

Doc 9774  
AN/969



# Manual de certificación de aeródromos

---

Aprobado por el Secretario General  
y publicado bajo su responsabilidad

Primera edición — 2001

Organización de Aviación Civil Internacional

*Publicado por separado en español, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.*

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque u orden de pago) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI también se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard o Visa).

*International Civil Aviation Organization.* Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7  
Teléfono: +1 (514) 954-8022; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Correo-e: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

*Alemania.* UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn  
Teléfono: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsímile: +49 (0) 228-94 90 2-22; Correo-e: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

*Camerún.* KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Teléfono: +237 343 98 42; Facsímile: + 237 343 89 25;  
Correo-e: knowhow\_doc@yahoo.fr

*China.* Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120  
Teléfono: +86 137 0177 4638; Facsímile: +86 21 5888 1629; Correo-e: glorymaster@online.sh.cn

*Egipto.* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Teléfono: +20 (2) 267 4840; Facsímile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; Correo-e: icaomid@cairo.icao.int

*Eslovaquia.* Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Teléfono: +421 (7) 4857 1111; Facsímile: +421 (7) 4857 2105

*España.* A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: ssc.ventasaoaci@aena.es

*Federación de Rusia.* Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Teléfono: +7 (095) 417-0405; Facsímile: +7 (095) 417-0254

*India.* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016  
Teléfono: +91 (11) 331-5896; Facsímile: +91 (11) 51514284

*India.* Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001  
Teléfono: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsímile: +91 (22) 2262 3551; Correo-e: sbh@vsnl.com

*Japón.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo  
Teléfono: +81 (3) 3503-2686; Facsímile: +81 (3) 3503-2689

*Kenya.* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi  
Teléfono: +254 (20) 7622 395; Facsímile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; Correo-e: icao@icao.unon.org

*México.* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.  
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao\_nacc@mexico.icao.int

*Nigeria.* Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos  
Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; Correo-e: aviation@landovercompany.com

*Perú.* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100  
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsímile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

*Reino Unido.* Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH  
Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímile: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

*Senegal.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Teléfono: +221 839 9393; Facsímile: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Correo-e: icaodkr@icao.sn

*Sudáfrica.* Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg  
Teléfono: +27 (11) 315-0003/4; Facsímile: +27 (11) 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

*Suiza.* Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay  
Teléfono: +41 021 943 2673; Facsímile: +41 021 943 3605; Correo-e: mvandiermen@adeco.org

*Tailandia.* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901  
Teléfono: +66 (2) 537 8189; Facsímile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; Correo-e: icao\_apac@bangkok.icao.int

2/06

## Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles. En los suplementos al catálogo se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpressiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.

Doc 9774  
AN/969



# Manual de certificación de aeródromos

---

Aprobado por el Secretario General  
y publicado bajo su responsabilidad

Primera edición — 2001

Organización de Aviación Civil Internacional



# Preámbulo

El propósito de este manual es brindar orientación a los Estados para establecer su sistema de reglamentación para la certificación de aeródromos terrestres. El establecimiento de dicho sistema de reglamentación tiene por objeto garantizar que las instalaciones, equipo y procedimientos operacionales en los aeródromos certificados se ajustan a las Normas y métodos recomendados especificados en el Volumen I del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y a toda otra norma o método nacional en vigor. Este manual también brinda orientación sobre procedimientos de certificación de aeródromos y sobre el subsiguiente cumplimiento de las obligaciones del explotador del aeródromo así como la forma de imponer dicho cumplimiento. También se incluyen textos de orientación sobre los aspectos de organización de la autoridad de reglamentación.

Se reconoce que un Estado puede limitar el requisito de certificación a la explotación de ciertos aeródromos solamente, distinguiendo entre factores como el número máximo de asientos de pasajeros en los aviones a que presta servicio el aeródromo o en peso máximo de despegue de los aviones; si las operaciones son regulares o no regulares y si el aeródromo está abierto para uso nocturno. Dado que la seguridad de las operaciones en todos los aeródromos es responsabilidad del Estado, los reglamentos del Estado quizá deban abarcar la explotación de aeródromos no certificados. Estos reglamentos adicionales no están abarcados en el presente manual; las prácticas de ciertos Estados al respecto se mencionan brevemente en la nota de introducción a los modelos de reglamentos 3B.1.1, 3B.1.2 y 3B.1.3 del Capítulo 3.

El ámbito de este manual se limita a la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de las instalaciones, servicios, equipo y procedimientos operacionales del aeródromo y excluye asuntos como la seguridad de la aviación, los servicios de navegación aérea y otros; estos asuntos están normalmente

abarcados por reglamentos separados. Los reglamentos de certificación de aeródromos se concentran en la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de las operaciones de aeronave en los aeródromos. Por consiguiente, este manual excluye los aspectos de las operaciones de aeródromo relacionadas con la administración de las finanzas del aeródromo y los servicios que se brindan a pasajeros y carga.

Se reconoce que puede no ser posible para un Estado con un número limitado de aeródromos bajo su jurisdicción, o que carece de recursos técnicos y financieros, establecer una estructura de organización completa que abarque la certificación del aeródromo, el cumplimiento y las formas de imponer dicho cumplimiento. No obstante, un Estado en estas condiciones no debería disminuir la rigurosidad de sus reglamentos en modo alguno; debería considerar la concertación de un arreglo de cooperación con otro Estado o participar en un arreglo de cooperación regional adecuado. La Oficina regional de la OACI acreditada ante el Estado puede prestar asistencia para establecer dicho arreglo en el marco del Programa de cooperación técnica de la OACI.

Al elaborar este manual, se tuvieron en cuenta los reglamentos y procedimientos actuales en cuanto a certificación u otorgamiento de licencias de aeródromo vigentes en algunos Estados. No obstante, se reconoce que el cambiante entorno de la seguridad aeronáutica puede exigir la revisión oportuna de los reglamentos de un Estado. Se prevé que este manual permanezca actualizado. Las ediciones futuras mejorarán probablemente sobre la base de la experiencia obtenida y de los comentarios y sugerencias recibidos de los usuarios del manual. Se invita a los lectores a hacer conocer sus opiniones, comentarios y sugerencias sobre la presente edición, dirigiéndolos al Secretario General de la OACI.

# Índice

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
<b>Capítulo 1. Introducción</b> .....	<b>1-1</b>	4.6 Promulgación en la AIP de la condición certificada y detalles del aeródromo .....	4-3
1.1 Generalidades .....	1-1	4.7 Transferencia de un certificado de aeródromo .....	4-4
1.2 Necesidad de certificación .....	1-1	4.8 Devolución de un certificado de aeródromo .....	4-4
<b>Capítulo 2. El sistema de reglamentación de la certificación de aeródromos</b> .....	<b>2-1</b>	<b>Capítulo 5. Autoridad de reglamentación</b> .....	<b>5-1</b>
2.1 Requisitos previos para la introducción del sistema de reglamentación .....	2-1	5.1 Organización .....	5-1
2.2 Legislación aeronáutica básica .....	2-1	5.2 Funciones y responsabilidades de la DNSA .....	5-1
2.3 Principios básicos para los reglamentos de certificación de aeródromos .....	2-1	5.3 Biblioteca técnica y registros .....	5-4
2.4 Implantación de los reglamentos .....	2-2	5.4 Personal .....	5-5
<b>Capítulo 3. Modelos de reglamentos para certificación de aeródromos</b> .....	<b>3-1</b>	5.5 Calificaciones, deberes y responsabilidades de los inspectores de aeródromo ....	5-5
3.1 Introducción .....	3-1		
3.2 Modelos de reglamentos para certificación de aeródromos .....	3-1	<b>Lista de Apéndices</b>	
<b>Capítulo 4. Procedimientos de certificación de aeródromos</b> .....	<b>4-1</b>	Apéndice 1. Plan general del reglamento de certificación de aeródromos — detalles que han de incluirse en el manual de aeródromo .....	A1-1
4.1 Introducción .....	4-1	Apéndice 2. Modelo de formulario de solicitud de certificado de aeródromo .....	A2-1
4.2 Proceso de certificación .....	4-1	Apéndice 3. Estudios aeronáuticos .....	A3-1
4.3 Tratamiento de la expresión de interés ....	4-1	Apéndice 4. Modelo de certificado de aeródromo .....	A4-1
4.4 Evaluación de una solicitud oficial de certificado de aeródromo .....	4-2	Apéndice 5. Estructura de organización de una dirección de seguridad y normas de aeródromos típica .....	A5-1
4.5 Otorgamiento o rechazo de un certificado ..	4-3	Apéndice 6. Referencias .....	A6-1

# Capítulo 1

## INTRODUCCIÓN

### 1.1 GENERALIDADES

1.1.1 El Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional exige que todos los aeródromos abiertos al uso público bajo la jurisdicción de un Estado contratante proporcionen condiciones uniformes para las aeronaves de todos los otros Estados contratantes. Además, los Artículos 28 y 37 obligan a cada Estado a proporcionar en su territorio aeropuertos y otras instalaciones y servicios de navegación aérea con arreglo a las normas y métodos recomendados (SARPS) elaborados por la OACI. El Volumen I del Anexo 14 al Convenio contiene SARPS sobre diseño y explotación de aeródromos. La responsabilidad de garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones de aeronaves en los aeródromos bajo sus respectivas jurisdicciones corresponde a cada Estado. Por consiguiente, es fundamental que cuando la explotación de los aeropuertos se delegue en un explotador, el Estado conserve su responsabilidad de supervisión y garantice que el explotador cumple con los SARPS de la OACI o los reglamentos nacionales aplicables.

1.1.2 El medio más efectivo y transparente de lograr estos objetivos es:

- a) establecer una entidad separada de vigilancia de la seguridad operacional y un mecanismo bien definido de vigilancia de la seguridad operacional apoyados por legislación apropiada, para llevar a cabo las funciones de certificación y reglamentación de la seguridad de los aeródromos;
- b) implantar un procedimiento de certificación de aeródromos por el cual el Estado certifica un aeródromo mediante la aprobación o aceptación del manual de aeródromo presentado por el explotador de éste.

### 1.2 NECESIDAD DE CERTIFICACIÓN

1.2.1 Para cumplir sus responsabilidades generales en el marco del Convenio, los Estados deben instituir legislación básica que abarcará la elaboración y promulgación de reglamentos de aviación civil, incluyendo reglamentos de aeródromo que sean coherentes con su adopción de los Anexos. La inclusión de un requisito de certificación de aeródromos en la reglamentación sobre aeródromos de un Estado asegurará que los explotadores del aeródromo puedan satisfacer sus obligaciones

con arreglo a los términos y condiciones del certificado de aeródromo. También dará a la autoridad de reglamentación los poderes necesarios para hacer cumplir los reglamentos. La necesidad de introducir estos reglamentos es aún más evidente con la creciente tendencia a la privatización o corporatización de los aeródromos y también la creciente tendencia hacia la adopción por los Estados de arreglos como los de Construir, explotar y transferir (BOT); Construir, explotar y poseer (BOO) y otras variantes de los mismos para el desarrollo de nuevos aeródromos y la ampliación de los existentes.

1.2.2 La seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones de aeronaves en los aeródromos son de fundamental importancia, por lo que el requisito de certificación de aeródromos debería aplicarse igualmente a los departamentos gubernamentales que explotan aeródromos estatales. Análogamente, los aeródromos explotados por entidades como autoridades aeroportuarias o corporaciones de ese tipo de propiedad estatal total o parcial y los aeródromos de propiedad de los gobiernos provinciales, ciudades y municipalidades, explotados por éstos, no deberían exceptuarse de los requisitos de certificación de aeródromos.

1.2.3 Si bien la responsabilidad general de la seguridad del aeródromo continúa correspondiendo a los Estados, se reconoce que éstos trasladan cada vez más la propiedad de la seguridad del aeródromo a los explotadores. La adecuación de dicha propiedad puede demostrarse mediante un robusto sistema de gestión de la seguridad (véanse las definiciones en 3A.2.1). No obstante, la adopción de un sistema de gestión de la seguridad operacional no elimina la necesidad de ajustarse a los SARPS del Anexo 14, Volumen I y a los reglamentos nacionales aplicables.

1.2.4 Para brindar orientación a los Estados que todavía no han introducido un sistema de reglamentación de la certificación de aeródromos, en el Capítulo 3 se proporcionan modelos de reglamentos con notas de introducción que preceden cada conjunto de reglas para adopción o adaptación, según corresponda, por los Estados. En el Capítulo 4 se presenta texto de orientación sobre el procedimiento de certificación de aeródromos y en el Capítulo 5 se abarcan los aspectos de organización de la AAC para la implantación del sistema de reglamentación.

1.2.5 El ámbito de este manual se limita a la seguridad, regularidad y eficiencia de las instalaciones, servicios, equipo y procedimientos operacionales de los aeródromos. No abarca

aspectos tales como los relacionados con el sistema de información aeronáutica, la meteorología aeronáutica, la administración de las finanzas del aeródromo y los servicios que se brindan a pasajeros y carga. Normalmente, los servicios de tránsito aéreo tienen su propio marco normativo y, por consiguiente, los reglamentos ATS no se abarcan en este manual. No obstante, dado que los servicios de tránsito aéreo son parte integrante de la operación del aeródromo, su reglamentación debería coordinarse con la del aeródromo y considerarse dentro del proceso de certificación. Hay varias maneras de lograr esto, utilizándose el manual de aeródromo como enlace, según se ilustra en la Sección 3C.3. Además, dado que la autoridad apropiada encargada de la seguridad de la aviación puede ser una organización distinta de la encargada de la certificación de aeródromos, su tratamiento en el presente manual se limita a sectores que afectan la seguridad operacional de las aeronaves,

como la instalación de cercas o vallas en los límites y la iluminación de la parte aeronáutica.

1.2.6 Al elaborar el texto de este manual, en particular los modelos de reglamentos y los aspectos de organización de la autoridad de reglamentación, se reconoció que los Estados podían tener requisitos distintos. La estructura de los modelos de reglamentos que se presentan permitirá su adaptación, según corresponda, para satisfacer las necesidades específicas de los escenarios aeronáuticos de cada Estado.

1.2.7 En todo este manual, el término “Estado” se refiere a la autoridad básica que establece una Administración de Aviación Civil (AAC) que cuenta con un Director General de Aviación Civil (DGAC) con poder para ejercer autoridad, en el marco de la legislación del Estado, en asuntos de aviación civil.



## Capítulo 2

# EL SISTEMA DE REGLAMENTACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

### 2.1 REQUISITOS PREVIOS PARA LA INTRODUCCIÓN DEL SISTEMA DE REGLAMENTACIÓN

Existen dos requisitos previos para la introducción del sistema de reglamentación de la certificación de aeródromos:

- a) la existencia de disposiciones en las leyes aeronáuticas básicas del Estado para la elaboración y promulgación de reglamentos de aeródromos; y
- b) la existencia de una entidad estatal apropiada que cuente con la necesaria autoridad para garantizar el cumplimiento de los reglamentos. En distintos Estados esta entidad puede conocerse con nombres diferentes. Para los efectos del presente manual, en lo que sigue dicha entidad se denominará Administración de Aviación Civil (AAC).

### 2.2 LEGISLACIÓN AERONÁUTICA BÁSICA

La legislación aeronáutica básica del Estado debería, entre otras cosas:

- a) autorizar el establecimiento de la AAC, cuando corresponda, que será presidida por una persona quien, para los efectos de este manual, se denominará Director General de Aviación Civil (DGAC);
- b) tener en cuenta la adopción de reglamentos de certificación de aeródromos, denominados en lo que sigue “reglamentos”;
- c) confiar al DGAC los deberes y responsabilidades de expedir, revisar, transferir, rechazar y cancelar certificados de aeródromo; elaborar, publicar y enmendar directrices, boletines, órdenes, etc. relativos al aeródromo, coherentes con los reglamentos; y establecer una entidad que contribuya a llevar a cabo las funciones y responsabilidades del DGAC;
- d) exigir que la AAC, en cuanto autoridad de certificación, se cerciore de que el titular de un certificado de aeródromo es competente para garantizar que el aeródromo,

su espacio aéreo correspondiente y los procedimientos de explotación son seguros para uso por las aeronaves;

- e) establecer la coordinación necesaria con otros órganos y proveedores de servicios, como los servicios de información aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo, las autoridades meteorológicas designadas y los organismos de seguridad, para garantizar la operación segura de las aeronaves;
- f) organizar la vigilancia del cumplimiento de los reglamentos y la imposición de sanciones cuando éstos no se cumplen; y
- g) establecer el derecho de acceso del personal autorizado a los lugares según sea necesario, para realizar auditorías de la seguridad operacional, inspecciones y ensayos según se establezca en los reglamentos.

### 2.3 PRINCIPIOS BÁSICOS PARA LOS REGLAMENTOS DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Los reglamentos del Estado deberían incluir disposiciones para:

- a) la certificación obligatoria de todas o algunas categorías de aeródromos con arreglo a criterios establecidos por el Estado. Por ejemplo, un Estado podría decidir eximir de los requisitos de certificación a aeródromos utilizados por aeronaves con un número de asientos de pasajeros inferior a una cantidad definida, y en su lugar podría adoptar otras disposiciones apropiadas en los reglamentos para garantizar la seguridad de las operaciones en los aeródromos no certificados, como las relacionadas con el área de movimientos y las ayudas visuales;
- b) el procedimiento de certificación;
- c) los deberes y responsabilidades de los explotadores de aeródromos;
- d) las auditorías de la seguridad operacional, inspecciones y ensayos;

- e) la imposición de sanciones cuando se contravengan o no se cumplan algunas de las disposiciones de los reglamentos; y
- f) el uso de aeródromos militares por aeronaves civiles.

#### **2.4 IMPLANTACIÓN DE LOS REGLAMENTOS**

La implantación de los reglamentos de certificación de aeródromos exigirán el establecimiento de una entidad con personal y presupuesto adecuados en el seno de la AAC. Los reglamentos nacionales de un Estado pueden exigir el pago de una tarifa adecuada para la expedición, renovación o transferencia de un certificado de aeródromo.

---

## **Capítulo 3**

# **MODELOS DE REGLAMENTOS PARA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

### **3.1 INTRODUCCIÓN**

En este capítulo se proporciona un conjunto de modelos de reglamentos que abarcan la certificación de aeródromos para ayudar a los Estados en la elaboración de sus propios reglamentos nacionales en la materia. También se presentan notas de introducción para las Secciones A a D de los modelos de reglamentos.

### **3.2 MODELOS DE REGLAMENTOS PARA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

En este capítulo los modelos de reglamentos de certificación de aeródromos se dividen en cinco secciones:

Sección A — Generalidades

Sección B — Certificación de aeródromos

Sección C — Manual de aeródromo

Sección D — Obligaciones del explotador del aeródromo

Sección E — Exenciones.

## SECCIÓN A GENERALIDADES

### NOTAS DE INTRODUCCIÓN

1. Esta sección comprende un modelo de reglamento sobre aplicación, definiciones y normas y prácticas de aeródromo.
2. Este reglamento se aplica a los aeródromos terrestres.
3. Según lo consideren apropiado, los Estados pueden adoptar disposiciones en sus reglamentos para el uso de aeródromos militares por aeronaves civiles.
4. Los términos de este reglamento están dirigidos a facilitar la aplicación del mismo.
5. El Anexo 14, Volumen I, contiene normas y métodos recomendados (SARPS) para el diseño y la explotación de

aeródromos. El Artículo 38 del Convenio exige que los Estados contratantes notifiquen a la OACI cualquier diferencia que exista entre sus reglamentos y prácticas nacionales y las normas internacionales que figuran en el Anexo así como toda enmienda de las mismas. También se invita a los Estados contratantes a extender dicha notificación a cualquier diferencia que exista con respecto a los métodos recomendados del Anexo y enmiendas de los mismos. Además de su obligación en el marco del Artículo 38 del Convenio, el Anexo 15 exige que los Estados contratantes publiquen las diferencias entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados correspondientes de la OACI a través del Servicio de información aeronáutica cuando la notificación de dichas diferencias sea importante para la seguridad de la navegación aérea.

### MODELO DE REGLAMENTO

#### 3A.1 Aplicación

Las Secciones A a E inclusive se aplican a los aeródromos terrestres.

#### 3A.2 Definiciones

Los términos que se describen en esta subsección tienen los significados siguientes cuando aparecen en este reglamento:

**Aeródromo.** Área definida de tierra (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

**Aeródromo certificado.** Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

**Área de maniobras.** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

**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.

**Área de trabajos.** Parte de un aeródromo en que se están realizando trabajos de mantenimiento o construcción.

**Área fuera de servicio.** Parte del área de movimiento no apta y no disponible para su uso por las aeronaves.

**Baliza.** Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

**Capacidad máxima de asientos de pasajeros.** En relación con una aeronave, el número máximo de asientos de pasajeros permitido en el marco de la aprobación del certificado de tipo de la aeronave.

**Capacidad máxima de transporte.** En relación con una aeronave, la capacidad máxima de asientos de pasajeros, o la carga de pago máxima, permitida en el marco de la aprobación de certificado de tipo de la aeronave.

**Certificado de aeródromo.** Certificado para explotar un aeródromo expedido por la autoridad competente en el marco de la Sección B de este reglamento con posterioridad a la aceptación o aprobación del manual de aeródromo.

**Explotador de aeródromo.** En relación con un aeródromo certificado, el titular del certificado de aeródromo.

**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.

**Franja de pista.** Superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

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

- b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

**Instalaciones y equipo de aeródromo.** Instalaciones y equipo, dentro o fuera de los límites de un aeródromo, construidos o instalados y mantenidos para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

**Manual de aeródromo.** El manual que forma parte de la solicitud de un certificado de aeródromo con arreglo a este reglamento, incluyendo toda enmienda del mismo aceptada o aprobada por la AAC.

**Obstáculo.** Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

**Plataforma.** 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.

**Señal.** Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

**Sistema de gestión de la seguridad.** Sistema para la gestión de la seguridad 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.

**Superficies limitadoras de obstáculos.** Una serie de superficies que definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aviones previstas y evitar que los aeródromos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores.

**Zona despejada de obstáculos (OFZ).** Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de las superficies 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.

### 3A.3 Normas y métodos

Toda referencia en este reglamento a normas y métodos de aeródromo es una referencia a las normas y métodos recomendados (SARPS) en la versión más reciente del Volumen I del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a los reglamentos y prácticas nacionales según se enmienden de tiempo en tiempo.

-----

## SECCIÓN B CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

### NOTAS DE INTRODUCCIÓN

1. Esta sección comprende modelos de reglamento que abarcan el requisito de certificación de aeródromos; la solicitud de otorgamiento de certificado de aeródromo; el otorgamiento del certificado; la aprobación de las condiciones del certificado; la duración del certificado; la devolución del certificado; la transferencia del certificado; el otorgamiento de un certificado provisional y la enmienda del certificado.

2. Las especificaciones del Anexo 14, Volumen I, de la OACI, a menos que se indique de otra manera en un contexto particular, se aplican a todos los aeródromos abiertos al uso público con arreglo a las disposiciones del Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1, 1.2.2). La responsabilidad de garantizar la seguridad y el orden en todos los aeródromos abiertos al uso público en el marco de sus respectivas jurisdicciones corresponde a los Estados. Si bien el requisito de certificación puede no aplicarse en un Estado a todos los aeródromos bajo su jurisdicción, los aeródromos utilizados para operaciones internacionales no deberían exceptuarse del requisito. A estos efectos, los Estados deben establecer criterios apropiados.

3. En un Estado, el uso de un aeródromo “con licencia” es obligatorio para toda operación que comprenda aeronaves con un peso máximo de despegue (MTOW) superior a 2 370 kg y que realice transporte público de pasajeros, aeronaves con un MTOW inferior a 2 370 kg que realice transporte público de pasajeros por la noche, el transporte público regular de pasajeros o el transporte público de pasajeros que se inicie y termine en el mismo aeródromo, la instrucción de vuelo y los ensayos de vuelo.

4. Un segundo Estado exige que el explotador del aeródromo cuente con un certificado de aeropuerto si en ese aeródromo se realizan operaciones de transporte regular de pasajeros por un transportista que utilice aeronaves de más de 30 asientos de pasajeros. Si en un aeródromo se realizan operaciones no regulares de transporte de pasajeros por un transportista que utiliza aeronaves de más de 30 asientos de pasajeros, el explotador del aeródromo debe contar con un “certificado limitado de operación de aeropuerto”. Las operaciones de vuelos de conexión o de vuelos a pedido sólo pueden realizarse en aeródromos adecuados a dichas operaciones (incluyendo iluminación especificada para operaciones nocturnas).

5. Un tercer Estado exige “otorgamiento de licencias” para los aeródromos utilizados para “operaciones regulares de transporte público” si la capacidad máxima de transporte de pasajeros de las aeronaves empleadas en las operaciones supera los 30 asientos. Se especifican requisitos especiales de notificación para los aeródromos que no tienen licencia; algunos elementos especificados, como el área de movimiento y las ayudas visuales, deben satisfacer las normas establecidas para los aeródromos que tienen licencia, y las aeronaves que

realicen operaciones regulares de transporte público no deberían tener más de 30 asientos de pasajeros. Aunque en el caso de los aeródromos con licencia la responsabilidad de evaluar la adecuación del aeródromo recae en el explotador del mismo, en los aeródromos sin licencia esta responsabilidad corresponde al explotador de las aeronaves.

6. Los reglamentos de un cuarto Estado no relacionan el requisito de certificación de aeródromo con la capacidad de transporte de pasajeros de las aeronaves a las que presta servicio. Se considera que un aeródromo es un “aeropuerto” cuando el explotador del aeródromo ha solicitado y se le ha expedido un certificado de aeródromo que abarca la operación de dicho aeropuerto. Un aeródromo puede ser simplemente “registrado” si el explotador proporciona cierta información limitada. La información del aeródromo registrado se publica solamente después que una inspección del aeródromo ha determinado que se satisfacen todas las condiciones de registro, entre otras, el cumplimiento de los requisitos especificados relativos a la señalización y balizamiento, iluminación, equipamiento y operación de los aeródromos.

7. El modelo 3B.1.1 exige la certificación de los aeródromos con arreglo a los requisitos nacionales del Estado. No obstante, un Estado puede decidir que el requisito se limite, si se considera apropiado, teniendo en cuenta el entorno de seguridad en los aeródromos bajo su jurisdicción. Los modelos 3B.1.2 y 3B.1.3 se han incluido como opciones que pueden adoptarse como tales o adaptarse según corresponda. Si se especifican limitaciones de los requisitos de certificación, entonces el reglamento del Estado debe incluir disposiciones adicionales para garantizar la seguridad y el orden en los aeródromos que no necesitan certificación. Los aeródromos no certificados no están abarcados en los modelos de reglamentos del presente manual.

8. Debe existir un requisito de que el explotador previsto de un aeródromo presente la solicitud de certificado de aeródromo en un formulario preparado por la AAC. En el Apéndice 2 se incluye un modelo de formulario de solicitud utilizado por un Estado, y en el Apéndice 4 figura una muestra de certificado de aeródromo utilizado por otro Estado. Dado que el manual de aeródromo es parte integrante de un certificado de aeródromo, su elaboración y presentación en el momento de la solicitud de otorgamiento de certificado debería especificarse como requisito fundamental.

9. Antes de otorgar un certificado de aeródromo, la AAC debe cerciorarse de que el manual de aeródromo describe con precisión las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo y que contiene todos los detalles e información según se establece en la Sección C del presente reglamento. La AAC debe también cerciorarse de que las instalaciones y equipo del aeródromo se ajustan a las normas y métodos especificados en 3A.3. La AAC debe cerciorarse también en general de que el aeródromo

ofrecerá un entorno seguro para la operación de las aeronaves a las que prestaría servicio y de que el explotador del aeródromo cuenta con la competencia y experiencia necesarias para explotar y mantener adecuadamente el aeródromo.

10. Si existe alguna desviación con respecto a las normas y métodos especificados en 3A.3, la AAC puede, después de realizar estudios aeronáuticos para garantizar la seguridad (si las normas y métodos lo permiten), decidir otorgar un certificado a reserva de ciertas condiciones y procedimientos que ha de cumplir el explotador del aeródromo. En el Apéndice 3 se incluye algún texto de orientación sobre estudios aeronáuticos de ese tipo.

11. La validez de un certificado de aeródromo puede ser permanente o de duración limitada. Un Estado ha especificado una duración de cinco años para el certificado; otro ha especificado una duración de tres años, mientras que algunos Estados no han especificado duración fija. Con un adecuado sistema de notificación e inspección en funcionamiento, puede ser apropiado extender un certificado permanente. Los modelos de reglamentos incluyen ambas opciones.

12. Un explotador de aeródromo puede optar voluntariamente por devolver el certificado de aeródromo. No obstante, debería existir una disposición en el sentido de dar a la AAC un aviso anticipado adecuado para el procesamiento de la solicitud

y la cancelación del certificado. Una vez cancelado el certificado, el aeródromo puede tener que cerrarse a las operaciones hasta que otro explotador reciba un certificado para explotarlo; por otra parte, el aeródromo puede permanecer abierto al uso público como aeródromo no certificado, para lo cual el Estado deberá incluir disposiciones apropiadas en su reglamento.

13. La transferencia de un certificado de aeródromo de un explotador a otro puede ser aprobada y efectuada por la AAC. La AAC debe cerciorarse de que el nuevo explotador propuesto estará en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo.

14. Puede ser necesario, a reserva de concretarse el proceso de otorgamiento o transferencia de un certificado de aeródromo, expedir un certificado de aeródromo provisional al solicitante o al nuevo titular propuesto. No obstante, la AAC debe cerciorarse de que esto sería en interés del público, de que el certificado de aeródromo se otorgará una vez completado el proceso en cuestión y de que esta medida no perjudicará a la seguridad operacional de la aviación.

15. Puede necesitarse una enmienda de un certificado de aeródromo si existe un cambio en la propiedad o la estructura de gestión, un cambio en el uso, operación o límites del aeródromo, o si el explotador del aeródromo solicita una enmienda.

## MODELO DE REGLAMENTO

### 3B.1 Requisito de certificado de aeródromo

3B.1.1 El explotador de un aeródromo destinado a uso público será titular de un certificado de aeródromo con arreglo a los requisitos nacionales.

3B.1.2 Se requiere un certificado de aeródromo si la capacidad máxima de asientos de pasajeros de las aeronaves empleadas en las operaciones supera los ..... asientos.

*Nota.— Alternativamente, puede exigirse un certificado de aeródromo si la masa máxima de despegue de las aeronaves supera los 2 730 kg o si el aeródromo está destinado a uso nocturno.*

3B.1.3 El explotador de un aeródromo para el cual no se exige certificado de aeródromo puede, no obstante, solicitarlo, por lo cual se le podrá cobrar una tarifa.

### 3B.2 Solicitud de certificado de aeródromo

Un solicitante de certificado de aeródromo presentará a la aprobación de la AAC una solicitud en el formulario prescrito

por la AAC. La solicitud incluirá el manual de aeródromo correspondiente.

### 3B.3 Otorgamiento de un certificado de aeródromo

3B.3.1 A reserva de las disposiciones en 3B.3.2 y 3B.3.3, la AAC puede aprobar la solicitud y aceptar o aprobar el manual de aeródromo presentado en el marco de 3B.2 y otorgar un certificado de aeródromo al solicitante.

3B.3.2 Antes de otorgar un certificado de aeródromo, la AAC debe cerciorarse de que:

- a) el solicitante y su personal tienen la competencia y experiencia necesarias para explotar y mantener adecuadamente el aeródromo;
- b) el manual de aeródromo preparado para el aeródromo del solicitante y presentado conjuntamente con la solicitud contiene toda la información pertinente;
- c) las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo se ajustan a las normas y métodos especificados por el Estado;

- d) los procedimientos de operación del aeródromo tienen satisfactoriamente en cuenta la seguridad operacional de las aeronaves; y
- e) en el aeródromo existe un sistema aceptable de gestión de la seguridad operacional.

3B.3.3 La AAC puede negarse a otorgar un certificado de aeródromo a un solicitante. En tales casos, la AAC debe notificar por escrito al solicitante sus razones para ello no más de ..... días después de tomar esa decisión.

### **3B.4 Aprobación de las condiciones para un certificado de aeródromo**

Una vez completado con éxito el procesamiento de la solicitud y la inspección del aeródromo, la AAC, al otorgar el certificado de aeródromo, aprobará las condiciones para el tipo de uso del aeródromo y otros detalles, según se indica en el Apéndice 4.

### **3B.5 Duración de un certificado de aeródromo**

Un certificado de aeródromo permanecerá en vigor hasta que sea suspendido o cancelado o, de otro modo, un certificado de aeródromo permanecerá válido durante ..... años o hasta que sea suspendido o cancelado, tomándose la primera de las fechas.

### **3B.6 Devolución de un certificado de aeródromo**

3B.6.1 El titular de un certificado de aeródromo deberá comunicar por escrito a la AAC, con una anticipación no inferior a ..... días, la fecha en la que prevé devolver el certificado de modo que puedan adoptarse medidas adecuadas de promulgación.

3B.6.2 La AAC cancelará el certificado en la fecha especificada en el aviso.

### **3B.7 Transferencia de un certificado de aeródromo**

3B.7.1 La AAC puede dar su consentimiento y expedir un instrumento de transferencia de un certificado de aeródromo a un nuevo titular cuando:

- a) el titular actual del certificado de aeródromo notifica a la AAC, por escrito, por lo menos ..... días antes del cese de su explotación del aeródromo, que dejará de explotar el aeródromo en la fecha especificada en el aviso;
- b) el titular actual del certificado de aeródromo notifica por escrito a la AAC el nombre del nuevo titular propuesto;
- c) el nuevo titular propuesto solicita por escrito a la AAC, dentro de los ..... días antes de que el titular actual del certificado de aeródromo cese de explotar el aeródromo, que dicho certificado se transferirá al nuevo titular; y

- d) se satisfacen los requisitos establecidos en 3B.3.2 con respecto al nuevo titular.

3B.7.2 Si la AAC no aprueba la transferencia de un certificado de aeródromo, notificará por escrito al titular propuesto sus razones no más de ..... días después de haber adoptado esa decisión.

### **3B.8 Certificado de aeródromo provisional**

3B.8.1 La AAC puede otorgar un certificado de aeródromo provisional al solicitante a que se hizo referencia en 3B.2 o al nuevo titular propuesto de un certificado de aeródromo a que se hizo referencia en 3B.7.1, autorizando al solicitante o al titular propuesto a explotar el aeródromo si la AAC se ha cerciorado de que:

- a) se otorgará al solicitante un certificado de aeródromo con respecto al aeródromo o se transferirá el certificado al nuevo titular tan pronto como se haya completado el procedimiento de solicitud de otorgamiento o transferencia de dicho certificado; y
- b) el otorgamiento de un certificado provisional es en interés del público y no perjudica la seguridad operacional de la aviación.

3B.8.2 Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo a 3B.8.1 expirará en:

- a) la fecha en que el certificado de aeródromo se otorga o transfiere; o
- b) la fecha de expiración especificada en el certificado de aeródromo provisional;

tomándose la primera de ambas fechas.

3B.8.3 Estas disposiciones se aplican a un certificado de aeródromo provisional de la misma forma en que se aplican a un certificado de aeródromo.

### **3B.9 Enmienda de un certificado de aeródromo**

A reserva de que se hayan satisfecho los requisitos de 3B.3.2, 3C.5 y 3C.6, la AAC puede enmendar un certificado de aeródromo cuando:

- a) hay un cambio en la propiedad o administración del aeródromo;
- b) hay un cambio en el uso o explotación del aeródromo;
- c) hay un cambio en los límites del aeródromo; o
- d) el titular del certificado de aeródromo solicita una enmienda.



## SECCIÓN C MANUAL DE AERÓDROMO

### NOTAS DE INTRODUCCIÓN

1. **Finalidad y ámbito del manual de aeródromo.** *El manual de aeródromo es un requisito fundamental del proceso de certificación. Contiene toda la información pertinente relativa al emplazamiento, instalaciones, servicios, equipo, procedimientos operacionales, organización y administración del aeródromo, incluyendo el sistema de gestión de la seguridad. La información presentada en el manual de aeródromo debería demostrar que el aeródromo se ajusta a las normas y métodos de certificación y que no existen carencias evidentes que afectarían adversamente la seguridad de las operaciones de las aeronaves. El manual es un documento de referencia y proporciona una lista de verificación de las normas de certificación de aeródromo que deben mantenerse y del nivel de servicios de la parte aeronáutica del aeródromo. La información proporcionada en el manual de aeródromo permitirá a la AAC evaluar la adecuación del aeródromo para las operaciones de aeronave propuestas y juzgar la idoneidad del solicitante para ser titular de un certificado. Es una guía de referencia básica para realizar inspecciones en el lugar tendientes al otorgamiento de un certificado de aeródromo y para ulteriores inspecciones de seguridad operacional. El manual de aeródromo es un documento de referencia convenido entre el explotador del aeródromo y la AAC con respecto a las normas,*

*condiciones y nivel de servicio que han de mantenerse en el aeródromo.*

2. **Estructura y contenido del manual de aeródromo.** *Para fines de uniformidad y facilitar el examen y aceptación o aprobación por la AAC del manual de aeródromo, los reglamentos deben establecer la estructura y contenido del manual de aeródromo. Los ejemplos de los detalles que han de incluirse en el manual de aeródromo, como pautas para los reglamentos de certificación de aeródromo, se presentan en el Apéndice 1 del presente manual. El solicitante de un certificado de aeródromo es enteramente responsable de la exactitud de la información proporcionada en el manual de aeródromo.*

3. **El manual de aeródromo es un documento “vivo”.** *El manual de aeródromo podrá ser enmendado para asegurar que proporciona información actualizada y exacta. Por consiguiente, el titular del certificado de aeródromo debería ser responsable de la enmienda del manual y de notificar a la AAC toda enmienda en cuestión. El contenido de un manual de aeródromo debería tratarse con el debido respeto a los requisitos de confidencialidad de cada Estado.*

### MODELO DE REGLAMENTO

#### 3C.1 Preparación del manual de aeródromo

3C.1.1 El explotador de un aeródromo certificado debe tener un manual, que se conocerá como manual de aeródromo, para el aeródromo en cuestión.

3C.1.2 El manual de aeródromo:

- a) será escrito a máquina o impreso, y estará firmado por el explotador del aeródromo;
- b) se presentará en un formato que facilite la revisión;
- c) 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; y
- d) se organizará de forma que facilite la preparación, el examen y el proceso de aceptación o aprobación.

#### 3C.2 Ubicación del manual de aeródromo

3C.2.1 El explotador del aeródromo debe proporcionar a la AAC un ejemplar completo y actualizado del manual de aeródromo.

3C.2.2 El explotador del aeródromo debe conservar 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.

3C.2.3 El explotador del aeródromo deberá poner a disposición del personal autorizado de la AAC, a efectos de inspección, el ejemplar a que se hace referencia en 3C.2.2.

#### 3C.3 Información que ha de incluirse en el manual de aeródromo

3C.3.1 El explotador de un aeródromo certificado debe 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:

**Parte 1.** La información general que se indica en la Parte 1 del plan de estos reglamentos (véase el Apéndice 1) sobre la finalidad y ámbito del manual de aeródromo; el requisito jurídico para un certificado 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 promulgación; el sistema para registrar los movimientos de aeronaves y las obligaciones del explotador del aeródromo según se especifican en la Sección D de estos reglamentos.

**Parte 2.** Detalles del emplazamiento del aeródromo según se establece en la Parte 2 del plan de este reglamento.

**Parte 3.** Detalles del aeródromo que deben notificarse al servicio de información aeronáutica según se establece en la Parte 3 del plan de este reglamento.

**Parte 4.** Los procedimientos de operación del aeródromo y las medidas de seguridad establecidas en la Parte 4 del plan de este reglamento. Éstos 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.

**Parte 5.** Detalles de la administración del aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad según se establecen en la Parte 5 del plan de este reglamento.

3C.3.2 Si, en el marco de 3E.1.1, la AAC exime al explotador del aeródromo de ajustarse a algún requisito establecido en 3B.3.2, el manual de aeródromo indicará el número de identificación dado a dicha exención por la AAC y la fecha en que ésta entró en vigor así como cualquier condición o procedimiento sujetos a los cuales la exención fue otorgada.

3C.3.3 Si no se incluye un detalle en el manual de aeródromo porque no se aplica al aeródromo, el explotador de este último deberá indicar en el manual el motivo correspondiente.

### **3C.4 Enmienda del manual de aeródromo**

3C.4.1 El explotador de un aeródromo certificado debe modificar o enmendar el manual de aeródromo, siempre que sea necesario, para mantener la exactitud de la información registrada.

3C.4.2 Para mantener la exactitud del manual de aeródromo, la AAC puede encargar por escrito a un explotador de aeródromo que altere o enmiende el manual con arreglo a dicha directiva.

### **3C.5 Notificación de cambios al manual de aeródromo**

Un explotador de aeródromo debe notificar a la AAC, tan pronto como sea posible, todo cambio que el explotador desee efectuar en el manual de aeródromo.

### **3C.6 Aceptación o aprobación por la AAC del manual de aeródromo**

La AAC aceptará o aprobará el manual de aeródromo y toda enmienda del mismo, siempre que ésta satisfaga los requisitos de las disposiciones anteriores de esta sección.

-----

## SECCIÓN D OBLIGACIONES DEL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO

### NOTA DE INTRODUCCIÓN

*El otorgamiento de un certificado de aeródromo obliga al explotador del aeródromo a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones en el aeródromo, a permitir el acceso de personal autorizado de la AAC al aeródromo para realizar auditorías de seguridad operacional, inspecciones y ensayos y a responsabilizarse de las notificaciones e informes que se prescriban.*

### MODELO DE REGLAMENTO

#### 3D.1 Cumplimiento de normas y métodos

El explotador del aeródromo cumplirá las normas y métodos especificados en 3A.3 y toda otra condición aprobada en el certificado en cumplimiento de 3B.4 y 3E.1.1.

#### 3D.2 Competencia del personal operacional y de mantenimiento

3D.2.1 El explotador del aeródromo empleará un número adecuado de personal calificado e idóneo para realizar todas las actividades críticas para la operación y el mantenimiento del aeródromo.

3D.2.2 Si la AAC, u otra autoridad competente del gobierno, exige certificación de competencia para el personal a que se hace referencia en 3D.2.1, el explotador del aeródromo empleará solamente a las personas que posean dichos certificados.

3D.2.3 El explotador del aeródromo implantará un programa para actualizar la competencia del personal indicado en 3D.2.1.

#### 3D.3 Operación y mantenimiento del aeródromo

3D.3.1 A reserva de las directrices que la AAC pueda publicar, el explotador del aeródromo explotará y mantendrá el aeródromo con arreglo a los procedimientos establecidos en el manual de aeródromo.

3D.3.2 Para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves, la AAC puede transmitir al explotador de un aeródromo directrices escritas que lleven a modificar los procedimientos establecidos en el manual de aeródromo.

3D.3.3 El explotador del aeródromo debería garantizar un mantenimiento adecuado y eficiente de las instalaciones del aeródromo.

3D.3.4 El titular de un certificado de aeródromo coordinará con el proveedor ATS para cerciorarse de que hay disponibles servicios de tránsito aéreo que garanticen 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.

#### 3D.4 Sistema de gestión de la seguridad del explotador del aeródromo

3D.4.1 El explotador del 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.

3D.4.2 El explotador del aeródromo obligará a 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 explotador del aeródromo con respecto a la seguridad del mismo. El explotador del aeródromo vigilará dicho cumplimiento.

3D.4.3 El explotador del aeródromo exigirá a todos los usuarios del aeródromo, incluyendo los explotadores con base fija, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones a que se hace referencia en 3D.4.2 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.

### 3D.5 Auditorías internas y notificación sobre seguridad operacional por el explotador del aeródromo

3D.5.1 El explotador del 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 explotador del 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 3D.4.2.

3D.5.2 Las auditorías a que se refiere 3D.5.1 se llevarán a cabo cada ..... meses, o menos, según se convenga con la AAC.

3D.5.3 El explotador del aeródromo asegurará que todos los informes de auditoría, incluyendo el informe sobre las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, son preparados por expertos en seguridad operacional adecuadamente calificados.

3D.5.4 El explotador del aeródromo conservará un ejemplar de los informes a que se refiere 3D.5.3 durante un período que ha de convenirse con la AAC. La AAC puede solicitar un ejemplar del informe para su examen y referencia.

3D.5.5 Los informes a que se refiere 3D.5.3 deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorías e inspecciones.

### 3D.6 Acceso al aeródromo

3D.6.1 El personal autorizado por la AAC puede inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, inspeccionar los documentos y registros del explotador del aeródromo y verificar el sistema de gestión de la seguridad del explotador del aeródromo antes de que se otorgue o renueve un certificado de aeródromo y, posteriormente, en cualquier otro momento, con la finalidad de garantizar la seguridad en el aeródromo.

3D.6.2 Un explotador de aeródromo, a petición de la persona a que se hizo referencia en 3D.6.1, permitirá el acceso a cualquier parte del aeródromo o a cualquier instalación del aeródromo, incluyendo equipo, registros, documentos y personal de operaciones, con la finalidad indicada en 3D.6.1.

3D.6.3 El explotador del aeródromo cooperará en la realización de las actividades indicadas en 3D.6.1.

### 3D.7 Notificación e informes

3D.7.1 Un explotador de aeródromo cumplirá el requisito de notificar e informar a la AAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos, dentro de los límites de tiempo especificados en estos reglamentos.

3D.7.2 *Notificación de inexactitudes en las publicaciones del servicio de información aeronáutica (AIS).* El explotador del aeródromo examinará todas las publicaciones de información aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, avisos a los aviadores (NOTAM), boletines de información previa al vuelo y circulares de información aeronáutica expedidos por el AIS 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.

3D.7.3 *Previa notificación de cambios planificados a las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo.* El explotador del aeródromo notificará al AIS y a la AAC, por escrito, por lo menos ..... días antes de efectuar cualquier cambio a la instalación o equipo del aeródromo o al nivel de servicio en el aeródromo, todo cambio que se haya previsto y que probablemente afecte la exactitud de la información que figure en las publicaciones AIS indicadas en 3D.7.2.

3D.7.4 *Asuntos que exigen notificación inmediata.* A reserva de los requisitos indicados en 3D.7.5, el explotador del aeródromo notificará inmediatamente al AIS, y se encargará de que el control de tránsito aéreo y la dependencia de operaciones de vuelo reciban también inmediatamente, todo detalle de las circunstancias siguientes acerca de las cuales tenga conocimiento:

- a) obstáculos, obstrucciones y peligros:
  - 1) toda penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo; y
  - 2) la existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional de la aviación en, o cerca del, aeródromo;
- b) nivel de servicio:
 

una reducción del nivel de servicio en el aeródromo establecido en cualquiera de las publicaciones AIS indicadas en 3D.7.2;
- c) área de movimiento:
 

el cierre de cualquier parte del área de movimiento del aeródromo; y
- d) 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.

3D.7.5 *Notificación inmediata a los pilotos.* Cuando no es posible que un explotador de aeródromo organice la recepción por el control de tránsito aéreo y la dependencia de operaciones

de vuelo de un aviso relativo a una circunstancia de las indicadas en 3D.7.4 con arreglo a dicha disposición, el explotador debe dar aviso inmediato directamente a los pilotos que puedan verse afectados por dicha circunstancia.

### **3D.8 Inspecciones especiales**

Un explotador de aeródromo inspeccionará el aeródromo, según lo exijan las circunstancias, para garantizar la seguridad operacional de la aviación:

- a) tan pronto como sea posible después de cualquier accidente o incidente de aeronave, entendiéndose estos términos según las definiciones del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
- b) durante cualquier período de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo que resulte crítico para la seguridad de las operaciones de aeronave; y
- c) en todo otro momento en que existan en el aeródromo condiciones que puedan afectar la seguridad operacional de la aviación.

### **3D.9 Eliminación de obstrucciones de la superficie del aeródromo**

El explotador del aeródromo eliminará de la superficie del aeródromo todo vehículo u otra obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa.

### **3D.10 Avisos de advertencia**

Cuando sea probable que las aeronaves en vuelo bajo en el aeródromo o cerca del mismo, o las aeronaves en rodaje, resulten peligrosas para las personas o el tránsito vehicular, el explotador del aeródromo:

- a) colocará avisos de advertencia de peligro en toda vía pública vecina al área de maniobra; o
- b) si dicha vía pública no está controlada por el explotador del aeródromo, informará a la autoridad correspondiente para que ésta coloque los avisos en la vía pública indicando que existe un peligro.

-----

## SECCIÓN E EXENCIONES

### MODELO DE REGLAMENTO

3E.1.1 La AAC puede eximir, por escrito, a un explotador de aeródromo del cumplimiento de determinadas disposiciones de este reglamento.

3E.1.2 Antes de que la AAC decida eximir a un explotador de aeródromo, la AAC debe tener en cuenta todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional.

3E.1.3 La exención está sujeta al cumplimiento por el explotador del aeródromo de las condiciones y procedimientos especificados por la AAC en el certificado de aeródromo que resulten necesarios para el mantenimiento de la seguridad operacional.

3E.1.4 Cuando un aeródromo no satisfaga el requisito relativo a una norma o método especificados en 3A.3, la AAC, después de realizar estudios aeronáuticos y sólo si lo permiten las normas y métodos, podrá determinar las condiciones y procedimientos que sean necesarios para garantizar un nivel de seguridad equivalente al establecido por la norma o método pertinente.

3E.1.5 La desviación con respecto a una norma o método y las condiciones y procedimientos a que se refiere 3B.4 se establecerán en la aprobación del certificado de aeródromo.

---

## Capítulo 4

# PROCEDIMIENTOS DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

### 4.1 INTRODUCCIÓN

4.1.1 Los procedimientos de certificación de aeródromo deberían asegurar el pleno cumplimiento de los reglamentos de certificación de aeródromo promulgados por el Estado y estarán controlados por éstos. Los procedimientos que se sugieren en este capítulo se ajustan al modelo de reglamento del Capítulo 3 y, al igual que dicho modelo, los procedimientos sugeridos pueden adaptarse a las condiciones de cada Estado.

4.1.2 El cumplimiento de los reglamentos y métodos normalizados nacionales garantizará que los certificados de aeródromo se otorguen, rechacen, transfieran o devuelvan en forma coherente en todo el ámbito nacional. El uso de un formato jurídico común también facilitará el cumplimiento efectivo y coherente del reglamento así como la vigilancia de dicho cumplimiento.

4.1.3 Los procedimientos incluidos en este capítulo se refieren al modelo de reglamento de control del Capítulo 3, indicándose también las necesidades de personal AAC típicas para aplicar cada procedimiento.

4.1.4 Los Estados que no cuentan en su AAC con una entidad con personal completo y adecuado encargada de aplicar los procedimientos pueden optar por contratar ayuda exterior para realizar algunos de los servicios técnicos necesarios, como por ejemplo la evaluación de instalaciones y equipo de aeródromo. Estas personas se considerarán como personal AAC autorizado para inspeccionar las instalaciones y equipo y realizar ensayos, etc.

### 4.2 PROCESO DE CERTIFICACIÓN

El proceso de certificación de aeródromo comprenderá:

- a) el tratamiento de la expresión de interés de un solicitante de certificado de aeródromo;
- b) la evaluación de la solicitud oficial, incluyendo la evaluación del manual de aeródromo;
- c) la evaluación de las instalaciones y equipo del aeródromo;
- d) el otorgamiento o el rechazo de un certificado de aeródromo; y

- e) la promulgación de la condición certificada del aeródromo y los detalles necesarios en la AIP.

### 4.3 TRATAMIENTO DE LA EXPRESIÓN DE INTERÉS

4.3.1 Los aeródromos que deban certificarse con arreglo a los reglamentos nacionales deben poseer un certificado de aeródromo antes de iniciar las operaciones. Si todavía no se han establecido reglamentos para la certificación de aeródromos, debería convenirse una transición adecuada entre la AAC y el explotador actual del aeródromo. El tratamiento de la expresión de interés debería incluir una evaluación de las operaciones de vuelo por la AAC o las autoridades pertinentes 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 y debería notificarse en ese sentido al solicitante invocando el modelo de disposición 3B.3.3 en esta etapa inicial.

4.3.2 La evaluación de las operaciones de vuelo debería 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.

4.3.3 Pueden haber otras leyes o reglamentos en el Estado que abarquen asuntos como la protección del medio ambiente, que quizá requieran la aprobación de una autoridad competente en estos sectores. El procesamiento de la expresión de interés también debería incluir referencias a las entidades competentes del Estado para obtener su autorización con la documentación necesaria, p. ej., un estudio de consecuencias ambientales llevado a cabo por el solicitante.

4.3.4 Si los resultados de la evaluación indicada anteriormente son positivos, la AAC debería aconsejar por escrito al solicitante que:

- a) presente una solicitud oficial de certificado de aeródromo con arreglo a los requisitos de 3B.2. La AAC debería facilitar al solicitante el formulario de solicitud prescrito, un ejemplar del reglamento de certificación de aeródromo, incluyendo los planes, y toda otra circular o

publicación pertinente que la AAC haya publicado, incluyendo las normas nacionales sobre aeródromo; y

- b) obtenga copias de otras publicaciones pertinentes de la OACI y entidades estatales distintas de la AAC.

*Nota.— Puede pedirse al solicitante que cubra los costos de formularios y publicaciones.*

4.3.5 En la comunicación al solicitante, debería indicarse la persona de contacto en la AAC.

#### **Necesidades de personal de la AAC**

4.3.6 El personal de la AAC para realizar las actividades en 4.3.1 a 4.3.5 puede incluir, entre otros, inspectores de aeródromo, especialistas en política de espacio aéreo, inspectores de salvamento y extinción de incendios y especialistas en ayudas visuales.

### **4.4 EVALUACIÓN DE UNA SOLICITUD OFICIAL DE CERTIFICADO DE AERÓDROMO**

4.4.1 El modelo de reglamento 3B.3.2 especifica las responsabilidades de la AAC antes de que pueda otorgar un certificado de aeródromo. Especifica los requisitos de certificación de aeródromo y la necesidad de consideraciones en materia de seguridad operacional. La AAC debe cerciorarse de que el explotador del aeródromo cuenta con la necesaria competencia y experiencia para ajustarse a las disposiciones normativas pertinentes, órdenes y directrices de la AAC.

4.4.2 Para asegurar la uniformidad, la AAC puede prescribir un formulario de solicitud normalizado para el certificado de aeródromo.

*Nota.— En el Apéndice 2, con fines de orientación, se presenta un modelo de formulario de solicitud basado en el utilizado en un Estado.*

4.4.3 La evaluación de la solicitud oficial por la AAC debería incluir lo siguiente:

- a) una evaluación de las operaciones de vuelo, si ya no se realizó durante el tratamiento de la expresión de interés. Esta evaluación también debería incluir un estudio aeronáutico con arreglo al modelo de reglamento 3E.1.4 si existe una desviación respecto de una norma o método;
- b) una evaluación del manual de aeródromo presentado por el solicitante para determinar:
  - 1) si el manual se ajusta a los requisitos de los reglamentos de la Sección C y al plan de estos reglamentos (véase el Apéndice 1). Todas las verificaciones que puedan completarse o iniciarse en

la oficina deberían 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

- 2) si el sistema de gestión, incluyendo el sistema de gestión de la seguridad, indica que el solicitante estará en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo; y
- c) una visita al emplazamiento del aeródromo según se detalla en 4.4.4.

4.4.4 Debería 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 debería comprender:

- a) verificación de los datos del aeródromo en el lugar; y
- b) verificación de las instalaciones y equipo del aeródromo, que debería incluir:
  - 1) dimensiones y estado de las superficies de:
    - las pistas;
    - los márgenes de pista;
    - las franjas de pista;
    - las áreas de seguridad de extremo de pista;
    - las zonas de parada y las zonas libres de obstáculos;
    - las calles de rodaje;
    - los márgenes de calles de rodaje;
    - las franjas de calles de rodaje; y
    - las plataformas;
  - 2) la presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos en el aeródromo y en sus cercanías;
  - 3) las siguientes luces aeronáuticas de tierra, incluyendo sus registros de verificación de vuelo:
    - luces de pista y de calles de rodaje;
    - luces de aproximación;
    - PAPI/APAPI o T-VASIS/AT-VASIS;
    - iluminación de plataforma;
    - iluminación de obstáculos;
    - iluminación activada por el piloto, si corresponde; y
    - sistemas de guía visual para el atraque;
  - 4) fuente secundaria de energía eléctrica;
  - 5) indicadores de dirección del viento;
  - 6) iluminación de los indicadores de dirección del viento;
  - 7) señales y balizas de aeródromo;
  - 8) letreros en áreas de movimiento;



- 9) puntos de amarre para aeronaves;
- 10) puntos de conexión a tierra;
- 11) equipo e instalaciones de salvamento y extinción de incendios;
- 12) 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;
- 13) barredoras de pista y equipo de eliminación de nieve;
- 14) equipo para el traslado de aeronaves inutilizadas;
- 15) procedimientos y equipo para gestión de la fauna;
- 16) radios bidireccionales instaladas en los vehículos que utiliza el explotador del aeródromo en el área de movimiento;
- 17) la presencia de luces que puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves; y
- 18) instalaciones de abastecimiento de combustible.

#### ***Necesidades de personal de la AAC***

4.4.5 El personal AAC necesario para realizar la evaluación de la solicitud oficial de certificado de aeródromo puede incluir inspectores de aeródromo, especialistas en política de espacio aéreo, inspectores de salvamento y extinción de incendios y especialistas en ayudas visuales.

### **4.5 OTORGAMIENTO O RECHAZO DE UN CERTIFICADO**

4.5.1 La disposición 3B.3 del modelo de reglamento exige que la AAC notifique su decisión de otorgar o rechazar el otorgamiento de un certificado. La disposición 3B.4 del modelo de reglamento permite a la AAC aprobar condiciones, en interés de la seguridad, respecto del otorgamiento de un certificado de aeródromo.

4.5.2 Sobre la base de los resultados de la evaluación de la solicitud oficial de certificado, la AAC debería notificar al solicitante si su solicitud ha tenido éxito o no. Si la solicitud no tuvo éxito, debería informarse al solicitante respecto de las medidas adicionales que debe adoptar antes de obtener la certificación. Por ejemplo, puede ser necesario enmendar el manual de aeródromo para incorporar cambios a instalaciones y equipo del aeródromo que puedan requerirse para ajustarse a las normas y métodos especificados en el reglamento.

4.5.3 Si la solicitud tuvo éxito, el certificado de aeródromo, incorporando condiciones que se ajusten a la disposición 3B.4 ó 3E.1.4, según corresponda, se otorgará al solicitante después de haberse asignado un número de identificación.

*Nota.— En el Apéndice 4 figura un ejemplo de certificado de aeródromo expedido por un Estado.*

4.5.4 Si después de haberse notificado de las medidas adicionales que debe emprender para rectificar las carencias indicadas en 4.5.2, el explotador del aeródromo todavía no puede satisfacer los requisitos del reglamento, la AAC puede negarse a otorgar un certificado. Este rechazo puede basarse en una o más de las determinaciones siguientes, para las cuales deberían darse detalles:

- a) la inspección de las instalaciones y equipo del aeródromo reveló que no tienen satisfactoriamente en cuenta la seguridad de las operaciones de aeronave;
- b) la evaluación de los procedimientos operacionales del aeródromo reveló que no tienen satisfactoriamente en cuenta la seguridad de las operaciones de aeronave;
- c) la evaluación del manual de aeródromo reveló que no contiene los detalles indicados en 3C.3.1 y el correspondiente plan del reglamento; y
- d) la evaluación de los aspectos indicados anteriormente y otros factores (deben indicarse) reveló que el solicitante no estará en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo según lo exige la disposición 3B.3.2 a).

Si la legislación básica comprende un proceso de revisión, debe señalarse a la atención del solicitante este hecho en la carta de rechazo.

#### ***Necesidades de personal de la AAC***

4.5.5 El personal AAC para realizar las actividades descritas en 4.5.1 a 4.5.4 puede incluir:

- a) personal de administración AAC apropiado, p. ej., el gerente o director de la entidad normativa, o similar, o el Director General de la AAC; y
- b) inspectores de aeródromo.

#### ***Costos***

4.5.6 El Estado puede exigir que el solicitante cubra los costos de la certificación del aeródromo.

### **4.6 PROMULGACIÓN EN LA AIP DE LA CONDICIÓN CERTIFICADA Y DETALLES DEL AERÓDROMO**

Una vez completado satisfactoriamente el proceso de certificación, la información sobre el aeródromo debería proporcionarse al servicio de información aeronáutica para su publicación.

#### 4.7 TRANSFERENCIA DE UN CERTIFICADO DE AERÓDROMO

4.7.1 Puede exigirse la transferencia de un certificado de aeródromo con arreglo al reglamento nacional aplicable cuando la propiedad y explotación del aeródromo se transfieren de un explotador a otro. El establecimiento de un procedimiento normalizado asegurará que los certificados de aeródromo se transfieren correcta y coherentemente utilizando un formato jurídico nacional común.

4.7.2 Las razones de la transferencia pueden incluir la venta o transferencia de la responsabilidad de explotar el aeródromo de un departamento gubernamental a una entidad de aeródromo también gubernamental, como una autoridad aeroportuaria o una administración provincial o municipal, o como resultado de una privatización o corporatización. La propiedad y la responsabilidad operacional también pueden cambiar de una entidad privada a otra.

4.7.3 El modelo de disposición 3B.7.1 especifica, entre otras cosas, el requisito de contar con consentimiento de la AAC para la transferencia de un certificado de aeródromo y de que la AAC cuente con poderes para transferir dicho certificado. La AAC otorgará el consentimiento a la transferencia solamente si se ha cerciorado de que el nuevo explotador propuesto está en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo y de que no ocurrirán variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo. Esto significa que las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo deberían permanecer generalmente inalteradas; el personal principal de operaciones y mantenimiento del aeródromo debería permanecer en sus puestos o ser remplazado con personal de calificaciones, experiencia o idoneidad equivalentes; el sistema de gestión de la seguridad debería permanecer en efecto y, finalmente, los procedimientos del manual de aeródromo deberían permanecer generalmente sin cambios.

4.7.4 La AAC puede rechazar la transferencia propuesta si no está convencida de que el nuevo explotador propuesto estará en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo o si la transferencia resultará en importantes cambios a los aspectos operacionales del aeródromo o si dichos cambios serán hechos por el nuevo explotador (p. ej., reducción de las instalaciones de pistas, calles de rodaje o plataformas; cambios en las condiciones del certificado existente que no sean aceptables para la AAC; carácter inadecuado o inapropiado de los nuevos arreglos en materia de personal o importantes revisiones al manual de aeródromo).

4.7.5 Si la AAC decide negar el consentimiento, dicha decisión debería comunicarse por escrito al candidato dentro del período especificado en 3B.7.2 indicando las razones del rechazo.

#### Requisitos de personal AAC

4.7.6 El personal AAC requerido para realizar la transferencia de un certificado de aeródromo puede incluir:

- a) personal de administración AAC apropiado, p. ej., el gerente o director de la oficina encargada de la certificación de aeródromos; y
- b) inspectores de aeródromo.

#### 4.8 DEVOLUCIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERÓDROMO

4.8.1 Los modelos de reglamentos 3B.6.1 y 3B.6.2 abarcan la cancelación de un certificado de aeródromo si el explotador del aeródromo da aviso escrito voluntario a la AAC en ese sentido.

4.8.2 Una vez recibido el aviso, la AAC debería:

- a) verificar las credenciales del explotador que solicita la cancelación para determinar si es el titular de un certificado;
- b) verificar que la notificación recibida del explotador del aeródromo satisface los requisitos de 3B.6.1 y 3B.6.2; y
- c) verificar que la información proporcionada por el explotador del aeródromo comprende lo siguiente:
  - 1) si el aeródromo permanecerá abierto, que se haya promulgado un NOTAM apropiado para comunicar el cambio de condición; y
  - 2) si el aeródromo será cerrado a todo tráfico, que el explotador del aeródromo haya adoptado suficientes medidas de seguridad, como la eliminación de anemómetros y señales, la instalación de señales de cierre apropiadas, balizas de fuera de servicio y toda otra ayuda visual que resulte necesaria.

4.8.3 Si la solicitud de cancelación del certificado se encuentra en buena y debida forma, un funcionario competente de la AAC debería publicar una comunicación cancelando el certificado a partir de la fecha especificada en el aviso dado por el titular del mismo.

4.8.4 Si el aeródromo va a permanecer abierto para uso como aeródromo no certificado, la AAC debería garantizar que se satisfacen los requisitos de seguridad en esos aeródromos.

4.8.5 Debería notificarse al servicio de información aeronáutica para que adopte medidas apropiadas con respecto a la condición de aeródromo no certificado o del cierre del aeródromo, según el caso, con arreglo al Anexo 15 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

## Capítulo 5

# AUTORIDAD DE REGLAMENTACIÓN

### 5.1 ORGANIZACIÓN

5.1.1 En todos los Estados será necesario establecer una entidad dentro de la AAC encargada de asegurar que se satisfacen todos los requisitos establecidos en las secciones 1.2 y 1.3 del Anexo 14, Volumen I. La estructura de organización y el personal de dicha entidad, denominada en lo que sigue Dirección de Normas y Seguridad de Aeródromos (DNSA), variará según el nivel de actividad aeronáutica en el Estado.

5.1.2 La responsabilidad principal de la DNSA será garantizar que:

- a) todos los aeródromos bajo la jurisdicción del Estado ofrecen un entorno operacional seguro con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; y
- b) se cumple la obligación del Estado en el marco del Artículo 38 del Convenio de notificar a la OACI toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales que figuran en el Anexo 14, Volumen I. También se recomienda que las diferencias entre los métodos recomendados del Anexo y los reglamentos y métodos nacionales del Estado se notifiquen a la OACI.

5.1.3 Una estructura de organización típica de una DNSA figura en el Apéndice 5. La Dirección puede contar con dos divisiones, una encargada de las normas de aeródromo y otra de la seguridad del aeródromo. La División de normas de aeródromo puede estar integrada por dos secciones, una encargada del diseño del aeródromo y la otra de especificaciones de ingeniería. La División de seguridad de aeródromo puede contar con tres secciones, la primera encargada de la certificación de aeródromo, la segunda del cumplimiento y vigilancia del mismo y la tercera podría ser una biblioteca técnica, también encargada de recoger y registrar datos de seguridad de aeródromo.

5.1.4 Dependiendo del nivel de actividad aeronáutica en el Estado, el número de aeródromos y el volumen de trabajo de la DNSA, las funciones de las secciones en cada división pueden combinarse e incluso también pueden combinarse las funciones de las dos divisiones.

5.1.5 En los Estados con un gran número de aeródromos bajo su jurisdicción, puede ser necesario establecer oficinas regionales de aeródromos con una delegación de funciones y autoridad adecuada.

5.1.6 La certificación de aeródromos y las subsiguientes tareas de inspección de seguridad exigen la contribución del personal de ingeniería de aeródromos y de inspección de operaciones de vuelo de la AAC. Por consiguiente, la DNSA debería funcionar en estrecha cooperación con la División de operaciones de vuelo de la AAC. Las funciones de la DNSA descritas en 5.2 comprenden las relativas a la certificación de aeródromos y a la inspección de seguridad que debe realizar la División de operaciones de vuelo.

### 5.2 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LA DNSA

#### 5.2.1 Certificación de aeródromos

Las tareas y responsabilidades comprenden:

- a) recibir, registrar, examinar y procesar, en cooperación con la División de operaciones de vuelo de la AAC, las expresiones de interés recibidas de un solicitante de certificado de aeródromo;
- b) recibir, registrar, examinar y procesar, en cooperación con la División de operaciones de vuelo de la AAC, la solicitud oficial de certificado de aeródromo, incluyendo la inspección inicial que abarca el examen del manual de aeródromo, la verificación en el emplazamiento, la inspección y ensayo de los detalles del aeródromo, así como sus instalaciones y equipo, incluyendo la realización de estudios aeronáuticos cuando lo permitan las normas y métodos según se describe en 4.4.3 y 4.4.4;
- c) otorgar o negarse a otorgar un certificado de aeródromo;
- d) calcular, registrar y cobrar los costos de los servicios a los solicitantes (si se aplica en el marco del reglamento);
- e) recibir, registrar, examinar y procesar solicitudes de transferencia de certificado de aeródromo;
- f) otorgar o denegar la transferencia de un certificado de aeródromo;
- g) recibir, registrar, examinar y procesar solicitudes para la devolución de un certificado de aeródromo;
- h) cancelar o suspender un certificado de aeródromo;

- i) otorgar un certificado de aeródromo provisional; y
- j) examinar los factores que exigen la enmienda de un certificado de aeródromo y publicar las enmiendas necesarias.

### 5.2.2 Notificaciones al AIS y otras organizaciones

Estas tareas y responsabilidades comprenden:

- a) notificar al AIS la condición certificada de un aeródromo y proporcionar los detalles del aeródromo descritos en la Parte 3 del Apéndice 1 de este manual para su promulgación por el AIS;
- b) examinar toda enmienda de los manuales de aeródromo y notificar al AIS los cambios que deben introducirse en las publicaciones AIS;
- c) coordinar con el AIS el examen de toda notificación recibida de un explotador de aeródromo para promulgación por el AIS, como la notificación de inexactitudes en las publicaciones AIS; cambios en las instalaciones, equipo y nivel de servicios del aeródromo previstos con antelación; obstáculos, obstrucciones y peligros; cierre de cualquier parte del área de maniobra; reducción inmediata del nivel de servicio en un aeródromo y cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad en el aeródromo o en sus cercanías y conduzca a la adopción de precauciones; y
- d) coordinar con otras agencias y proveedores de servicios como el servicio de información aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo, las autoridades meteorológicas designadas y los órganos de seguridad.

### 5.2.3 Auditorías de la seguridad operacional

5.2.3.1 Estas tareas y responsabilidades comprenden:

- a) auditorías periódicas o especiales, en el emplazamiento, del sistema de gestión de la seguridad del aeródromo, incluyendo la verificación del mismo y de los datos publicados en la AIP así como la inspección de las instalaciones, equipo y procedimientos operacionales del aeródromo; y
- b) examen de las auditorías diarias del explotador del aeródromo así como de sus informes especiales de auditoría de la seguridad operacional y las medidas adoptadas al respecto.

*Nota.— Un programa de auditorías de aeródromo debería funcionar con arreglo al principio de que el programa de auditoría interno del titular del certificado del*

*aeródromo es de principal importancia y que las auditorías de la AAC se realizan para examinar y evaluar dicho programa y, además, para verificar en forma independiente los detalles del aeródromo notificados en la AIP, así como los procedimientos operacionales del aeródromo, las medidas de seguridad, y sus instalaciones y equipo.*

5.2.3.2 Por consiguiente, se requieren inspecciones periódicas para asegurar que los titulares de certificados de aeródromo cumplen sus obligaciones bajo los términos del certificado, como se indica en la Sección D del modelo de reglamento, y los requisitos del manual de aeródromo aceptado o aprobado.

5.2.3.3 La frecuencia de las inspecciones puede corresponder a la clase del aeródromo según la haya establecido el Estado. Por ejemplo, un Estado exige que sus aeródromos, clasificados como aeródromos centrales certificados grandes, medianos y pequeños, se inspeccionen anualmente, reduciendo la frecuencia a una vez cada 18 meses en caso de aeródromos no centrales. Para sus aeródromos con “certificación limitada”, la frecuencia recomendada es una vez en 24 meses, que puede reducirse a una vez en 36 meses si las circunstancias lo requieren.

5.2.3.4 Las tareas y responsabilidades relacionadas con las inspecciones periódicas se describen en 5.5.4. Estas tareas pueden realizarse en las etapas siguientes:

- a) *Reunión de información previa a la inspección* con la administración del aeródromo, incluyendo coordinación con el personal de la torre de control de tránsito aéreo.
- b) *Inspección administrativa* del sistema de gestión de la seguridad del aeródromo, incluyendo aspectos tales como los planes de control de nieve y hielo (si se aplica); NOTAM vigentes; registros de instrucción médica y RFF; registros de seguridad de los abastecedores de combustible de aviación; certificados de los agentes de abastecimiento de combustible y registros de instrucción en seguridad para casos de incendio; documentación del examen anual del plan de emergencia del aeródromo, incluyendo ejercicios de emergencia a escala completa y los registros del explotador del aeródromo de las auditorías de seguridad de los explotadores con base fija, los agentes de servicios de escala y otras agencias que participan en actividades en la parte aeronáutica.
- c) *Inspección del área de movimiento*, incluyendo la especificación y verificación de pistas y calles de rodaje para establecer el estado de los pavimentos, señales, iluminación, carteles, márgenes, franjas y áreas de seguridad de extremo de pista, verificación de posibles condiciones peligrosas si se están realizando trabajos de construcción, como excavaciones, fosas, material apilado, señalamiento inadecuado de la zona de construcción, equipo de construcción en el área de movimiento e inadecuada señalización e iluminación de umbrales temporarios; verificación de las operaciones de vehículos terrestres en el área de movimiento para comprobar que sólo los vehículos autorizados tienen acceso a dicha

- área y que se aplican los procedimientos requeridos, los vehículos cuentan con señales adecuadas y los conductores conocen y usan la terminología de comunicaciones apropiada; verificación de que el público está protegido contra el ingreso no autorizado en el área de movimiento y contra el chorro de reactores y estelas de hélice; verificación de peligros de la fauna y de condiciones que atraigan a la fauna; y verificación de indicadores de dirección de aterrizaje y de indicadores de dirección del viento.
- d) *Salvamento y extinción de incendios*, incluyendo la verificación de registros de instrucción; ensayos aleatorios del conocimiento de los bomberos; verificación de que el equipo está en posición, funciona y satisface los requisitos de categoría; realización de un ejercicio de respuesta medida en el tiempo; verificación del sistema de alarma; verificación y examen de las ropas de proximidad, otras ropas de protección y herramientas y suministros de extinción de incendios y salvamento en el inventario.
- e) *Instalaciones de combustible*, incluyendo el examen de los registros de inspección por personal calificado y autorizado, en particular verificación de que las normas de extinción de incendios del aeródromo están adecuadamente abarcadas en la lista de verificación de las inspecciones, y verificación en el lugar, incluyendo muestras de combustible, para ver si se ajustan a los requisitos aplicables.
- f) *Inspecciones nocturnas*, incluyendo la evaluación y verificación del cumplimiento de las normas relativas a iluminación y señalización de pistas, calles de rodaje y plataformas; señales en el pavimento; faros de aeródromo; iluminación de indicadores de la dirección del viento; iluminación de obstáculos y señalización e iluminación de las zonas de construcción.
- g) *Reunión de información posterior a la inspección* con la administración del aeródromo, incluyendo la determinación de medidas apropiadas para obligar al cumplimiento de los reglamentos, en caso de no cumplirse algunos.

#### 5.2.4 Otras funciones de seguridad operacional

Estas tareas y responsabilidades pueden incluir:

- a) una evaluación de primera mano de los ejercicios de emergencia a escala completa en el aeropuerto para identificar problemas y deficiencias;
- b) el suministro de orientación en las etapas de diseño y construcción de aeródromos, en particular proyectos complejos, o si existen trabajos importantes que puedan afectar el cumplimiento de los reglamentos;

- c) inspección final de obras completadas que entrañen trabajos complejos o importantes para identificar problemas o deficiencias que deban corregirse a efectos de cumplir los requisitos de los reglamentos;
- d) organización de seminarios de seguridad de aeródromo y otros programas de instrucción para promover una cultura de la seguridad, y participación en los mismos.

#### 5.2.5 Cumplimiento de las normas y vigilancia de dicho cumplimiento

5.2.5.1 Es responsabilidad de los explotadores de aeródromos cumplir los requisitos de los reglamentos de certificación de aeródromo. La seguridad operacional de la aviación en los aeródromos depende principalmente del cumplimiento voluntario de estos requisitos por los explotadores de aeródromo. Por consiguiente, es de fundamental importancia la promoción del cumplimiento de los reglamentos mediante programas de educación, instrucción y asesoramiento, y sólo cuando estos esfuerzos han fallado deberían adoptarse medidas oficiales de obligación de cumplimiento. Las sanciones pueden ser administrativas o jurídicas dependiendo de la gravedad de las infracciones respecto del reglamento y sus consecuencias para la seguridad aeronáutica. Se reconoce que los Estados pueden tener sus propias políticas para obligar al cumplimiento de sus reglamentos.

5.2.5.2 Las medidas administrativas en forma de comunicación de advertencia o de comunicación correctiva pueden considerarse apropiadas cuando se considere innecesario actuar desde el punto de vista jurídico. Las medidas administrativas de obligación de cumplimiento tienen por objeto señalar a la atención del explotador del aeródromo las infracciones, documentar las medidas correctivas y exigir un cumplimiento futuro. Estas medidas se justifican cuando la infracción no resulta en una condición importante de falta de seguridad, no han sido causadas por incompetencia o falta de calificaciones requeridas de parte del explotador del aeródromo, no son deliberadas, la actitud del explotador es constructiva y positiva con respecto al cumplimiento del reglamento y no existen antecedentes de infracciones similares por parte del explotador.

5.2.5.3 Puede ser necesario imponer medidas oficiales jurídicas para obligar al cumplimiento del reglamento a efectos de prevenir futuras infracciones. Estas medidas pueden incluir la expedición de órdenes y amonestaciones de “cese y desista” y la imposición de sanciones después del acto para disuadir de futuras infracciones. Las sanciones pueden incluir revocación, suspensión o enmienda del certificado. Las medidas jurídicas para imponer el cumplimiento deben ajustarse a las disposiciones estatutarias apropiadas de la legislación de aviación civil del Estado.

5.2.5.4 Al determinar el tipo y la medida apropiados de la sanción que ha de aplicarse, los factores que deben considerarse pueden incluir la naturaleza de la infracción, si fue deliberada o inadvertidamente causada; el peligro posible o real para la seguridad aeronáutica creado por la infracción; el nivel de

responsabilidad del explotador del aeródromo; los registros de infracciones anteriores; la actitud del explotador con respecto a la infracción, incluyendo si el explotador reveló voluntariamente la infracción y si adoptó alguna medida para corregirla; la consecuencia de la sanción propuesta al infractor y su valor como herramienta de disuasión para otros explotadores en situaciones similares.

5.2.5.5 Las sanciones jurídicas relacionadas con el certificado pueden tener consecuencias importantes para los servicios aéreos y pueden también tener otras repercusiones. Dado que el interés del público y la seguridad aeronáutica son los objetivos principales de los reglamentos de certificación de aeródromo, el recurso a la imposición de sanciones puede justificarse solamente después de haber fallado todos los demás medios para resolver infracciones de la seguridad a efectos de garantizar el cumplimiento.

5.2.5.6 Puede considerarse la suspensión de un certificado de aeródromo si:

- a) el sistema de gestión de la seguridad del explotador del aeródromo resulta inadecuado;
- b) es en interés de la seguridad operacional;
- c) todos los otros medios para la corrección oportuna de la condición insegura o para garantizar las operaciones seguras de aeronave no han dado los resultados requeridos;
- d) la idoneidad técnica o calificaciones del explotador del aeródromo para realizar las tareas a efectos de satisfacer los requisitos de seguridad críticos con arreglo al reglamento resultan inadecuadas;
- e) el explotador se niega, o no está dispuesto, a adoptar medidas para corregir o mitigar las condiciones que afectan la seguridad aeronáutica; o
- f) el explotador omite deliberadamente aplicar una medida correctiva ya convenida y la suspensión del certificado es el último recurso para evitar operaciones inseguras en el área de movimiento del aeródromo.

5.2.5.7 La revocación de un certificado de aeródromo puede justificarse si el explotador del aeródromo:

- a) no está en condiciones o no quiere aplicar medidas correctivas o ha cometido o repetido infracciones graves;
- b) ha demostrado carecer de responsabilidad, con actos deliberados y flagrantes de incumplimiento o falsificación de registros que ponen en peligro la seguridad aeronáutica; o
- c) ha aclarado en forma convincente que la explotación continua del aeródromo irá en detrimento del interés público.

## 5.2.6 Normas de aeródromo

Estas tareas y responsabilidades generales pueden incluir lo siguiente:

- a) examinar las comunicaciones a los Estados enviadas por la OACI sobre aeródromos, preparar las respuestas a las mismas y adoptar las medidas correspondientes;
- b) elaborar y continuar examinando las normas y métodos nacionales para el diseño, funcionamiento y mantenimiento de aeródromos así como las especificaciones de ingeniería;
- c) preparar y expedir órdenes, reglas, circulares de asesoramiento y textos de orientación relativos a las normas y métodos de aeródromo;
- d) examinar planes y proyectos de nuevos aeródromos o la ampliación o modificación de los aeródromos existentes, presentados a la AAC para aprobación, a efectos de asegurar que se cumplen los requisitos de los SARPS de la OACI y los reglamentos nacionales del Estado; y
- e) asesorar a los inspectores de aeródromos, según se requiera, sobre normas y métodos de aeródromo.

## 5.3 BIBLIOTECA TÉCNICA Y REGISTROS

5.3.1 Para permitir que el personal de la DNSA se mantenga al día en los temas de diseño de aeródromo, especificaciones, operación y mantenimiento de los mismos, es fundamental establecer una biblioteca técnica adecuadamente organizada y administrada. La biblioteca debería contener todos los documentos publicados por la OACI relativos al diseño, operación y mantenimiento de instalaciones y equipo de aeródromo, y todas las normas, reglas, órdenes, circulares de asesoramiento y textos de orientación nacionales. Además, también deberían mantenerse en la biblioteca técnica las normas y otra documentación pertinente publicada por otros Estados que normalmente se utilicen como textos de referencia, así como libros y revistas importantes sobre el tema. Es importante que los documentos de la biblioteca se enmienden rápidamente para mantenerlos al día.

5.3.2 La DNSA deberá mantener ficheros para cada aeródromo del Estado, incluyendo los aeródromos certificados. El fichero de cada aeródromo debería contener registros que cubran desde la expresión de interés hasta el otorgamiento o denegación de otorgamiento del certificado, y permanecer abierto posteriormente para incluir más documentación y correspondencia sobre el asunto. Además, debería mantenerse para cada aeródromo un registro de certificados de aeródromo, así como un registro de referencia con las fechas de expedición de comunicaciones importantes, formularios y números de certificado.

5.3.3 Debería mantenerse una estrecha comunicación con la dependencia de investigación y prevención de accidentes del

Estado para obtener datos sobre accidentes e incidentes de aeronaves en los aeródromos o en sus cercanías para uso por el personal de la DNSA en su continua labor.

#### 5.4 PERSONAL

La estructura y el nivel del personal de la DNSA dependerá del volumen de trabajo que ha de realizarse. La DNSA debería estar encabezada por una persona calificada y con experiencia. La División de normas de aeródromo debería contar con ingenieros civiles e ingenieros eléctricos calificados y con experiencia en diseño de aeródromos, construcción o mantenimiento. La División de seguridad de aeródromo debería contar con inspectores de aeródromo. Los requisitos detallados en cuanto a las calificaciones, deberes y responsabilidades de los inspectores de aeródromo se proporcionan en 5.5.

#### 5.5 CALIFICACIONES, DEBERES Y RESPONSABILIDADES DE LOS INSPECTORES DE AERÓDROMO

5.5.1 Los inspectores de aeródromo pueden ser ingenieros (civiles o eléctricos) con experiencia adecuada en planificación, operación o mantenimiento de aeródromos y deberían poseer un sólido conocimiento del Anexo 14, Volumen I, de todos los manuales pertinentes publicados por la OACI, y de las normas y métodos nacionales del Estado. También conviene que estén calificados en instrucción en vuelo, experiencia en gestión de aeropuertos y que tengan conocimiento de los sistemas modernos de gestión de la seguridad.

5.5.2 La AAC también puede considerar la contratación de personas con otras calificaciones, experiencia y conocimientos adecuados para realizar las labores de inspección de aeródromo, sujeta a toda condición que la AAC pueda imponer con respecto a las calificaciones, experiencia y conocimientos de la persona. Estas personas pueden tener antecedentes en materia de gestión de aeropuertos, operaciones de vuelo o control de tránsito aéreo. La instrucción en los elementos apropiados de ingeniería de aeródromo pertinentes a la inspección de aeródromos debería ser un requisito esencial.

5.5.3 Los inspectores de aeródromo dependerán del Director de la DNSA por conducto del Jefe de la División de seguridad de aeródromo y serán responsables de realizar las funciones descritas en 5.2.1 a 5.2.5. Debería proporcionarse una instrucción adecuada en el trabajo antes de confiar el espectro total de las labores de inspección de aeródromo a un inspector.

5.5.4 Los deberes típicos de un inspector de aeródromo deberían incluir, entre otros:

- a) verificación de los datos de aeródromo que figuran en el manual de aeródromo, incluyendo detalles de:
  - 1) el emplazamiento del aeródromo;

- 2) el nombre y la dirección del explotador del aeródromo;
- 3) el área de movimiento;
- 4) las distancias de pista declaradas disponibles;
- 5) la iluminación aeronáutica de superficie;
- 6) los servicios de tierra; y
- 7) las notificaciones sobre condiciones y procedimientos especiales, de haberlos;
- b) verificación y auditorías en el lugar de los procedimientos de operación del aeródromo, incluyendo:
  - 1) el sistema total de gestión de la seguridad en el aeródromo;
  - 2) el plan de emergencia del aeródromo y los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo;
  - 3) salvamento y extinción de incendios;
  - 4) la inspección y el mantenimiento de la iluminación aeronáutica de superficie;
  - 5) la promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada;
  - 6) la prevención del ingreso no autorizado en el aeródromo, en particular el área de movimiento y protección del público contra el chorro de los reactores y las estelas de hélice;
  - 7) la inspección diaria del aeródromo por el explotador;
  - 8) la planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento en el aeródromo, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de seguridad en la construcción;
  - 9) la gestión de la plataforma y control de estacionamientos;
  - 10) el control de vehículos que operen en el área de movimiento o en sus cercanías;
  - 11) la gestión del peligro de la fauna;
  - 12) la vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes;
  - 13) el traslado de aeronaves inutilizadas;
  - 14) los materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación;
  - 15) la protección del radar y de las ayudas a la navegación; y
  - 16) las operaciones con baja visibilidad;

- c) verificación y ensayo en el lugar de las instalaciones y equipo del aeródromo incluyendo:
  - 1) las dimensiones y el estado de la superficie de pistas, calles de rodaje, zonas de parada, áreas de seguridad de extremo de pistas, franjas de pista y de calles de rodaje, márgenes y plataformas;
  - 2) los sistemas de iluminación aeronáutica en la superficie, comprendidos los registros de verificaciones en vuelo;
  - 3) la fuente de energía eléctrica secundaria;
  - 4) los indicadores de la dirección de aterrizaje e indicadores de la dirección del viento, señales y balizas de aeródromo;
  - 5) los carteles de guía y carteles de advertencia en el área de movimiento;
  - 6) el equipo de mantenimiento de aeródromo;
  - 7) el plan de traslado de aeronaves inutilizadas;
  - 8) el equipo para el control de la fauna;
  - 9) la presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos;
  - 10) el equipo de medición del alcance visual en la pista;
  - 11) la presencia de luces peligrosas;
  - 12) el equipo de salvamento y extinción de incendios;
  - 13) las instalaciones de abastecimiento de combustible; y
  - 14) el equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas;
- d) evaluaciones en vuelo y estudios aeronáuticos en los aeródromos:

en cooperación con la dependencia de operaciones de vuelo de la AAC y otros especialistas que se requieran, organizar evaluaciones en vuelo en los aeródromos y realizar estudios aeronáuticos, siempre que las normas y métodos lo permitan;
- e) deberes generales:

todas las otras funciones relacionadas con la certificación de los aeródromos incluyendo recibir y procesar expresiones de interés y solicitudes de certificados de aeródromo; peticiones de procesamiento para la enmienda, transferencia o devolución de certificados o solicitudes de certificados provisionales; notificación al AIS; iniciación de NOTAM y determinación de medidas apropiadas de cumplimiento de los reglamentos en caso de que éstos no se cumplan.



## Apéndice 1

# PLAN GENERAL DEL REGLAMENTO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS — DETALLES QUE HAN DE INCLUIRSE EN EL MANUAL DE AERÓDROMO

### PARTE 1

#### GENERALIDADES

Información general, incluyendo lo siguiente:

- a) finalidad y ámbito del manual de aeródromo;
- b) el requisito jurídico de certificado de aeródromo y de manual de aeródromo según lo prescriban los reglamentos nacionales;
- c) las condiciones de uso del aeródromo — una declaración para indicar que el aeródromo, cuando está disponible para el despegue y aterrizaje de aeronaves, lo estará en todo momento para todas las personas en términos y condiciones iguales;
- d) el sistema de información aeronáutica disponible y los procedimientos para la promulgación de dicha información;
- e) el sistema para registrar movimientos de aeronaves; y
- f) las obligaciones del explotador del aeródromo.

### PARTE 2

#### DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO

Información general, incluyendo lo siguiente:

- a) 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;
- b) un plano del aeródromo indicando los límites del mismo;
- c) 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

- d) detalles del título del emplazamiento del aeródromo. Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos de título, indicación de los detalles del título de propiedad o de los intereses en la propiedad sobre la que el aeródromo está emplazado y un plano que indique los límites y la posición del aeródromo.

### PARTE 3

#### DETALLES DEL AERÓDROMO QUE DEBEN NOTIFICARSE AL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)

##### 3.1 INFORMACIÓN GENERAL

- a) nombre del aeródromo;
- b) emplazamiento del aeródromo;
- c) coordenadas geográficas del punto de referencia de aeródromo determinadas con arreglo a la referencia del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84);
- d) elevación y ondulación del geoide en el aeródromo;
- e) la elevación de cada umbral y ondulación del geoide, 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;
- f) temperatura de referencia del aeródromo;
- g) detalles del faro del aeródromo; y

- h) nombre del explotador del aeródromo y dirección y números telefónicos en los cuales pueda ubicarse en todo momento a dicho explotador.

### 3.2 DIMENSIONES DEL AERÓDROMO E INFORMACIÓN CONEXA

Información general, incluyendo lo siguiente:

- a) pista — marcación verdadera, número 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, p. ej., tipo de iluminación de aproximación y sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI/APAPI y T-VASIS/AT-VASIS); 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, puestos 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 Anexos 4 y 15 al Convenio);
- 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, facsímile, y dirección de correo-e del 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 debería estar de acuerdo con el avión más largo que normalmente utiliza el aeródromo y el tipo y los volúmenes de agentes de extinción normalmente disponibles en el aeródromo.

*Nota.— La precisión de la información indicada en la Parte 3 es fundamental para la seguridad de las aeronaves. La información que exija estudios y evaluaciones de ingeniería debería ser obtenida o verificada por técnicos calificados.*

## PARTE 4

### DETALLES DE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AERÓDROMO Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

#### 4.1 NOTIFICACIONES DE AERÓDROMO

Detalles de 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) arreglos para notificar a la AAC sobre cualquier cambio y 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 AAC, del lugar en que los cambios han de notificarse a la AAC.

#### 4.2 ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO

Detalles de los procedimientos que se han elaborado y deben seguirse en coordinación con el organismo encargado de prevenir la interferencia ilícita en la aviación civil en el aeródromo y para prevenir el ingreso no autorizado de personas, vehículos, equipo, animales u otras cosas en el *área de movimiento*, incluyendo lo siguiente:

- a) la función del explotador del aeródromo, del explotador de aeronaves, de los explotadores con base fija en el aeródromo, el órgano de seguridad del aeródromo, la AAC y otros departamentos gubernamentales, según corresponda; y
- b) los nombres y funciones del personal encargado de controlar el acceso al aeródromo y los números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

#### 4.3 PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO

Detalles del plan de emergencia del aeródromo, incluyendo lo siguiente:

- a) planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, incluyendo el mal funcionamiento de aeronaves en vuelo; incendios estructurales; sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura); apoderamiento ilícito de aeronaves; 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 dichos ejercicios;
- d) 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-e y SITA y radiofrecuencias de sus oficinas;
- e) establecimiento de un comité de emergencia del aeródromo para organizar instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias; y

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

#### 4.4 SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Detalles de las instalaciones, equipo, personal 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 incendios en el aeródromo.

*Nota.— Este tema también debería abarcarse en detalle apropiado en el plan de emergencia del aeródromo.*

#### 4.5 INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LA SUPERFICIE LIMITADORA DE OBSTÁCULOS POR EL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO

Detalles de los procedimientos para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos, incluyendo:

- a) arreglos para 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) arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección;
- c) arreglos para mantener un libro de registro de inspecciones y emplazamiento de dicho libro;
- d) detalles de intervalos y horas de inspección;
- e) lista de verificación de inspección;
- f) arreglos 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
- g) 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.

#### 4.6 AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELÉCTRICOS DEL AERÓDROMO

Detalles de los procedimientos para la inspección y mantenimiento de las luces aeronáuticas (incluyendo la iluminación de obstáculos), carteles, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, incluyendo:

- a) arreglos para realizar inspecciones durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo y lista de verificación de dichas inspecciones;
- b) arreglos para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento a efectos de corregir deficiencias;
- c) arreglos para realizar el mantenimiento de rutina y de emergencia;
- d) arreglos 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; 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.

#### **4.7 MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**

Detalles de las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento del área de movimiento, incluyendo:

- a) arreglos para el mantenimiento de las zonas pavimentadas;
- b) arreglos para el mantenimiento de pistas y calles de rodaje no pavimentadas;
- c) arreglos para el mantenimiento de las franjas de pista y de calles de rodaje; y
- d) arreglos para el mantenimiento del sistema de drenaje del aeródromo.

#### **4.8 TRABAJOS EN EL AERÓDROMO — SEGURIDAD**

Detalles de 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) arreglos para comunicarse con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras;
- b) los nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra y arreglos para comunicarse con ellas y sus organizaciones en todo momento;

- c) los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de los explotadores con base fija en el aeródromo, agentes de servicios de escala y explotadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra;
- d) una lista de distribución para planes de trabajo, de ser necesario.

#### **4.9 GESTIÓN DE LA PLATAFORMA**

Detalles de los procedimientos de gestión de la plataforma, incluyendo:

- a) arreglos entre el control de tránsito aéreo y la dependencia de gestión de la plataforma;
- b) arreglos para asignar puestos de estacionamiento de aeronave;
- c) arreglos para iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves;
- d) servicio de señaleros; y
- e) servicio de vehículos de escolta.

#### **4.10 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD EN LA PLATAFORMA**

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) arreglos para notificar incidentes y accidentes en la plataforma; y
- f) arreglos para auditar el cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.

#### **4.11 CONTROL DE VEHÍCULOS EN LA PARTE AERONÁUTICA**

Detalles del procedimiento 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.

#### **4.12 GESTIÓN DEL PELIGRO DE LA FAUNA**

Detalles de 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) arreglos para evaluar los peligros de la fauna;
- b) arreglos para implantar programas de control de la fauna; y
- c) los nombres y funciones de las personas responsables para tratar los peligros de la fauna y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

#### **4.13 CONTROL DE OBSTÁCULOS**

Detalles que establezcan 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 AAC la naturaleza y emplazamiento de los obstáculos y cualquier adición o eliminación posterior de obstáculos para adoptar las medidas necesarias, incluyendo la enmienda de las publicaciones AIS.

#### **4.14 TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS**

Detalles de los procedimientos para trasladar una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:

- a) las funciones del explotador del aeródromo y del titular del certificado de matrícula de la aeronave;

- b) arreglos para notificar al titular del certificado de matrícula;
- c) arreglos para establecer enlace con la dependencia de control de tránsito aéreo;
- d) arreglos para obtener equipo y personal a efectos de trasladar la aeronave inutilizada; y
- e) los nombres, funciones y números telefónicos de las personas responsables de organizar el traslado de las aeronaves inutilizadas.

#### **4.15 MANIPULACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS**

Detalles de los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo, incluyendo:

- a) arreglos para el establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso; y
- b) el método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos.

*Nota.— 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 deberían incluirse arreglos para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos.*

#### **4.16 OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA**

Detalles de 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.

#### **4.17 PROTECCIÓN DE EMPLAZAMIENTOS DE RADAR Y RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

Detalles de 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) arreglos para el control de actividades en las cercanías de instalaciones de radar y radioayudas;
- b) arreglos para el mantenimiento en tierra en las cercanías de dichas instalaciones; y
- c) arreglos para el suministro e instalación de carteles que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas.

*Nota 1.— Al redactar los procedimientos para cada categoría, debería incluirse información clara y precisa sobre:*

- *cuándo, o en qué circunstancias, debe activarse un procedimiento operacional;*
- *cómo debe activarse un procedimiento operacional;*
- *medidas que han de adoptarse;*
- *personas que han de llevar a cabo las medidas; y*
- *equipo necesario para realizar las medidas y acceso a dicho equipo.*

*Nota 2.— Si alguno de los procedimientos especificados anteriormente no es pertinente o aplicable, deberían proporcionarse las razones al respecto.*

## PARTE 5

### ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO Y SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

#### *Administración del aeródromo*

Detalles sobre la administración del aeródromo, incluyendo:

- a) un esquema de organización del aeródromo indicando los nombres y puestos del 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.

#### *Sistema de gestión de la seguridad (SMS)*

Detalles del sistema de gestión de la seguridad establecido para garantizar el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y lograr una continua mejora de la performance de seguridad, cuyas características fundamentales sean:

- 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 y métodos recomendados del Volumen I del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como los reglamentos, normas, reglas u órdenes nacionales;
- 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 para 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.

## Apéndice 2

# MODELO DE FORMULARIO DE SOLICITUD DE CERTIFICADO DE AERÓDROMO\*

### Solicitud de una licencia de aeródromo

#### 1. Detalles del solicitante

Nombre completo:	.....
Dirección:	.....
	..... Código postal: .....
Cargo:	.....
Teléfono:	..... Facsímile: .....

#### 2. Detalles del emplazamiento del aeródromo

Nombre del aeródromo:	.....
Descripción de la propiedad:	.....
o	
Coordenadas geográficas del ARP.	.....
o	
Marcación y distancia de la ciudad o zona poblada más cercana:	.....
	.....

#### 3. ¿Es el solicitante el propietario del emplazamiento del aeródromo?

Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
Si No, proporciónese lo siguiente:	
a) detalles de los derechos que ejerce en relación con el emplazamiento; y	
b) nombre y dirección del propietario del emplazamiento y prueba escrita que indique que se ha obtenido permiso para que el solicitante utilice el emplazamiento como aeródromo.	

\*Reproducido con permiso de la Autoridad de Seguridad de la Aviación Civil de Australia.

**4. Indique el tipo de aeronave más grande que se prevé utilizará el aeródromo**

.....

.....

.....

**5. ¿Se utilizará el aeródromo para operaciones regulares de transporte público?**

Sí  No

**6. Detalles que han de indicarse en la licencia del aeródromo**

Nombre del aeródromo: .....

Explotador del aeródromo: .....

[En nombre del explotador del aeródromo indicado anteriormente]\*, por la presente solicito una licencia para explotar el aeródromo.

\*Suprímase, si no corresponde.

Firma: .....

Mi autoridad para actuar en nombre del solicitante es:

.....

.....

.....

Nombre de la persona que hace la declaración: .....

Fecha: ...../...../.....

**Información:**

1. Como parte de la solicitud, se deben presentar dos copias del manual de aeródromo, preparado con arreglo al reglamento y ajustado a las actividades de las aeronaves previstas en el aeródromo.
2. La solicitud debe presentarse en la Oficina CASA más cercana.
3. Se proporcionará una estimación del costo de procesar esta solicitud. CASA no realizará la evaluación de la solicitud hasta no haberse recibido el pago.
4. Pueden pedirse más pruebas documentadas para apoyar todos los puntos de esta solicitud.



## Apéndice 3

# ESTUDIOS AERONÁUTICOS

### FINALIDAD

Se realiza un estudio aeronáutico para evaluar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas de aeródromo especificadas en el Volumen I del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en los reglamentos nacionales, para presentar medios alternativos de garantizar la seguridad de las operaciones de aeronave, evaluar la efectividad de cada alternativa y recomendar procedimientos para compensar la desviación.

### APLICACIÓN

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.

*Nota.— Pueden no realizarse los estudios aeronáuticos en caso de desviaciones respecto de las normas si no se lo recomienda específicamente en el Anexo 14, Volumen I.*

### DEFINICIÓN

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.

### ANÁLISIS TÉCNICO

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.

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 procedimientos de alternativa en el proceso de aprobación de desviaciones, es fundamental tener en cuenta el objetivo de seguridad de los reglamentos de certificación de aeródromo y las normas aplicables de modo que se mantenga el propósito de los reglamentos.

### APROBACIÓN DE DESVIACIONES

En algunos casos, el único medio razonable de proporcionar un nivel equivalente de seguridad es adoptar procedimientos adecuados y exigir, como condición de la certificación, que se publiquen avisos de cautela en las publicaciones AIS apropiadas.

La determinación de exigir cautela dependerá principalmente de dos consideraciones:

- a) la necesidad de los pilotos de tener conocimiento de las posibles condiciones peligrosas; y
- b) la responsabilidad de la AAC de publicar las desviaciones respecto de las normas que, de no hacerse, se supondría que se cumplen por el hecho de haberse certificado el aeródromo.

## Apéndice 4

### MODELO DE CERTIFICADO DE AERÓDROMO\*

#### CERTIFICADO DE AEROPUERTO DE AVIACIÓN CIVIL

\_\_\_\_\_  
NÚM. DEL CERTIFICADO

\_\_\_\_\_  
NOMBRE DEL AEROPUERTO

\_\_\_\_\_  
LATITUD/LONGITUD

El presente certificado de aeropuerto se expide por el Ministro en virtud de la Parte III del *Reglamento de Aviación Canadiense* bajo la autoridad de la *Ley de Aeronáutica* y autoriza al explotador nombrado en el Manual de operaciones del aeropuerto aprobado a explotar dicho aeropuerto.

El Ministro puede suspender o anular este certificado de aeropuerto en cualquier momento si el explotador no se ajusta a las disposiciones establecidas en la Ley, el Reglamento o por cualquier otra razón con arreglo a lo enunciado en dicha Ley.

Este certificado está sujeto a todas las condiciones establecidas por el Ministro en virtud de la Sección 302.03(3) del Reglamento y establecidas en el Manual de operaciones del aeropuerto.

Este certificado no es transferible y debe permanecer en vigor hasta su transferencia, su suspensión o su anulación.

\_\_\_\_\_  
MINISTRO DE TRANSPORTE

\_\_\_\_\_  
FECHA DE EXPEDICIÓN DEL CERTIFICADO

\* Reproducido con permiso de Transport Canada.

## SECCIÓN II

### CONDICIONES

Este certificado, o cualquiera de sus partes, puede suspenderse o anularse en todo momento por el Ministro si el explotador, sus empleados o agentes no cumplen los términos y disposiciones de este certificado, la Ley de aeronáutica o el Reglamento del aire.

Este certificado permanecerá válido mientras:

- a) el aeropuerto se mantenga con arreglo a las normas y procedimientos operacionales de aeropuerto, se proporcionen servicios e instalaciones en la parte aeronáutica con arreglo al nivel de servicio que se describe en el Manual de operaciones de aeropuerto (AOM), Apéndice C.
- b) se observan las condiciones que se aplican a la aprobación, según se especifica en la Sección III;
- c) se observan los procedimientos especiales especificados en la Sección IV;
- d) el titular del certificado informe por escrito al Ministro antes de efectuar cambio alguno en las características físicas, áreas de movimiento o superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo con la finalidad de publicar dichos cambios por NOTAM y publicaciones de información aeronáutica;

o hasta que el certificado se suspenda o cancele.

El explotador comunicará al Gerente regional, Requisitos de sistemas de navegación aérea, todo cambio de propiedad del aeropuerto dentro de los 14 días de ocurrido dicho cambio.

**SECCIÓN III**

**DESVIACIONES RESPECTO DE LAS NORMAS — EXCEPCIONES**

DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA APROBACIÓN

**SECCIÓN IV**  
**PROCEDIMIENTOS ESPECIALES**

Los siguientes procedimientos especiales están en vigor como condición para la certificación:

---

MINISTRO DE TRANSPORTE

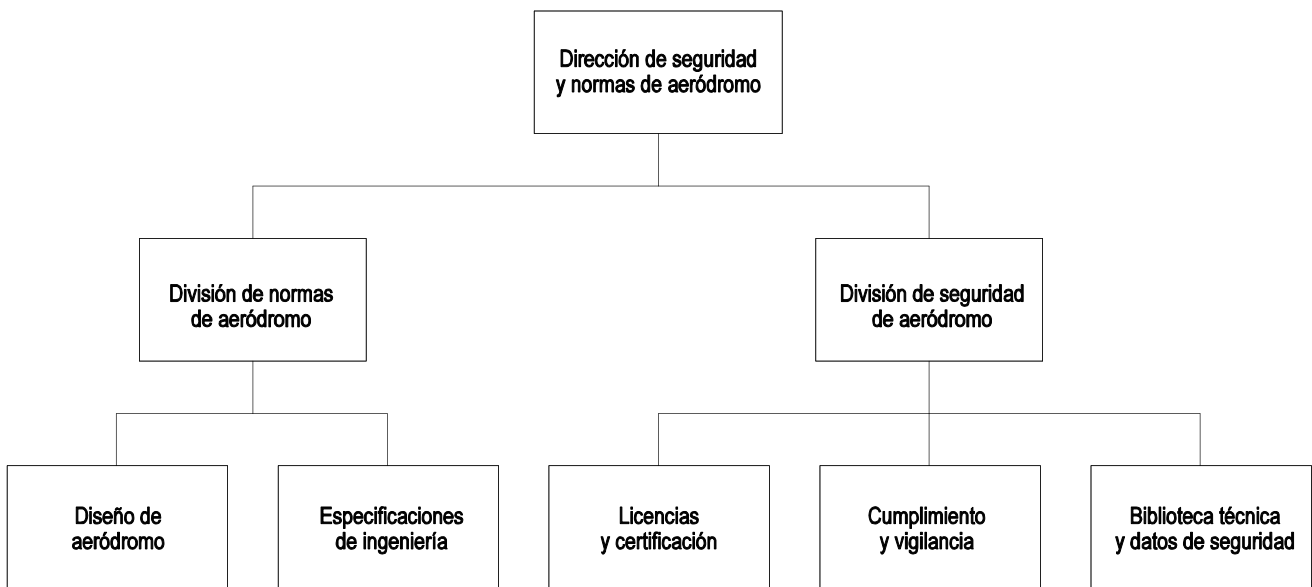
---

FECHA (a/m/d)

---

## Apéndice 5

### ESTRUCTURA DE ORGANIZACIÓN DE UNA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y NORMAS DE AERÓDROMO TÍPICA



## Apéndice 6

### REFERENCIAS

#### PUBLICACIONES DE LA OACI

*Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300)

Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*

Anexo 4 — *Cartas aeronáuticas*

Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*

Anexo 14 — *Aeródromos*  
Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*

Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*

Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*  
Volumen I — *Ruido de las aeronaves*

Anexo 17 — *Seguridad*

*Manual de servicios de aeropuertos* (Doc 9137)  
Parte 1.— *Salvamento y extinción de incendios*  
Parte 2.— *Estado de la superficie de los pavimentos*  
Parte 3.— *Reducción del peligro que representan las aves*  
Parte 5.— *Traslado de las aeronaves inutilizadas*  
Parte 6.— *Limitación de obstáculos*  
Parte 7.— *Planificación de emergencia en los aeropuertos*  
Parte 8.— *Servicios operacionales de aeropuerto*  
Parte 9.— *Métodos de mantenimiento de aeropuertos*

*Manual de sistemas de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS)* (Doc 9476)

*Manual de diseño de aeródromos* (Doc 9157)  
Parte 1.— *Pistas*  
Parte 2.— *Calles de rodaje, plataformas y apartaderos de espera*  
Parte 3.— *Pavimentos*  
Parte 4.— *Ayudas visuales*

*Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184)  
Parte 1.— *Planificación general*  
Parte 2.— *Utilización del terreno y control del medio ambiente*

*Manual del sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84)*  
(Doc 9674)

#### OTRAS PUBLICACIONES

Administración de Aviación Civil de Australia, *Applying for an Aerodrome Licence*, (CAAP 89B-1 (0))

Administración de Aviación Civil de Australia, *Safety Regulations of Aerodromes Used in Regular Public Transport: an Overview* (CAAP 89-1 (0))

Administración de Aviación Civil del Reino Unido, *Licensing of Aerodromes*, octubre de 1990

Departamento de Aviación Civil, Hong Kong, *Aerodrome Licencing Requirement Document*

Administración de Seguridad de la Aviación Civil, Australia, *Manual of Aerodrome Procedures*

Comunidad de Australia, *Civil Aviation Regulations*, 1988 — Enmienda núm. 1 — Diciembre de 1998, Parte IX A — *Aerodromes*, reproducido por la Administración de Aviación Civil de Australia

Ministerio de Transportes del Canadá, Aviación, *Canadian Regulations Respecting Airports* (Air Regulations, Series III, No. 2)

Ministerio de Transportes del Canadá, Aviación, *Procedures for the Certification of Aerodromes as Airports*, segunda edición, marzo de 1991

Departamento de Transporte de los Estados Unidos, Administración Federal de Aviación, *Airport Certification Program Handbook*, 7 de octubre de 1994

Departamento de Transporte de los Estados Unidos, Administración Federal de Aviación, *Federal Aviation Regulations — Part 139 — Certification and Operations: Land Airport Serving Certain Air Carriers*, noviembre de 1996.

— FIN —

## PUBLICACIONES TÉCNICAS DE LA OACI

*Este resumen explica el carácter, a la vez que describe, en términos generales, el contenido de las distintas series de publicaciones técnicas editadas por la Organización de Aviación Civil Internacional. No incluye las publicaciones especializadas que no encajan específicamente en una de las series, como por ejemplo el Catálogo de cartas aeronáuticas, o las Tablas meteorológicas para la navegación aérea internacional.*

**Normas y métodos recomendados internacionales.** El Consejo los adopta de conformidad con los Artículos 54, 37 y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y por conveniencia se han designado como Anexos al citado Convenio. Para conseguir la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional, se considera que los Estados contratantes deben aplicar uniformemente las especificaciones de las normas internacionales. Para conseguir la seguridad, regularidad o eficiencia, también se considera conveniente que los propios Estados se ajusten a los métodos recomendados internacionales. Si se desea lograr la seguridad y regularidad de la navegación aérea internacional es esencial tener conocimiento de cualesquier diferencias que puedan existir entre los reglamentos y métodos nacionales de cada uno de los Estados y las normas internacionales. Si, por algún motivo, un Estado no puede ajustarse, en todo o en parte, a determinada norma internacional, tiene de hecho la obligación, según el Artículo 38 del Convenio, de notificar al Consejo toda diferencia o discrepancia. Las diferencias que puedan existir con un método recomendado internacional también pueden ser significativas para la seguridad de la navegación aérea, y si bien el Convenio no impone obligación alguna al respecto, el Consejo ha invitado a los Estados contratantes a que notifiquen toda diferencia además de aquellas que atañan directamente, como se deja apuntado, a las normas internacionales.

**Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS).** El Consejo los aprueba para su aplicación mundial. Comprenden, en su mayor parte, procedimientos de operación cuyo grado de desarrollo no se estima suficiente para su adopción como normas o métodos recomendados internacionales, así como también materias de un carácter más permanente que se consideran demasiado

detalladas para su inclusión en un Anexo, o que son susceptibles de frecuentes enmiendas, por lo que los procedimientos previstos en el Convenio resultarían demasiado complejos.

**Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS).** Tienen carácter similar al de los procedimientos para los servicios de navegación aérea ya que han de ser aprobados por el Consejo, pero únicamente para su aplicación en las respectivas regiones. Se publican englobados en un mismo volumen, puesto que algunos de estos procedimientos afectan a regiones con áreas comunes, o se siguen en dos o más regiones.

---

*Las publicaciones que se indican a continuación se preparan bajo la responsabilidad del Secretario General, de acuerdo con los principios y criterios previamente aprobados por el Consejo.*

**Manuales técnicos.** Proporcionan orientación e información más detallada sobre las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales para los servicios de navegación aérea, para facilitar su aplicación.

**Planes de navegación aérea.** Detallan las instalaciones y servicios que se requieren para los vuelos internacionales en las distintas regiones de navegación aérea establecidas por la OACI. Se preparan por decisión del Secretario General, a base de las recomendaciones formuladas por las conferencias regionales de navegación aérea y de las decisiones tomadas por el Consejo acerca de dichas recomendaciones. Los planes se enmiendan periódicamente para que reflejen todo cambio en cuanto a los requisitos, así como al estado de ejecución de las instalaciones y servicios recomendados.

**Circulares de la OACI.** Facilitan información especializada de interés para los Estados contratantes. Comprenden estudios de carácter técnico.



© OACI 2001  
10/01, S/P1/350; 7/04, S/P2/75;  
10/06, S/P3/175

Núm. de pedido 9774  
Impreso en la OACI

