAU 139

CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

ÍNDICE

RAU-139

REGLAMENTO CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	Página
Guía de Revisiones al RAU 139	I
ÍNDICE	II
Lista de páginas efectivas del RAU 139	IV
SUBPARTE A GENERALIDADES Y DEFINICIONES	1
139.1 APLICABILIDAD	1
139.3 DEFINICIONES	1
139.5 ACRÓNIMOS.....	8
SUBPARTE B MANUAL DE AERÓDROMOS	1
139.1 GENERALIDADES:	1
139.3 UBICACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO	1
139.5 INFORMACIÓN QUE HA DE INCLUIRSE EN EL MANUAL DE AERÓDROMO	1
139.7 ENMIENDA DEL MANUAL DE AERÓDROMO	2
139.9 NOTIFICACIÓN DE CAMBIOS AL MANUAL DE AERÓDROMO	2
139.11 APROBACIÓN POR LA DINACIA DEL MANUAL DE AERÓDROMO	2
139.13 DETALLES QUE HAN DE INCLUIRSE EN EL MANUAL DE AERÓDROMO	2
SUBPARTE C OBLIGACIONES DEL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO	1
139.1 GENERALIDADES	1
139.3 CUMPLIMIENTO DE REGLAMENTACIONES	1
139.5 COMPETENCIA DEL PERSONAL OPERACIONAL Y DE MANTENIMIENTO.....	1
139.7 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL AERÓDROMO	1
139.9 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO	1
139.11 AUDITORÍAS INTERNAS Y NOTIFICACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO.	2
139.13 ACCESO AL AERÓDROMO	2
139.15 NOTIFICACIÓN E INFORMES	2
139.17 INSPECCIONES ESPECIALES.....	3
139.19 AVISOS DE ADVERTENCIA	3
139.21 ELIMINACIÓN DE OBSTRUCCIONES EN LA SUPERFICIE DEL AERÓDROMO.	4
139.23 ELIMINACIÓN DE SUSTANCIAS PERJUDICIALES SOBRE LA SUPERFICIE DEL PAVIMENTO.	4
139.25 PROGRAMA DE SEGURIDAD AVSEC	4
SUBPARTE D PROCEDIMIENTOS DE CERTIFICACIÓN DE EXP. DE AERODROMOS.....	1
139.1 REQUISITO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO:	1
139.3 PROCESO DE CERTIFICACIÓN	1
139.5 SOLICITUD DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS:.....	1
139.7 OTORGAMIENTO DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:.....	1
139.9 APROBACIÓN DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN	2
139.11 AUTORIDAD DE LA INSPECCIÓN	2
139.13 DURACIÓN DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:.....	2
139.15 DEVOLUCIÓN DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:	2
139.17 TRANSFERENCIA DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO	2
139.19 CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO PROVISIONAL	3
139.21 ENMIENDA DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO	3
SUBPARTE E EVALUACIÓN DE UNA SOLICITUD DE CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.....	1
139.1 TRATAMIENTO DE LA EXPRESIÓN DE INTERÉS	1

139.3 EVALUACIÓN DE UNA SOLICITUD DE CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO 1

139.5 OTORGAMIENTO O RECHAZO DE UN CERTIFICADO 2

139.7 PROMULGACIÓN EN LA AIP DE LA CONDICIÓN CERTIFICADA Y DETALLES DEL AERÓDROMO 2

 APÉNDICE A. ESTUDIOS AERONÁUTICOS..... 1

 139.1 FINALIDAD: 1

 139.3 APLICACIÓN: 1

 139.5 DEFINICIÓN:..... 1

 139.7 ANÁLISIS TÉCNICO: 1

RAU – 139

REGLAMENTO CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Lista de páginas efectivas del RAU 139			
Detalle	Página	Revisión	Fecha
SUBPARTE A GENERALIDADES Y DEFINICIONES	139-A-1 AL 139-A-8	REV 1.0	08/2010
SUBPARTE B MANUAL DE AERÓDROMOS	139-B-1 AL 139-B-11	REV 1.0	08/2010
SUBPARTE C OBLIGACIONES DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO	139-C-1 AL 139-C-4	REV 1.0	08/2010
SUBPARTE D PROCEDIMIENTOS DE CERTIFICACIÓN DE EXP. DE AERÓDROMO	139-D-1 AL 139-D-3	REV 1.0	08/2010
SUBPARTE E EVALUACIÓN DE UNA SOLICITUD DE CERTIFICACIÓN	139-E-1 AL 139-E-2	REV 1.0	08/2010
APÉNDICE A ESTUDIOS AERONÁUTICOS	139-AP-1	REV 1.0	08/2010

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE A GENERALIDADES Y DEFINICIONES

139.1 APLICABILIDAD

(a) Este Reglamento establece los procedimientos para Certificar:

(1) Los aeródromos públicos o privados en los que se registren operaciones regulares de transporte aéreo público regular en la que se empleen aeronaves de más de 30 asientos.

(2) Todos aquellos aeródromos públicos o privados que no se encuentren comprendidos dentro del numeral anterior, cuyos explotadores o propietarios así lo deseen, podrán solicitarlo a la DINACIA, a los efectos de su evaluación e inclusión en el programa de certificación.

139.3 DEFINICIONES

(a) En la presente Reglamentación Aeronáutica Uruguaya RAU 139 Certificación de Aeródromos, los términos y expresiones indicadas a continuación, tendrán los significados siguientes:

(1) ACTUACIÓN HUMANA. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

(2) AERÓDROMO. Es toda área delimitada, terrestre o acuática habilitada por la DINACIA y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.

(3) AERÓDROMO CERTIFICADO. Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un Certificado de Explotador de Aeródromo.

(4) ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR). Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista, puede ver las señales de superficie o las luces que la delimitan o señalan su eje.

(5) ALTITUD. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

(6) ALTURA. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

(7) ALTURA ELIPSOIDAL (Altura geodésica). Altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

(8) ALTURA ORTOMÉTRICA. Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación sobre el nivel medio del mar MSL.

(9) APARTADERO DE ESPERA. Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con el objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

(10) APROXIMACIONES PARALELAS DEPENDIENTES. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

(11) APROXIMACIONES PARALELAS INDEPENDIENTES. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes

(12) ÁREA DE ATERRIZAJE. Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

(13) ÁREA DE DESHIELO / ANTIHIELO. Área que comprende una parte interior donde se estaciona el avión que está por recibir el tratamiento de deshielo/antihielo y una parte exterior para maniobrar con dos o más unidades móviles de equipo de deshielo/antihielo

(14) ÁREA DE MANIOBRAS. Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

(15) ÁREA DE MOVIMIENTO. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

- (16) **ÁREA DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA (RESA).** Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.
- (17) **ÁREA DE SEÑALES.** Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres
- (18) **AEROPUERTO.** Son aeropuertos los aeródromos públicos dotados de instalaciones y servicios necesarios para la atención de las aeronaves, los requerimientos del tráfico, el embarque y el desembarque de pasajeros y la carga siempre que estén debidamente fiscalizados por las autoridades competentes.
- (19) **ATERORIZAJE INTERRUMPIDO.** Maniobra de aterrizaje que se suspende de manera inesperada en cualquier punto por debajo de la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos (OCA/H).
- (20) **AUTORIDAD AERONÁUTICA.** La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.N.A.C.I.A.).
- (21) **AUTORIDAD AEROPORTUARIA.** La autoridad designada por la Dirección Nacional de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, responsable de la administración del aeródromo.
- (22) **BALIZA.** Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.
- (23) **BARRETA.** Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.
- (24) **CALENDARIO.** Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día (ISO 19108*).
- (25) **CALENDARIO GREGORIANO.** Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano (ISO 19108*).
- (26) **CALIDAD DE LOS DATOS.** Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.
- (27) **CALLE DE RODAJE (TWY).** Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:
- (i) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
 - (ii) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
 - (iii) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otra calle de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.
- (28) **CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.** Certificado otorgado por la DINACIA de conformidad con las normas aplicables a la explotación de aeródromos.
- (29) **CLAVE DE REFERENCIA DE AERÓDROMO.** Método simple para relacionar entre sí las numerosas especificaciones relativas a las características de los aeródromos, con el fin de suministrar una serie de instalaciones aeroportuarias que convengan a los aviones que se prevé operarán en ellos.
- (30) **COEFICIENTE DE UTILIZACIÓN.** El porcentaje de tiempo durante el cual el uso de una pista o sistema de pistas no está limitado por la componente transversal del viento.
- (31) **DECLINACIÓN DE LA ESTACIÓN.** Variación de alineación entre el radial de 0 grado del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR
- (32) **DENSIDAD DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO**
- (i) Reducida: Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente

inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.

(ii) Media: Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo.

(iii) Intensa: Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, o típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.

(33) DISTANCIAS DECLARADAS

(i) Recorrido de despegue disponible (TORA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

(ii) Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.

(iii) Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, si la hubiera.

(iv) Distancia de aterrizaje disponible (LDA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

(34) ELEVACIÓN. Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

(35) ELEVACIÓN DE AERÓDROMO. La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

(36) ESTUDIO AERONÁUTICO. Un estudio aeronáutico es un estudio de un problema aeronáutico para determinar posibles soluciones y seleccionar una solución que resulte aceptable sin que afecte negativamente la seguridad. Un estudio aeronáutico puede realizarse cuando las normas de aeródromo no pueden satisfacerse como resultado de desarrollo o ampliaciones. Dicho estudio se emprende con mayor frecuencia durante la planificación de un nuevo aeropuerto o durante la certificación de un aeródromo existente.

(37) EXACTITUD. Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y en valor

real. En la medición de los datos de posición, la exactitud se expresa normalmente en término de valores de distancia respecto a una posición ya determinada, dentro de los cuales se situará la posición verdadera con un nivel de probabilidad definido.

(38) EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo

(39) EXPOSICIÓN ADMISIBLE MÁXIMA (MPE). El nivel máximo de radiación láser internacionalmente aceptado al que pueden estar expuestos los seres humanos sin riesgo de daños biológicos en el ojo o en la piel

(40) FARO AERONÁUTICO Luz aeronáutica de superficie, visible en todas las direcciones ya sea continua o intermitentemente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.

(41) FARO DE AERÓDROMO Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

(42) FARO DE IDENTIFICACIÓN. Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirve de referencia

(43) FARO DE PELIGRO Faro aeronáutico utilizado a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.

(44) FIABILIDAD DEL SISTEMA DE ILUMINACIÓN La probabilidad de que el conjunto de la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados y que el sistema sea utilizable en las operaciones

(45) FRANJA DE CALLE DE RODAJE Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

(46) FRANJA DE PISTA Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

(i) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y

- (ii) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.
- (47) GEOIDE Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental. El geoide tiene forma irregular debido a las perturbaciones gravitacionales locales (mareas, salinidad, corrientes, etc.) y la dirección de la gravedad es perpendicular al geoide en cada punto.
- (48) HAZ Una colección de rayos que pueden ser paralelos, divergentes o convergentes.
- (49) HELIPLATAFORMA Helipuerto situado en una estructura mar adentro, ya sea flotante o fija.
- (50) HELIPUERTO Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.
- (51) HELIPUERTO DE SUPERFICIE Helipuerto emplazado en tierra o en el agua.
- (52) HELIPUERTO ELEVADO Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.
- (53) INCURSION EN PISTA Todo suceso en un aeródromo que suponga al presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave
- (54) INDICADOR DE SENTIDO DE ATERRIZAJE. Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento, para el aterrizaje o despegue.
- (55) INSTALACIÓN DE DESHIELO/ANTIHILO Instalación donde se eliminan del avión la escarcha, el hielo o la nieve (deshielo) para que las superficies queden limpias, o donde las superficies limpias del avión reciben protección (antihielo) contra la formación de escarcha o hielo y la acumulación de nieve o nieve fundente durante un período limitado.
- (56) INTEGRIDAD(datos aeronáuticos) Grado de garantía de que no se han perdido ni alterado ninguna de las referencias aeronáuticas ni sus valores después de la obtención original de la referencia o de una enmienda autorizada
- (57) INTENSIDAD EFECTIVA La intensidad efectiva de una luz de destellos es igual a la intensidad de una luz fija del mismo color que produzca el mismo alcance visual en idénticas condiciones de observación
- (58) INTERSECCIÓN DE CALLES DE RODAJE Empalme de dos o más calles de rodaje.
- (59) LASER Es el acrónimo de "amplificación de luz por emisión estimulada de radiación". Un dispositivo que produce un intenso haz o radiación óptica intensa, coherente, direccional, estimulando la emisión de fotones mediante transiciones electrónicas o moleculares a niveles de energía inferiores.
- (60) LETRERO
- (i) Letrero de mensaje fijo. Letrero que presenta solamente un mensaje.
- (ii) Letrero de mensaje variable. Letrero con capacidad de presentar varios mensajes predeterminados o ningún mensaje, según proceda.
- (61) LONGITUD DEL CAMPO DE REFERENCIA DEL AVIÓN Longitud de campo mínima necesaria para el despegue con el peso máximo homologado de despegue al nivel del mar, en atmósfera tipo, sin viento y con pendiente de pista cero, como se indica en el correspondiente manual de vuelo del avión, prescrita por la autoridad que otorga el certificado, según los datos equivalentes que proporcione el fabricante del avión. Longitud de campo significa longitud de campo compensado para los aviones, si corresponde, o distancia de despegue en los demás casos.
- (62) LUCES DE PROTECCIÓN DE PISTA. Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.
- (63) LUZ AERONÁUTICA DE SUPERFICIE Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.
- (64) LUZ DE DESCARGA DE CONDENSADOR Lámpara en la cual se producen destellos de gran intensidad y de

duración extremadamente corta, mediante una descarga eléctrica de alto voltaje a través de un gas encerrado en un tubo.

(65) LUZ FIJA Luz que posee una intensidad luminosa constante cuando se observa desde un punto fijo.

(66) MANUAL DE AERÓDROMO El Manual que forma parte de la solicitud de un Certificado de Explotador de Aeródromo con arreglo al reglamento RAU 139 Certificación de Aeródromos, incluyendo toda enmienda del mismo aprobada por la DINACIA

(67) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL ORGANISMO DE MANTENIMIENTO Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección

(68) MARGEN Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

(69) NIEVE (en tierra)

(i) Nieve seca: Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar o, si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusive.

(ii) Nieve mojada: Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas, o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: de 0,35 a 0,5 exclusive.

(iii) Nieve compactada: Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta, Densidad relativa: 0,5 o más.

(70) NIEVE FUNDENTE Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo, se proyecta en forma de salpicaduras. Densidad relativa: 0,5 a 0,8.

(71) NUMERO DE CLASIFICACIÓN DE AERONAVES (ACN) Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

(72) NUMERO DE CLASIFICACIÓN DE PAVIMENTOS (PCN) Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones para operaciones de aeronaves.

(73) OBJETO FRANGIBLE Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves

(74) OBSTÁCULO Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie; o sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo.

(75) ONDULACIÓN GEOIDAL Distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia. Con respecto al elipsoide definido del Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84.

(76) OPERADOR DE AERÓDROMO Persona física o jurídica, de derecho público o privado, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y operación de un aeródromo.

(77) OPERACIONES PARALELAS SEGREGADAS Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas.

(78) PISTA (RWY) Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

(79) PISTA DE DESPEGUE Pista destinada exclusivamente a los despegues.

(80) PISTA DE VUELO POR INSTRUMENTOS Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:

(i) Pista para aproximaciones que no sean de precisión. Pista de vuelo por instrumentos servida por ayudas visuales y una no visual que proporciona por lo menos

guía direccional adecuada para la aproximación directa.

(ii) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS y por ayudas visuales destinadas a operaciones con una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad de no menos de 800 m o con un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

(iii) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS y por ayudas visuales destinadas a operaciones con una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

(iv) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma, y

(A) destinada a operaciones con una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista no inferior a 175 m;

(B) destinada a operaciones con una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft), o sin altura de decisión, y un alcance visual en la pista inferior a 175 m pero no inferior a 50 m.

(C) destinada a operaciones sin altura de decisión y sin restricciones de alcance visual en la pista.

(81) PISTA DE VUELO VISUAL Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimientos visuales para la aproximación.

(82) PISTA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN De acuerdo con Definición (79) Pista de Vuelo por instrumentos.

(83) PISTAS CASI PARALELAS Pistas que no se cortan, pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15 grados o menos.

(84) PISTAS PRINCIPALES Pista que se utiliza con preferencia a otras, siempre que las condiciones lo permitan.

(85) PLATAFORMA (APN) Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar

cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

(86) PLATAFORMA DE VIRAJE EN LA PISTA. Una superficie definida en el terreno de un aeródromo adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre una pista.

(87) PRINCIPIOS RELATIVOS A FACTORES HUMANOS Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

(88) PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL. Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional

(89) PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

(90) PUNTO CRITICO (HOT SPOT) Ubicación en un aeródromo en el área de maniobras con una historia o potencial riesgo de colisión o incursión en pista, y donde es necesaria una mayor atención por parte de los pilotos y los conductores.

(91) PUNTO DE ESPERA DE ACCESO A LA PISTA Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para el sistema ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice lo contrario.

(92) PUNTO DE ESPERA EN LA VIA DE VEHÍCULOS Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.

(93) PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO Punto designado destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

(94) PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

(95) RAYO LASER Es el acrónimo de "amplificación de luz por emisión estimulada por radiación". Un dispositivo que produce un intenso haz direccional y coherente de la luz que su uso puede causar en el espacio aéreo navegable, posibles efectos peligrosos en particular, a los pilotos durante las fases críticas del vuelo, tales como el despegue y aproximación / aterrizaje

(96) REFERENCIA (datum). Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (ISO 19104*).

(97) REFERENCIA GEODÉSICA Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

(98) SALIDAS PARALELAS INDEPENDIENTES Salidas simultáneas desde pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas.

(99) SEÑAL Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

(100) SEÑAL DE IDENTIFICACIÓN DE AERÓDROMO Señal colocada en un aeródromo para ayudar a que se identifique el aeródromo desde el aire.

(101) SERVICIO DE DIRECCIÓN EN LA PLATAFORMA Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.

(102) SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Sistema para la gestión de la seguridad operacional en los aeródromos que incluye la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones para que un explotador de aeródromo ponga en práctica los criterios de seguridad de aeródromos, y que permite controlar la seguridad y utilizar los aeródromos en forma segura.

(103) SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos

imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y aeropuerto y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

(104) TIEMPO DE CONMUTACIÓN (Luz) El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.

(105) TIEMPO MAXIMO DE EFECTIVIDAD Tiempo estimado durante el cual el anticongelante (tratamiento) impide la formación de hielo y escarcha, así como la acumulación de nieve en las superficies del avión que se están protegiendo (tratadas).

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

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

(108) UMBRAL (THR) Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

(109) UMBRAL DESPLAZADO Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

(110) VERIFICACIÓN POR REDUNDANCIA CÍCLICA (CRC) Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporcionan un cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.

(111) VÍA DE VEHÍCULOS Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

(112) ZONA DE PARADA (SWY) Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

(113) ZONAS DE PROTECCIÓN (Limitaciones al dominio en beneficio de la navegación en beneficio de la navegación aérea Código Aeronáutico Ley 14.305)

(i) Principio. El fraccionamiento de tierras, las modificaciones o ampliaciones de centros poblados y las propiedades vecinas a los aeródromos y aeropuertos comprendidos en las zonas de protección que para cada caso establezca el Poder Ejecutivo, estarán sujetos a restricciones especiales en lo referente a construcción y mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas. (Ley 14.305, Código Aeronáutico Cap. III Art. 72)

(ii) Servidumbre. Los planos de zonas de protección de cada aeródromo o aeropuerto, incluirán las áreas en que está prohibido levantar cualquier obstáculo de las características indicadas en el artículo. 72(Ley 14.305, Código Aeronáutico. Cap. III Art. 73)

(114) ZONA DE TOMA DE CONTACTO (TDZ) Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto en la pista.

(115) ZONA DE VUELO SIN RAYOS LÁSER (LFFZ) Espacio aéreo en la proximidad del aeródromo donde la radiación queda limitada a un nivel en que no sea posible que cause interrupciones visuales.

(116) ZONA DE VUELO CRÍTICA DE RAYOS LÁSER (LCFZ) Espacio aéreo en la proximidad de un aeródromo pero fuera de la LFFZ en que la radiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause efectos de deslumbramiento.

(117) ZONA DE VUELO SENSIBLE DE RAYOS LÁSER (LSFZ) Espacio aéreo exterior y no necesariamente contiguo a las LFFZ y LCFZ en que la radiación queda limitada a un nivel en que no sea posible que los rayos encieguen o tengan efecto post-imagen.

(118) ZONA DE VUELO NORMAL DE RAYOS LÁSER (NFZ) Espacio aéreo no definido como LFFZ, LCFZ o LSFZ pero que debe estar protegido de radiaciones láser que puedan causar daños biológicos a los ojos.

(119) ZONA DE VUELO PROTEGIDA DE RAYOS LÁSER Espacio aéreo específicamente destinado a moderar los efectos peligrosos de la radiación por rayos láser.

(120) ZONA DESPEJADA DE OBSTÁCULOS (OFZ) Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesario para fines de navegación aérea.

(121) ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS (CWY) Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la Autoridad Aeronáutica, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

139.5 ACRONIMOS

(1) AIP: Publicación de Información Aeronáutica

(2) AVSEC: Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita.

(3) ATC Control de tránsito aéreo

(4) ATS: Servicios de Tránsito Aéreo, Air Traffic Services.

(5) ILS: Sistema de aterrizaje por instrumentos, *Instrument Landing System*.

(6) NOTAM: Aviso a los aviadores

(7) PAPI: Indicador de precisión de la senda de planeo de aproximación, *Precision Approach Path Indicator*.

(8) SMS. Sistema de gestión de la seguridad operacional. *Safety Management System*

(9) SSEI. Servicio de Salvamento y extinción de incendios.

(10) VOR.- Radiofaro omnidireccional VHF *VHF omnidirectional radio range*

SUBPARTE B MANUAL DE AERÓDROMOS

139.1 GENERALIDADES:

(a) El explotador de aeródromo certificado debe tener un manual, que se conocerá como Manual de Aeródromo, para el aeródromo en cuestión

(1) será escrito a máquina o impreso, y estará firmado por el explotador del aeródromo;

(2) se presentará en un formato que facilite la revisión;

(3) contará con un sistema para registrar la vigencia de las páginas y las enmiendas de las mismas, incluyendo una página para registrar las revisiones o enmiendas; (tabla de registro de revisiones y tabla de páginas efectivas) y

(4) se organizará de forma que facilite la preparación, el examen y el proceso de aprobación.

139.3 UBICACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO

(a) El explotador del aeródromo:

(1) proporcionará a la DINACIA dos (2) ejemplares completos actualizados del Manual de Aeródromo.

(2) conservará por lo menos un ejemplar completo y actualizado del Manual de Aeródromo en el aeródromo y otro ejemplar en la oficina principal del explotador, si no está emplazada en el aeródromo.

(3) pondrá a disposición del personal autorizado de la DINACIA, a efectos de inspección, el ejemplar a que se hace referencia en la Subparte B 139.1 (a).

(4) suministrará las partes aplicables del Manual del Aeródromo al personal responsable del aeropuerto para su ejecución y en especial a las áreas de operaciones y mantenimiento del aeródromo.

139.5 INFORMACION QUE HA DE INCLUIRSE EN EL MANUAL DE AERÓDROMO

(a) A los fines de la Certificación, el explotador de un aeródromo deberá incluir los detalles siguientes en el Manual de Aeródromo, en la medida en que sean aplicables al aeródromo, en el marco de las partes que se indican a continuación, independientemente que algunas de las actividades desarrolladas en el mismo fueran realizadas por el explotador, por la propia DINACIA, otros organismos estatales o por otra persona física o jurídica de derecho privado:

(1) **Parte 1.** La información general que se indica en el punto 139.13 (Detalles que han de incluirse en el Manual de Aeródromo) de la presente reglamentación sobre la finalidad y ámbito del Manual de Aeródromo; el requisito jurídico para un Certificado de Explotador de Aeródromo y un Manual de Aeródromo según se prescribe en los reglamentos nacionales; las condiciones para el uso del aeródromo; los servicios de información aeronáutica disponibles y los procedimientos para su aprobación; el sistema para registrar los movimientos de aeródromos y las obligaciones del titular de un certificado de explotador de aeródromo según se especifican en la Subparte D de esta reglamentación.

(2) **Parte 2.** Detalles del emplazamiento del aeródromo según se establece en el punto Sub parte B 139.13 (b) Parte II.- Detalles del emplazamiento del Aeródromo de esta reglamentación.

(3) **Parte 3.** Detalles del aeródromo que deben notificarse al Servicio de Información Aeronáutica de la DINACIA, según se establece en esta Subparte B, Sección 139.13 (c) Parte III (Detalles del aeródromo que deben notificarse al AIS), de esta reglamentación.

(4) **Parte 4.** Las dimensiones del aeródromo e información conexas y los procedimientos de operación del aeródromo y las medidas de seguridad establecidas en la Subparte B, Sección 139.13 (c) Parte III y (d) Parte IV de este reglamento. Estos pueden incluir referencias a los procedimientos del

tránsito aéreo como los pertinentes a las operaciones con mala visibilidad. Los procedimientos de gestión del tránsito aéreo normalmente se publican en el manual de servicios de tránsito aéreo con referencia al Manual de Aeródromo.

(5) **Parte 5.** Detalles de la administración del aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad según se establecen en esta reglamentación.

(b) Si en el marco de la Subparte D, Sección 139.1 (Requisitos de Certificación de Aeródromo) la DINACIA exige al explotador de aeródromo de ajustarse a algún requisito establecido en el procedimiento para el otorgamiento de un Certificado de Explotador de Aeródromo, se indicara en el Manual de Aeródromos el número de identificación dada a dicha dispensa y la fecha en que ésta entró en vigor así como cualquier condición o procedimiento sujetos a los cuales la exención fue otorgada.

(c) Si no se incluye un detalle en el Manual de Aeródromo porque no se aplica al aeródromo, el explotador de éste último deberá indicar en el Manual el motivo correspondiente.

(d) Las Resoluciones emitidas por la DINACIA que contengan métodos y/o procedimientos para el desarrollo de diversas actividades tales como mantenimiento de pavimentos, medición del coeficiente de rozamiento, mantenimiento de Ayudas Visuales e instalaciones eléctricas, ayudas electrónicas de Navegación y Aterrizaje, traslado de aeronaves inutilizadas, servicios de salvamento y extinción de incendios, control del peligro de fauna, control de obstáculos, etc., formarán parte del Manual del Aeródromo como Anexos.

139.7 ENMIENDA DEL MANUAL DE AERÓDROMO

(a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo debe modificar o enmendar el Manual de Aeródromo, siempre que sea necesario, para mantener la exactitud de la información registrada.

(b) Para mantener la exactitud del Manual de Aeródromo, la DINACIA podrá encargar por escrito al titular de un certificado

de explotador de aeródromo que modifique o enmiende el Manual con arreglo a dicha directiva.

139.9 NOTIFICACION DE CAMBIOS AL MANUAL DE AERÓDROMO

(a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo debe presentar la solicitud a la, DINACIA como mínimo con (30) treinta días de anticipación, todo cambio que desee efectuar en el Manual de Aeródromo.

139.11 APROBACIÓN POR LA DINACIA DEL MANUAL DE AERÓDROMO

(a) La DINACIA aprobará el Manual de Aeródromo y toda enmienda o modificación del mismo, siempre que éste satisfaga los requisitos de las disposiciones establecidas en las partes pertinentes del presente reglamento.

139.13 DETALLES QUE HAN DE INCLUIRSE EN EL MANUAL DE AERÓDROMO

(a) PARTE I.- GENERALIDADES

(1) EL Manual de Aeródromos incluirá la siguiente información:

(i) Información general, finalidad y ámbito del Manual de Aeródromo;

(ii) el requisito jurídico de Certificado de Explotador de Aeródromo y de Manual de Aeródromo según lo prescriben los reglamentos nacionales;

(iii) las condiciones de operación del aeródromo, incluyendo una declaración por la que el explotador se compromete a que el aeródromo, cuando está disponible para el despegue y aterrizaje de aeronaves, lo estará en todo momento para todas las personas en iguales condiciones términos y condiciones operativos;

(iv) el sistema de información aeronáutica disponible y los procedimientos para la promulgación de dicha información;

(v) el sistema para registrar movimientos de aeronaves, y

(vi) las obligaciones del explotador del aeródromo.

(b) PARTE II.- DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO

(1) La Información general, incluirá lo siguiente:

(i) un plano del aeródromo indicando las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo incluyendo, en particular, el emplazamiento de cada indicador de la dirección del viento;

(ii) un plano del aeródromo indicando los límites del mismo; y en caso de haber sido concesionado el aeródromo se indicará también el área de concesión

(iii) un plano que indique la distancia del aeródromo con respecto a la ciudad, pueblo u otra área poblada más cercana, y el emplazamiento de cualquier instalación y equipo de aeródromo fuera de los límites de éste, y

(iv) detalles del título de propiedad del predio en que se encuentra emplazado el aeródromo y de todo derecho real o gravamen que exista sobre el mismo. Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos del título, indicación de los detalles del título de propiedad o de los derechos respecto del predio sobre el que el aeródromo está emplazado y un plano que indique los límites y la posición del aeródromo.

(c) PARTE III.- DETALLES DEL AERÓDROMO QUE SERÁN NOTIFICADOS AL SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA (AIS)

(1) INFORMACION GENERAL

(i) nombre del aeródromo;

(ii) emplazamiento del aeródromo;

(iii) coordenadas geográficas del punto de referencia de aeródromo determinadas con arreglo a la referencia del Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84);

(iv) elevación y ondulación del geode en el aeródromo;

(v) la elevación de cada umbral y ondulación del geode, elevación del extremo de pista y todos los puntos importantes altos y bajos a lo largo de la pista, así como la mayor elevación de la zona del punto de toma de contacto de las pistas de aproximación de precisión;

(vi) temperatura de referencia del aeródromo;

(vii) detalles del faro del aeródromo, y

(viii) nombre del explotador de aeródromo y dirección y números telefónicos en los cuales pueda ubicarse en todo momento a dicho explotador.

(2) DIMENSIONES DEL AERÓDROMO E INFORMACION CONEXA

(i) La Información general, incluirá lo siguiente:

(A) pistas, principal y secundaria, marcación verdadera, numero de designación, longitud, anchura, ubicación del umbral desplazado, pendiente, tipo de superficie, tipo de pista y, para las pistas de aproximación de precisión, existencia de una zona despejada de obstáculos;

(B) longitud, anchura y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad de extremo de pista, zonas de parada;

(C) longitud, anchura y tipo de superficie de las calles de rodaje;

(D) tipo de superficie de la plataforma y puestos de parada de aeronaves;

(E) longitud de la zona libre de obstáculos y perfil del terreno;

(F) ayudas visuales para procedimientos de aproximación, por ejemplo, tipo de iluminación de aproximación y sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI/APAPI); señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en calles de rodaje (incluyendo puestos de espera de la pista, puntos de espera intermedios y

barras de parada) y plataformas, emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de atraque; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación;

(G) emplazamiento y radiofrecuencia de los puntos de verificación de aeródromo del VOR;

(H) ubicación y designación de las rutas de rodaje normales;

(I) coordenadas geográficas de cada umbral;

(J) coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de las calles de rodaje;

(K) coordenadas geográficas de cada puesto de estacionamiento de aeronave;

(L) coordenadas geográficas y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las vecindades del aeródromo. (Esta información puede indicarse mejor en forma de cartas como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en los RAU correspondientes, Cartas aeronáuticas RAU MAP y Servicios de información aeronáutica RAU AIS.

(M) tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo utilizando el número de clasificación de aeronaves –número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN);

(N) una o más ubicaciones de verificación de altímetro previa al vuelo establecidas en una plataforma, así como su elevación;

(O) distancias declaradas: recorrido de despegue disponible (TORA), distancia de despegue disponible (TODA), distancia de aceleración-parada disponible (ASDA), distancia de aterrizaje disponible (LDA);

(P) plan de traslado de aeronaves inutilizadas: números de teléfono, télex, facsímil, y dirección de correo-electrónico (e-mail) de la persona designada como coordinador del aeródromo para el traslado

de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar; y

(Q) salvamento y extinción de incendios: nivel de protección proporcionado, expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios, que deberá estar de acuerdo con las normas que figuran en el RAU AGA Diseño y operaciones de Aeródromos y el tipo y los volúmenes de agentes de extinción normalmente disponibles en el aeródromo

(R) El explotador de aeródromo asegurará la precisión de la información proporcionada en beneficio de la seguridad de las aeronaves. La DINACIA comprobará que la información que exija estudios y evaluaciones de ingeniería sea obtenida o verificada por técnicos calificados, asignados por la misma.

(d) PARTE IV.- DETALLES DE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AERÓDROMO Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

(1) NOTIFICACIONES DE AERÓDROMO

(i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para notificar todo cambio que se introduzca en la información sobre el aeródromo presentada en la AIP y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo:

(A) Procedimientos para notificar a la DINACIA sobre cualquier cambio y para registrar la notificación de los cambios durante y fuera de las horas normales de operaciones del aeródromo;

(B) los nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios y sus números telefónicos durante y fuera de las horas normales de operaciones del aeródromo; y

(C) la dirección y los números telefónicos, proporcionados por la DINACIA, del lugar en que los cambios han de notificarse a la misma.

(2) ACCESO AL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO

(i) El explotador de aeródromo en su programa de Seguridad detallará los procedimientos que deban seguirse en coordinación con las dependencias correspondientes, a los efectos de prevenir la interferencia ilícita y evitar ingresos no autorizados de personas, vehículos, equipo, animales u otros objetos que constituyan riesgo o peligro en el *área de movimiento* del aeródromo

(3) PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO

(i) El explotador de aeródromo detallará el plan de emergencia del aeródromo, incluyendo lo siguiente:

(A) planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías (a definir en el Manual de Aeródromo), incluyendo el mal funcionamiento de aeronaves en vuelo; incendios estructurales; sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura); apoderamiento ilícito de aeronaves; accidentes e incidentes en el aeropuerto, abarcando consideraciones de "durante la emergencia" y "después de la emergencia";

(B) detalles de ensayos de instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de dichos ensayos;

(C) detalles de ejercicios para ensayar planes de emergencia, incluyendo la frecuencia de simulacros generales del plan no mayor a dos (2) años, y su planificación;

(D) detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia,

(E) detalles de simulacros en mesa por lo menos una vez cada seis meses, salvo en el periodo de seis meses en el que se realiza un simulacro general;

(F) una lista de organizaciones, agencias y personal con autoridad, tanto dentro como fuera del aeropuerto, con funciones en el emplazamiento-, sus números de teléfono y facsímil, direcciones de correo electrónico y radiofrecuencias de sus oficinas;

(G) establecimiento de un Comité de Emergencia del Aeródromo para organizar instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias; y

(H) nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos de la operación de emergencia.

(4) SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS

(i) El explotador de aeródromo detallará las instalaciones, equipo, personal, su capacitación y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables de tratar con los servicios de salvamento y extinción de incendio en el aeródromo. Este tema también deberá abarcarse en detalle apropiado en el plan de emergencia del aeródromo.

(ii) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para informar inmediatamente al servicio de tránsito aéreo y a la DINACIA, todo cambio en la categoría del aeródromo por nivel de protección de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendio, que se produzca en el aeródromo.

(iii) El explotador de aeródromo detallará el programa de instrucción para que el personal de los servicios de salvamento y extinción de incendio pueda atender situaciones de emergencia aeronáutica, incluyendo emergencias que involucren materiales peligrosos.

(iv) El explotador de aeródromo detallará el programa de mantenimiento del equipo de los servicios de salvamento y extinción de incendio.

(5) INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE

OBSTACULOS POR EL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO

(i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos, incluyendo procedimientos para:

(A) realizar inspecciones, incluyendo mediciones del rozamiento y de la profundidad del agua en pistas y calles de rodaje, durante y fuera de las horas normales de operaciones en el aeródromo;

(B) y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección;

(C) para mantener un libro de registro de inspecciones y emplazamiento de dicho libro;

(D) para notificar los resultados de las inspecciones y para adoptar rápidas medidas de seguimiento a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad; y

(I) detalles de intervalos y horas de inspección;

(II) lista de verificación de inspección;

(III) los nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

(6) AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO

(i) El explotador de aeródromo asegurará los servicios que provee y por lo tanto deberá establecer los procedimientos para la inspección, mantenimiento y notificación del estado de las Ayudas Visuales, (incluyendo la iluminación de obstáculos), letreros, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, de acuerdo con el RAU AGA.

(ii) Los detalles de los procedimientos para la inspección y mantenimientos de las luces aeronáuticas (incluyendo la iluminación de obstáculos), letreros, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, serán detallados en

el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento y deberá incluir por lo menos los siguientes procedimientos:

(A) para realizar inspecciones durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo y lista de verificación de dichas inspecciones;

(B) para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento a efectos de corregir deficiencias;

(C) para realizar el mantenimiento de rutina y de emergencia;

(D) para contar con una fuente secundaria de energía eléctrica y, si corresponde, detalles de cualquier otro método para enfrentar una falla parcial o total del sistema de energía primaria; y

(E) los nombres y funciones de las personas responsables de la inspección y mantenimiento de los sistemas de iluminación y números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

(7) SERVICIO DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA

(i) En el caso que la DINACIA haya aprobado que el titular de un certificado de explotador de aeródromo provea servicios aeronáuticos, in extenso, conformes al RAU CNS, se exigirá asegurar dichos servicios y establecer los procedimientos para la inspección, mantenimiento y notificación del estado de los mismos y su registro en el manual de mantenimiento de la organización, de acuerdo a lo establecido en el RAU CNS.

(8) MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO

(i) El explotador de aeródromo detallará las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento del área de movimiento, en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento incluyendo los siguientes:

(A) para el mantenimiento de las zonas pavimentadas;

- (B) para el mantenimiento de pistas y calles de rodaje no pavimentadas;
- (C) para el mantenimiento de las franjas de pista y de calles de rodaje;
- (D) para el mantenimiento del sistema de drenaje del aeródromo;
- (E) para medir, evaluar y notificar el nivel rozamiento en condiciones normales y con presencia de agua en la pista;
- (F) para mantener las Señales en las áreas pavimentadas de pistas, rodajes y plataformas.
- (9) TRABAJOS EN EL AERÓDROMO - SEGURIDAD
- (i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con poco aviso previo) en el área de movimiento o en sus cercanías, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo:
- (A) procedimientos para comunicarse con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras;
- (B) nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra y arreglos para comunicarse con ellas sus organizaciones en todo momento;
- (C) nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de los explotadores con base fija en el aeródromo, prestadores de servicios de asistencia en tierra a aeronaves y explotadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra;
- (D) una lista de distribución para planes de trabajos, de ser necesario.
- (10) GESTION DE LA PLATAFORMA
- (i) El explotador de aeródromo proporcionará un servicio de dirección en la plataforma apropiado y desarrollará en coordinación con los servicios ATS del aeródromo procedimientos para:
- (A) asegurar el movimiento con el fin de evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos;
- (B) la entrada y salida de aeronaves de la plataforma y para la coordinación con la torre de control del aeródromo y la dependencia de gestión de la plataforma;
- (C) asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y de otras actividades;
- (D) para asignar puestos de estacionamiento de aeronave;
- (E) para iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves;
- (F) servicio de señaleros; y
- (G) servicio de vehículos de escolta (follow-me).
- (11) GESTION DE LA SEGURIDAD EN LA PLATAFORMA
- (i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma, incluyendo:
- (A) protección respecto del chorro de reactores;
- (B) cumplimiento de precauciones de seguridad durante operaciones de reabastecimiento de combustible de aeronaves;
- (C) barrido de la plataforma;
- (D) limpieza de la plataforma;
- (E) para notificar incidentes y accidentes en la plataforma; y
- (F) para auditar el cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.
- (12) CONTROL DE VEHICULOS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO

(i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:

(A) detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas); y

(B) método para expedir permisos de conducir para operar vehículos en el área de movimiento.

(C) detalles de la capacitación de los conductores de vehículos.

(13) GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE

(i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para enfrentar los peligros planteados para las operaciones de aeronaves por la presencia de aves o mamíferos en los circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento, incluyendo:

(A) procedimientos para:

(I) evaluación de la presencia de fauna silvestre;

(II) la implantación de programas de Prevención del Peligro Aviario; y

(III) la recopilación de informes sobre choques con aves y otros animales, su archivo por un período no menor a seis meses y su comunicación a la DINACIA.

(B) nombres y funciones de las personas responsables para tratar los temas concernientes a la reducción del peligro de choques con aves y otros animales, sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

(C) la realización de estudios de la fauna silvestre que se relacione con las actividades aeroportuarias y proporcione las bases para el desarrollo, implementación y perfeccionamiento del "Programa para el Manejo de Fauna Silvestre" a fin de tener información adecuada para la gestión de los peligros potenciales que esta genera.

(D) El explotador de aeródromo detallará las medidas necesarias con la finalidad de evitar el cultivo y uso del terreno del aeródromo, que genere un atractivo para la fauna silvestre.

(14) CONTROL DE OBSTACULOS

(i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para:

(A) vigilar las superficies limitadoras de obstáculos y la Carta de Tipo A para obstáculos en la superficie de despegue;

(B) controlar los obstáculos dentro de la autoridad del explotador;

(C) vigilar la altura de edificios o estructuras dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos;

(D) controlar nuevas construcciones en las vecindades de los aeródromos; y

(E) notificar a la DINACIA la naturaleza y emplazamiento de los obstáculos y cualquier adición o eliminación posterior de obstáculos y las medidas necesarias, incluyendo la enmienda de las publicaciones AIS.

(15) TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS

(i) El explotador de aeródromo desarrollará un Plan detallando los procedimientos de traslado de las aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o sus proximidades y declarar los medios disponibles para el retiro de una aeronave inutilizada los que pueden expresarse indicando el tipo de aeronave de mayores dimensiones que el aeródromo está equipado para retirar incluyendo:

(A) una lista de equipo disponible en o en la vecindad del aeródromo;

(B) una lista de equipo adicional disponible de otros aeródromos a pedido;

(C) una lista de agentes nombrados que actúan en nombre de cada operador en el aeródromo;

(D) una declaración de los arreglos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de remoción y especialistas en el equipo de remoción ya sea con equipo propio o de terceros;

(E) una lista de contratistas locales (con los nombres y números del teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción para ese peso;

(F) las funciones del explotador de aeródromo y del titular del certificado de matrícula de la aeronave;

(G) procedimientos para:

(I) notificar al titular del certificado de matrícula;

(II) para establecer enlace con la dependencia de control de tránsito aéreo;

(III) para obtener equipo y personal a efectos de trasladar la aeronave inutilizada; y

(IV) para garantizar que esté disponible la información sobre servicios de retiro de aeronaves inutilizadas y publicarse la información sobre medios disponibles;

(V) para notificar al servicio de información aeronáutica y a la DINACIA.

(H) nombres, funciones y números telefónicos de las personas responsables de organizar el traslado de las aeronaves inutilizadas.

(I) un coordinador para poner en práctica el plan cuando sea necesario.

(16) MANIPULACION DE MATERIALES PELIGROSOS

(i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo incluyendo:

(A) procedimientos para:

(I) el establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso; y

(II) comunicar a los servicios SEEI cuando los explotadores aéreos trasladen materiales peligrosos a bordo con destino al aeródromo o a la salida del mismo.

(III) el método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos.

(ii) Entre los materiales peligrosos se cuentan los líquidos y sólidos inflamables, líquidos corrosivos, gases comprimidos y materiales magnetizados o radioactivos. En el plan de emergencia del aeródromo deberán incluirse arreglos para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos.

(17) OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

(i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos que han de introducirse para las operaciones en condiciones de visibilidad reducida, incluyendo la medición y notificación del alcance visual en la pista cuando se requiera, y los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de las personas responsables de medir dicho alcance visual en la pista.

(18) PROTECCION DE EMPLAZAMIENTOS DE RADAR Y RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION

(i) El explotador de aeródromo detallará los procedimientos para la protección de emplazamientos de radar y radioayudas para la navegación ubicados en el aeródromo a efectos de asegurar que su funcionamiento no se verá perjudicado, incluyendo:

(A) procedimientos para:

(I) el control de actividades en las cercanías de instalaciones de radar y radioayudas;

(II) el mantenimiento en tierra en las cercanías de dichas instalaciones; y

(III) el suministro e instalación de carteles que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas.

(e) PARTE V.- ADMINISTRACION DEL AERÓDROMO Y SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD

(1) Administración del aeródromo

(i) El explotador de aeródromo suministrará detalles sobre la administración del aeródromo, incluyendo:

(A) un esquema de organización del aeródromo indicando los nombres y puestos de personal principal, incluyendo sus responsabilidades;

(B) nombre, cargo y número telefónico de la persona que tiene responsabilidad general por la seguridad del aeródromo; y

(C) comités de aeródromo.

(2) Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS)

(i) El explotador de aeródromo detallará su sistema de gestión de la seguridad que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad, que incluya:

(A) la política de seguridad, en la medida aplicable, sobre el proceso de gestión de la seguridad y su relación con el proceso de operaciones y mantenimiento;

(B) la estructura u organización del SMS, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y grupales para aspectos de seguridad;

(C) estrategia y planificación del SMS, como por ejemplo el establecimiento de objetivos de seguridad, asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad y proporcionar un marco para controlar los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requisitos de las normas, procedimientos, métodos recomendados y demás documentos emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional, así como los reglamentos y demás documentos aplicables emitidos por las autoridades nacionales competentes;

(D) implantación del SMS, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad y el cumplimiento de requisitos de seguridad;

(E) un sistema para la implantación de áreas de seguridad críticas y medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad (programa de medidas de seguridad);

(F) medidas para la promoción de la seguridad y la prevención de accidentes y un sistema para control de riesgos que entrañe análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, defectos, faltas, discrepancias y fallas, y una vigilancia continua de la seguridad;

(G) un sistema interno de auditoría y examen de la seguridad, detallando los sistemas y programas de control de calidad de la seguridad;

(H) el sistema de documentar todas las instalaciones del aeropuerto relacionadas con la seguridad así como los registros de operaciones y mantenimiento del aeropuerto, incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves e iluminación del aeródromo. El sistema debería permitir el fácil acceso a los registros, incluyendo cartas;

(I) instrucción y competencia del personal, incluyendo examen y evaluación de la adecuación de la instrucción brindada al personal sobre tareas relacionadas con la seguridad y sobre el sistema de certificación para comprobar su competencia; y

(J) la incorporación y el cumplimiento obligatorio de cláusulas relacionadas con la seguridad en los contratos para obras de construcción en el aeródromo.

(K) un sistema para la implantación de estudios de incursiones en pista con la identificación de los puntos críticos en el plano de las pistas que incluya:

(I) la identificación de los peligros de seguridad operacional;

(II) la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional;

(III) la previsión de la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y

(IV) metas para mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.

SUBPARTE C OBLIGACIONES DEL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO

aeródromos y demás disposiciones que la DINACIA establezca.

139.1 Generalidades

- (a) El otorgamiento de un Certificado de Explotador de Aeródromo obliga al explotador del aeródromo a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones en el aeródromo, a permitir el acceso al personal que la DINACIA disponga dentro del aeródromo para realizar auditorías de seguridad operacional, así como otras inspecciones y pruebas; y a responsabilizarse de las notificaciones e informes que se prescriban.

- (d) El titular de un certificado de explotador de aeródromo implantará un programa de instrucción en seguridad operacional que asegure que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS.

139.7 Operación y mantenimiento del aeródromo

139.3 Cumplimiento de reglamentaciones

- (a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo cumplirá las reglamentaciones contenidas en el RAU AGA Diseño y Operaciones de Aeródromos y todo otro requisito aprobado en el Certificado de Explotador de Aeródromo expedido por la DINACIA.

- (a) Sin perjuicio de directivas expresas de la DINACIA, el titular de un certificado de explotador de aeródromo, operará y mantendrá el aeródromo con arreglo a los procedimientos establecidos en el Manual de Aeródromo aprobado.

139.5 Competencia del personal operacional y de mantenimiento

- (a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo empleará un número adecuado de personal calificado e idóneo para realizar todas las actividades necesarias para la operación y el mantenimiento del aeródromo.

- (b) Para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves, la DINACIA puede transmitir al explotador de un aeródromo directrices escritas que lleven a modificar los procedimientos establecidos en el Manual de Aeródromo.

- (b) El titular de un certificado de explotador de aeródromo deberá llevar un archivo con los registros de la calificación, entrenamiento y competencia del personal a que se hace referencia en la Subparte C 139.5 (a). La DINACIA se asegurará que el titular de un certificado de explotador de aeródromo empleará solamente a las personas que posean dichos certificados.

- (c) El titular de un certificado de explotador de aeródromo debe garantizar un mantenimiento adecuado y eficiente de las instalaciones del aeródromo.

- (c) El titular de un certificado de explotador de aeródromo implantará un programa para actualizar la competencia del personal indicado en la Subparte C 139.5 (a) conforme a la reglamentación RAU AGA Diseño y operaciones de

- (d) El titular de un certificado de explotador de aeródromo coordinará con la organización prestadora de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de que los mismos están disponibles y que garantizan la seguridad operacional de las aeronaves en el espacio aéreo correspondiente al aeródromo. La coordinación abarcará otros sectores relacionados con la seguridad operacional, como el servicio de información aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo, las autoridades meteorológicas designadas y los organismos de seguridad (security).

139.9 Sistema de gestión de la seguridad del explotador del aeródromo

- (a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo establecerá un sistema de gestión de la seguridad para el aeródromo

que describa la estructura de la organización y los deberes, poderes y responsabilidades de los funcionarios de la estructura de organización, con miras a asegurar que las operaciones se realizan en una forma probadamente controlada y que se mejoran cuando sea necesario.

- (b) El titular de un certificado de explotador de aeródromo dispondrá obligatoriamente que todos los usuarios del aeródromo, incluyendo a los explotadores con base fija, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realicen actividades independientes en el aeródromo con relación a los vuelos o abastecimiento de las aeronaves, a que se ajusten a los requisitos establecidos por el mismo con respecto a la seguridad del Aeródromo, y será responsable de dicho cumplimiento. El titular de un certificado de explotador de aeródromo será el responsable de fiscalizar y asegurarse el cumplimiento de lo establecido precedentemente.
- (c) El titular de un certificado de explotador de aeródromo exigirá a todos los usuarios del aeródromo, incluyendo los explotadores con base fija, las empresas prestadoras de servicios de asistencia en tierra a aeronaves y otras organizaciones a que se hace referencia en el punto anterior, que cooperen en el programa para promover la seguridad operacional del aeródromo y el uso seguro del mismo, informando inmediatamente sobre todo accidente, incidente, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad.

139.11 Auditorías internas y notificación sobre seguridad operacional por el explotador del aeródromo.

- (a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo organizará una auditoría del Sistema de Gestión de la Seguridad, incluyendo una inspección de las instalaciones y equipo del aeródromo. Dicha auditoría abarcará las propias funciones del explotador del aeródromo. El titular de un certificado de explotador de aeródromo también organizará una auditoría externa y un programa de inspección para evaluar otros usuarios, incluyendo los explotadores con base fija,

las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que trabajen en el aeródromo según se indicó en la Subparte C 139.9 (b).

- (b) Las auditorías del Sistema de Gestión de la Seguridad a que se refiere el punto anterior se llevarán a cabo como mínimo cada (6) seis meses y serán elevadas a la Gerencia de Operaciones del Aeropuerto.
- (c) El titular de un certificado de explotador de aeródromo asegurará que todos los informes de auditoría, incluyendo el informe sobre las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, sean preparados por expertos en seguridad operacional adecuadamente calificados.
- (d) El titular de un certificado de explotador de aeródromo conservará un ejemplar de los informes de auditoría a que se refiere el punto anterior durante (5) cinco años como mínimo. La DINACIA podrá solicitar los ejemplares del informe para su evaluación.
- (e) Los informes a que se refiere en la Subparte C 139.11(c), deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorías e inspecciones.

139.13 Acceso al aeródromo

- (a) El inspector autorizado por la DINACIA podrá inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, inspeccionar los documentos y registros del titular de un certificado de explotador de aeródromo y verificar el sistema de gestión de la seguridad antes de que se otorgue o renueve un Certificado y en cualquier otro momento, con la finalidad de garantizar la seguridad en el aeródromo.
- (b) El titular de un certificado de explotador de aeródromo, permitirá el acceso de los Inspectores de la DINACIA, en cualquier parte o instalación del aeródromo, incluyendo equipos, registros y documentos con la finalidad indicada en la Subparte C 139.13(a).

139.15 Notificación e informes

(a) Notificación de errores u omisiones en las publicaciones del servicio de información aeronáutica (AIS).

(1) El titular de un certificado de explotador de aeródromo examinará las publicaciones de información aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, avisos a los aviadores (NOTAM), y circulares de información aeronáutica relacionadas con las áreas y servicios de su competencia y responsabilidad, al recibo de los mismos e inmediatamente después de dichos exámenes notificará al AIS toda información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo.

(b) Notificación de cambios planificados a las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo.

(1) El titular de un certificado notificará a la DINACIA por escrito con suficiente antelación conforme a los requerimientos del AIS, toda modificación que se haya previsto en las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo y que afecte la exactitud de la información que figure en dichas publicaciones.

(c) Asuntos que exigen notificación inmediata.

(1) El titular de un certificado de explotador de aeródromo notificará inmediatamente al AIS, ATS y a la DINACIA, todo detalle de las circunstancias siguientes acerca de las cuales tenga conocimiento:

(i) obstáculos, obstrucciones y peligros:

(A) toda penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo; y

(B) la existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional de la aviación en, o cerca del aeródromo;

(ii) nivel de servicio:

(A) una reducción del nivel de servicio en el aeródromo establecido en cualquiera de las publicaciones AIS indicadas en la Subparte C 139.15 (b).

(iii) área de movimiento:

(A) el cierre de cualquier parte del área de movimiento del aeródromo; y

(B) cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad operacional de la aviación en el aeródromo y con respecto a la cual haya que adoptar precauciones.

139.17 Inspecciones especiales

(a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo inspeccionará el aeródromo, según lo exijan las circunstancias, para garantizar la seguridad operacional de la aviación:

(1) tan pronto como sea posible después de cualquier accidente o incidente de aeronave, entendiéndose estos términos según las definiciones del RAU AIG- Investigación de accidentes e incidentes de aviación;

(2) durante cualquier período de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo que resulte crítico para la seguridad de las operaciones de aeronave;

(3) que las características de rozamiento de la pista no estén por debajo de los niveles especificados por la DINACIA en el RAU AGA; y

(4) en todo otro momento en que existan en el aeródromo condiciones que puedan afectar la seguridad operacional de la aviación.

139.19 Avisos de advertencia

(a) Cuando sea probable que las operaciones de las aeronaves para las personas o el tránsito vehicular próximo al área de movimiento represente un riesgo potencial, el titular de un certificado de explotador de aeródromo será responsable de:

(1) colocar avisos de advertencia de peligro en toda vía pública vecina al área de maniobra; o

(2) si dicha vía pública no está controlada por el explotador del aeródromo, informar a la autoridad correspondiente para que ésta coloque los avisos en la vía pública indicando que existe un riesgo potencial.

autorizados en prevención de actos de interferencia ilícita, asegurándose el cumplimiento de los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

139.21 Eliminación de obstrucciones en la superficie del aeródromo.

(a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo eliminará de la superficie del aeródromo todo vehículo u otra obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa.

139.23 Eliminación de sustancias perjudiciales sobre la superficie del pavimento.

(a) El titular de un certificado de explotador de aeródromo eliminará de la superficie del pavimento:

(1) toda presencia de sustancias en estado fluido en las pistas que pueda tener un efecto sumamente adverso para la operación de las aeronaves;

(2) los residuos de caucho, depositados en la zona de toma de contacto por los neumáticos de los aviones que aterrizan, obstruyen las señales de pista y, cuando están mojados, forman un área sumamente resbaladiza en la superficie;

(3) los residuos de sustancias perjudiciales, tales como las impregnadas con aceite y grasa.

(4) de las superficies de las plataformas, calles de rodaje y pistas objetos que puedan ocasionar daños a los aviones o a los motores tales como los detritos u otros desperdicios.

139.25 Programa de Seguridad AVSEC

(a) El Explotador de aeródromo debe elaborar un Programa de Seguridad (AVSEC) de Aeropuerto, donde se definan los detalles de cada medida de seguridad y las responsabilidades correspondientes de aquellos que han de aplicarlas para evitar, el ingreso de personas, vehículos u objetos no

SUBPARTE D PROCEDIMIENTOS DE CERTIFICACION DE EXPLOTADOR DE AERODROMOS

139.1 REQUISITOS DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO:

- (a) Ningún explotador puede operar un Aeropuerto Internacional donde se hayan autorizado operaciones de transporte aéreo público regular con aeronaves de una configuración de más de 30 asientos de pasajeros, si no cuenta con un Certificado de Explotador de Aeródromo y las Condiciones de Operación expedidas acorde con este RAU, otorgadas por la DINACIA.
- (b) Todo explotador de aeródromo que no se encuentre comprendido dentro de la Aplicabilidad de este RAU, podrá solicitar a la DINACIA la certificación del aeródromo que se trate, la cual será evaluada y podrá ser incluida en el programa de certificación.

139.3 PROCESO DE CERTIFICACIÓN

- (a) Los procedimientos de certificación de aeródromo deberán asegurar el pleno cumplimiento de los reglamentos de certificación de aeródromos.
- (b) El proceso de certificación comprenderá:
 - (1) el tratamiento de la expresión de interés de un solicitante de certificado de Explotador de aeródromo;
 - (2) la evaluación de la solicitud, el manual de aeródromo y toda otra documentación pertinente;
 - (3) la evaluación de las instalaciones y equipo del aeródromo;
 - (4) el otorgamiento o el rechazo de un certificado de Explotador de aeródromo; y
 - (5) la promulgación de las Condiciones de Operación del aeródromo y la información requerida para ser publicada en la AIP.

139.5 SOLICITUD DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS:

- (a) Un solicitante de un Certificado de Explotador de aeródromo presentara su solicitud acorde a lo establecido por la DINACIA.
- (b) Como parte de la solicitud, se deben presentar dos copias del manual de aeródromo, preparado conforme al presente reglamento, Subparte B 139.1 al 139.13 y ajustado a las actividades de las aeronaves previstas en el aeródromo.

139.7 OTORGAMIENTO DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

- (a) Previo a la expedición de un Certificado de Explotador de Aeródromo, la DINACIA deberá verificar que:
 - (1) el explotador esté establecido de forma adecuada y que sus trabajadores orgánicos o tercerizados tengan la calificación y experiencia necesaria para explotar y mantener adecuadamente el aeródromo;
 - (2) el Manual de Aeródromo contiene toda la información pertinente;
 - (3) las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo se ajustan a los reglamentos vigentes;
 - (4) los procedimientos de operación del aeródromo tienen satisfactoriamente en cuenta la seguridad operacional de aeronaves; y
 - (5) en el aeródromo existe un sistema aceptable de gestión de la seguridad operacional.
 - (6) los procedimientos para la inspección y mantenimiento del aeródromo están debidamente detallados en el manual de procedimientos de mantenimiento del explotador.
- (b) La DINACIA podrá negarse a otorgar un Certificado de Explotador de Aeródromo a un solicitante. En tales casos notificará por escrito los motivos para ello, antes de transcurridos (30) treinta días hábiles de tomar esa decisión.

139.9 APROBACIÓN DE LAS: CONDICIONES DE OPERACION

(a) Una vez concluido con éxito el proceso de certificación y la inspección del aeródromo conforme al presente reglamento y el RAU AGA, la DINACIA aprobará las Condiciones de Operación para el tipo de uso del aeródromo las que serán expedidas en conjunto con el certificado de Explotador de aeródromo.

139.11 AUTORIDAD DE LA INSPECCION

(a) El solicitante de un Certificado de Explotador de Aeródromo permitirá a los inspectores autorizados por la DINACIA a realizar cualquier inspección que permita evaluar si las instalaciones, servicios y equipos se ajustan a las reglamentaciones del RAU AGA, incluyendo inspecciones inopinadas, para determinar el cumplimiento de los requerimientos del presente reglamento.

139.13 DURACIÓN DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

(a) Un Certificado de Explotador de Aeródromo permanecerá en vigor a partir de su emisión y mientras no sea suspendido, cancelado o revocado por la DINACIA, o su Titular renuncie a él; en todos los casos el mismo será devuelto a la DINACIA conjuntamente con las Condiciones de Operación.

139.15 DEVOLUCIÓN DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

(a) El titular de un Certificado de Explotador de Aeródromo deberá comunicar por escrito a la DINACIA, con una anticipación no inferior a (6) seis meses, la fecha en que prevé renunciar y devolver el certificado.

139.17 TRANSFERENCIA DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

(a) Se establece la transferencia de un Certificado de Explotador de Aeródromo

cuando la propiedad y explotación del aeropuerto se transfieren de un explotador a otro.

(b) La DINACIA podrá aprobar una transferencia de un Certificado de Explotador de Aeródromo a un nuevo titular cuando:

(1) El titular actual del Certificado de Explotador de Aeródromo notifique a la DINACIA, por escrito, por lo menos (60) sesenta días antes del cese de su explotación del aeropuerto; que dejará de explotar el aeropuerto en la fecha especificada en la notificación;

(2) El titular actual del Certificado de Explotador de Aeródromo notifique por escrito a la DINACIA, el nombre del nuevo titular propuesto;

(3) El nuevo titular propuesto solicite por escrito a la DINACIA, dentro de los (30) treinta días antes de que el titular actual del Certificado de Explotador de Aeródromo cese de explotar el mismo, que dicho certificado sea transferido al nuevo titular; y

(4) se satisfagan los requisitos establecidos en la presente reglamentación con respecto al nuevo titular.

(c) Si la DINACIA, no aprueba la transferencia de un Certificado de Explotador de Aeródromo, notificará por escrito al titular propuesto sus razones en un plazo no mayor a (30) treinta días hábiles de haber adoptado esa decisión.

(d) La DINACIA, podrá aprobar una transferencia solamente si se ha cerciorado que el nuevo explotador propuesto se encuentra en condiciones de operar y mantener adecuadamente el aeródromo sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeropuerto.

(1) Esto significa que las instalaciones, servicios y equipo deben permanecer inalteradas;

(2) El personal principal de operaciones y mantenimiento deben permanecer en sus puestos o ser reemplazado con personal

con calificaciones, experiencia e idoneidad equivalentes;

- (3) El sistema de gestión de la seguridad debe permanecer en efecto y los procedimientos del manual de aeropuerto deben mantenerse sin modificación.

(3) hay un cambio en los límites del aeródromo.

(4) el titular del certificado solicita una enmienda.

139.19 CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO PROVISIONAL

(a) La DINACIA podrá otorgar un Certificado de Explotador de Aeródromo provisional al solicitante original del proceso de certificación que haya cumplido con lo establecido en las Secciones 139.3 (b) y 139.7 de esta Subparte, o al nuevo titular propuesto en caso de que se apruebe una transferencia, si se ha cerciorado de que:

(1) Se haya completado el procedimiento de solicitud de otorgamiento o transferencia de dicho certificado; y

(2) El otorgamiento de un certificado provisional es de interés nacional y no perjudica la seguridad operacional.

(b) Un Certificado de Explotador de Aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará en:

(1) la fecha en que el Certificado se otorga o transfiere; o

(2) la fecha de expiración especificada en el Certificado provisional;

(3) tomándose la primera de ambas fechas.

(4) por decisión de la DINACIA.

139.21 ENMIENDA DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

(a) A reserva de que se hayan satisfecho los requisitos de la Sección 139.7 de la Subparte D, la DINACIA podrá enmendar un Certificado cuando:

(1) hay un cambio en la propiedad o administración de aeródromo;

(2) hay un cambio en el uso o explotación del aeródromo;

SUBPARTE E EVALUACION DE UNA SOLICITUD DE CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

139.1 TRATAMIENTO DE LA EXPRESIÓN DE INTERÉS

- (a) En el tratamiento de la expresión de interés la DINACIA incluirá una evaluación de las operaciones de vuelo para asegurar que la operación de un aeródromo en el emplazamiento especificado en la solicitud no pondrá en peligro la seguridad de las operaciones de aeronave. Si el resultado de esta evaluación es negativo, entonces ya no es necesario continuar en esta etapa inicial y deberá notificarse en ese sentido al solicitante en un período no mayor a (30) treinta días hábiles.
- (b) La evaluación de las operaciones de vuelo deberá tener en cuenta la proximidad del aeródromo respecto de otros aeródromos y lugares de aterrizaje, incluyendo aeródromos militares, los obstáculos y el terreno, todo requisito excesivo de restricción operacional, toda restricción existente y el espacio aéreo controlado, y todo procedimiento por instrumentos existente.
- (c) El procesamiento de la expresión de interés también deberá incluir referencias a las entidades competentes un estudio de consecuencias ambientales llevado a cabo por el solicitante.

139.3 EVALUACIÓN DE UNA SOLICITUD DE CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

- (a) La DINACIA se cerciorará que el explotador de aeródromo solicitante cuenta con la necesaria competencia y experiencia para ajustarse a la normativa vigente.
- (b) La evaluación de la solicitud oficial por la DINACIA deberá incluir lo siguiente:
- (1) una evaluación de las operaciones de vuelo. Esta evaluación también deberá incluir un estudio aeronáutico si existe una desviación respecto de una norma o método;

(2) una evaluación del Manual de Aeródromo presentado por el solicitante para determinar:

(i) si el mismo se ajusta a los requisitos de la presente reglamentación. Todas las verificaciones que puedan completarse o iniciarse en la oficina deberán realizarse, incluyendo la publicación de los datos del aeródromo por el servicio de información aeronáutica, y la adecuación de los procedimientos operacionales del aeródromo; y

(ii) si el sistema de gestión, incluyendo el sistema de gestión de la seguridad, indica que el solicitante podrá estar en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo; y

(iii) una visita al emplazamiento del aeródromo.

(c) Deberá realizarse una visita al emplazamiento del aeródromo para evaluar las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo a efectos de verificar y asegurar que se ajustan a las normas y métodos especificados. La visita deberá comprender:

(1) verificación de los datos del aeródromo en el lugar; y

(2) verificación de las instalaciones y equipos del aeródromo, que incluirá:

(3) 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 las zonas libres de obstáculos;

(vi) — las calles de rodaje;

(vii) — los márgenes de calles de rodaje;

(viii) — las franjas de calles de rodaje; y

(ix) — las plataformas;

- (4) la presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos en el aeródromo y en sus cercanías;
- (5) las siguientes luces aeronáuticas de tierra, incluyendo sus registros de verificación de 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) — iluminación activada por el piloto, si corresponde; y
 - (vii) — sistemas de guía visual para el atraque;
- (6) fuente secundaria de energía eléctrica;
- (7) indicadores de dirección del viento;
- (8) iluminación de los indicadores de dirección del viento;
- (9) señales de pista y de calles de rodaje y plataforma
- (10) balizas de aeródromo;
- (11) letreros en áreas de movimiento;
- (12) puntos de amarre para aeronaves;
- (13) puntos de conexión a tierra;
- (14) equipo e instalaciones de salvamento y extinción de incendios;
- (15) equipo de mantenimiento del aeródromo, en particular para el mantenimiento de las instalaciones de la parte aeronáutica, incluyendo equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas;
- (16) equipo de medición de rozamiento
- (17) equipo para el traslado de aeronaves inutilizadas;
- (18) procedimientos y equipo para gestión de la fauna;
- (19) radios bidireccionales instaladas en los vehículos que utiliza el explotador del aeródromo en el área de movimiento;
- (20) la presencia de luces que puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves; y
- (21) instalaciones de abastecimiento de combustible.

139.5 OTORGAMIENTO O RECHAZO DE UN CERTIFICADO

- (a) Sobre la base de los resultados de la evaluación de la solicitud de certificado, la DINACIA notificará al solicitante si su petición es susceptible de aprobación o no. Si la solicitud pudiera no ser aprobada, deberá darse vista al solicitante, informándole respecto de las medidas adicionales que deberá adoptar antes de obtener la certificación.
- (b) Si la solicitud tuvo éxito, el Certificado de Explotador de Aeródromo, incorporando las condiciones de operación o exenciones, según corresponda, se otorgará al solicitante después de haberse asignado un número de identificación.
- (c) Si después de haberse notificado de las medidas adicionales que debe emprender para rectificar las carencias resultantes de la evaluación, el explotador de aeródromo todavía no puede satisfacer los requisitos reglamentarios, la DINACIA podrá negarse a otorgar el mismo, informando los motivos.
- (d) **Aranceles** El proceso de certificación de aeródromos incluyendo actuaciones administrativas y de verificación, aceptación, rechazo de la solicitud, expedición, renovación o transferencia, estarán sujetos a los aranceles correspondientes, que estarán a cargo del Explotador.

139.7 PROMULGACION EN LA AIP DE LA CONDICION CERTIFICADA Y DETALLES DEL AERÓDROMO

- (a) Una vez completado satisfactoriamente el proceso de certificación, la información sobre el aeródromo deberá proporcionarse al servicio de información aeronáutica para su publicación.

APENDICE A. ESTUDIOS AERONÁUTICOS

139.1 FINALIDAD:

(a) Se realizará un estudio aeronáutico para evaluar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en el RAU AGA, circulares, resoluciones y otros documentos emitidos por la DIANCIA, con el fin de estudiar si medios alternativos garantizarán la seguridad de las operaciones de aeronave, se evaluará la efectividad de cada alternativa y se recomendarán procedimientos para compensar la desviación. La DINACIA se reservará el derecho de decidir otorgar un certificado a reserva de ciertas condiciones y procedimientos que ha de cumplir el explotador del aeródromo al evaluar los resultados del estudio.

139.3 APLICACIÓN:

(a) Un estudio aeronáutico puede realizarse cuando las normas de aeródromo no pueden satisfacerse como resultado de desarrollo o ampliaciones. Dicho estudio se emprende con mayor frecuencia durante la planificación de un nuevo aeropuerto o durante la certificación de un aeródromo existente

139.5 DEFINICIÓN:

(a) Un estudio aeronáutico es un estudio de un problema aeronáutico para determinar posibles soluciones y seleccionar aquella que resulte aceptable sin que afecte negativamente la seguridad.

139.7 ANÁLISIS TÉCNICO:

(a) El análisis técnico brindará la justificación de una desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad. Se aplica generalmente en situaciones en que el costo de corregir un problema que infringe una norma resulta excesivo, pero en que los efectos negativos para la seguridad del problema pueden superarse mediante

algún medio de procedimiento que ofrezca soluciones prácticas y razonables.

(b) Al realizar un análisis técnico, los inspectores aplicarán su experiencia práctica y conocimiento especializado. También pueden consultar a otros especialistas en sectores pertinentes. Al considerar procedimiento de alternativa en el proceso de aprobación de desviaciones, es fundamental tener en cuenta el objetivo de seguridad de los reglamentos de certificación de aeródromos y las normas aplicables de modo que se mantenga el propósito de los reglamentos.

(c) En algunos casos, el único medio razonable de proporcionar un nivel equivalente de seguridad es adoptar procedimientos adecuados y exigir, como condición para la certificación, que el Explotador se asegure que la información correspondiente, sea incluida en las publicaciones AIS apropiadas.

(d) La determinación de exigir la publicación de esa información, dependerá principalmente de dos consideraciones:

(1) la necesidad de los operadores de tener conocimiento de las posibles condiciones peligrosas; y

(2) la responsabilidad del Explotador de asegurarse de que se publiquen las desviaciones respecto de las reglamentaciones.

(e) La desviación con respecto a una reglamentación y las Especificaciones y procedimientos autorizados a un Explotador de Aeródromo, serán recogidas en las Condiciones de operación que se encontrarán adjuntas al certificado y formarán parte del mismo.

(f) La dispensa está sujeta al cumplimiento por parte del explotador de aeródromo de las Condiciones de operación aprobadas por la DINACIA adjuntas al Certificado de Explotador de Aeródromo, que resulten necesarias para el mantenimiento de la seguridad operacional.
