



REPÚBLICA DEL PARAGUAY
DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**MANUAL DEL INSPECTOR DE
AERÓDROMOS**

Esta edición fue aprobada por Resolución N°. 219 /2021.-
PRIMERA EDICIÓN R00- AÑO 2021



RESOLUCIÓN N° 219 /2021

POR LA QUE SE APRUEBA EL “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS” PRIMERA EDICIÓN R00 – AÑO 2021.-----

Asunción, 08 de marzo de 2021

VISTO: El Memorandum GNAGA N° 16/2021 de la Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres; y las providencias de la Subdirección de Navegación Aérea y de la Dirección de Aeronáutica, y el Dictamen N° 63/2021, de la Asesoría Jurídica (Exp. DINAC N° 129685) y, -----

CONSIDERANDO: Que, la Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea, solicita la aprobación del “Manual del Inspector de Aeródromos” Primera Edición R00”, a fin de orientar sobre las tareas de vigilancia de la seguridad operacional en aeródromos y llevar a cabo los procesos de certificación.-----

Que, en el marco del Convenio de Chicago en el Art. 37° - Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales dispone: *“cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”. A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos, recomendación y procedimientos, internacionales que traten de: ... y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas*”.-----

Que, cabe señalar que la Ley N° 1860/02 – Código Aeronáutico, en los Artículos 7° y 334°, faculta a la autoridad aeronáutica civil a la aplicación en el ámbito administrativo de las disposiciones del código, su reglamentación y los convenios internacionales, así como le compete dictar las regulaciones o normas vinculadas a la aeronáutica civil.-----

Que, la Subdirección de Navegación Aérea, remite la mencionada propuesta para proseguir con los trámites pertinentes.-----

Que, el Director de Aeronáutica, eleva el expediente para su consideración.-----

Que, la Asesoría Jurídica recomienda aprobar el “Manual de Procedimiento de Certificación de Aeródromo – Primera Edición R00”.-----

POR TANTO: De conformidad con las atribuciones conferídale por la Ley N° 73/90 “Carta Orgánica de la DINAC” y la Ley N° 2199/2003, “Que dispone la reorganización de los órganos colegiados encargados de la Dirección de Empresas y Entidades del Estado Paraguayo”.-----

EL PRESIDENTE DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

RESUELVE

Artículo 1° Aprobar el Manual del Inspector de Aeródromos” Primera Edición R00 – Año 2021, entrando en vigencia a partir de la firma de la presente Resolución, que se adjunta y forma parte de la misma.-----

..//2



POR LA QUE SE APRUEBA EL “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS” PRIMERA EDICIÓN R00 – AÑO 2021.-----

Artículo 2° La Coordinación General de Tecnología de Información y Comunicación (CGTIC), se encargará de publicar en la página web de la DINAC, el citado documento.-----

Artículo 3° Disponer que la Dirección de Aeronáutica se encargará de comunicar la presente disposición a las áreas correspondientes.-----

Artículo 4° Dejar sin efecto toda disposición contraria a la presente.-----

Artículo 5° Comunicar a quienes corresponda, y cumplida, archivar.-----

Fdo. por ING. FÉLIX KANAZAWA (Presidente)
Mg. Adriano Ramírez Fernández (Secretario General)

Es Copia Fiel del Original




BLANCA FERNADEZ
Secretaria Técnica
Secretaría General



REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRIGENDOS.

REGISTRO DE ENMIENDAS				REGISTRO DE CORRIGENDOS			
NÚM.	FECHADE APLICACIÓN	FECHADE ANOTACIÓN	ANOTADA POR	NÚM.	FECHADE APLICACIÓN	FECHADE ANOTACIÓN	ANOTADA POR
01		Octubre	Abog. Deisy Bernal	01			
02				02			
03				03			
04				04			
05				05			
06				06			
07				07			
08				08			
09				09			
10				10			
11				11			
12				12			
13				13			
14				14			
15				15			
16				16			
17				17			
18				18			
19				19			
20				20			



LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

ÍTEM	TEMAS	EDICIÓN / REVISIÓN	PÁG.	AMDT 01
TAPA		Primera Edición – R00	NA	
REGISTRO	ENMIENDAS, CORRIGENDOS Y SUPLEMENTOS	Primera Edición – R00	I	
LISTA	PAGINAS EFECTIVAS	Primera Edición – R00	II	
INDICE		Primera Edición – R00	III	
PARTE I – INFORMACION GENERAL				
CAPITULO 1	GENERALIDADES			
1	Objetivo	Primera Edición – R00	1-4	
2	Alcance	Primera Edición – R00	1-4	
3	Definiciones y abreviaturas	Primera Edición – R00	1-4	
CAPITULO 2	INSPECTOR DE AERÓDROMO (IA) Y EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y/O VIGILANCIA (EVC)			
SECCIÓN 1	DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO			
1	Objetivo	Primera Edición – R00	1-19	
2	Generalidades	Primera Edición – R00	1-19	
3	Dependencia	Primera Edición – R00	3-19	
4	Competencia	Primera Edición – R00	4-19	
5	Atributos Personales de los Inspectores	Primera Edición – R00	5-19	
6	Programa de capacitación del Inspector de Aeródromo (IA)	Primera Edición – R00	6-19	
7	Reglas de Conducta	Primera Edición – R00	8-19	
8	Designación del Inspector	Primera Edición – R00	12-19	
9	Restricciones de Elegibilidad	Primera Edición – R00	12-19	
10	Coordinación de la Certificación de Vigilancia	Primera Edición – R00	12-19	



11	Conflictos de Intereses	Primera Edición – R00	12-19	
12	Credenciales del Inspector de Aeródromos	Primera Edición – R00	13-19	
13	Importancia de la comunicación	Primera Edición – R00	13-19	
Sección 2	Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV)			
1	Generalidades Pista	Primera Edición – R00	15-19	
2	Requisitos del Equipo de Certificación de Aeródromos	Primera Edición – R00	15-19	
PARTE II – DESVIACIONES Y EXENCIONES				
CAPITULO 1	GENERALIDADES			
ÍTEM	TEMAS	EDICIÓN / REVISIÓN	PÁG.	AMDT 01
1	Introducción	Primera Edición – R00	1-1	
2	Análisis de las desviaciones	Primera Edición – R00	1-1	
3	Origen normativos de las exenciones	Primera Edición – R00	1-1	
CAPITULO 2	PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR DESVIACIONES Y EXENCIONES			
1	Generalidades	Primera Edición – R00	1-5	
2	Procedimiento de Evaluación General	Primera Edición – R00	1-5	
3	Procedimiento de Evaluación de la Certificación de Aeródromos	Primera Edición – R00	2-5	
4	Reconsideración de una negación	Primera Edición – R00	4-5	
Adjunto A	Proceso de gestión de exenciones	Primera Edición – R00	1-1	
Adjunto B	Procedimiento para la emisión de las exenciones	Primera Edición – R00	1-1	
PARTE III – VIGILANCIA				
CAPITULO 1	GENERALIDADES			
1	Objetivo	Primera Edición – R00	1-2	
2	Generalidades	Primera Edición – R00	1-2	
3	Autoridad para Inspeccionar	Primera Edición – R00	2-2	
4	Facultades del IA	Primera Edición – R00	2-2	
5	Aplicación del procedimiento de inspecciones de vigilancias en	Primera Edición – R00	2-2	
Aprobado por: Presidente de la DINAC		Resolución N° 219	Fecha: 08/03/2021	



	inspecciones de seguimiento/vigilancia			
CAPITULO 2	VISION GENERAL DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA			
1	Características de la inspección de vigilancia	Primera Edición – R00	1-3	
2	Alcance de la inspección de vigilancia	Primera Edición – R00	1-3	
3	Frecuencia de la inspección de vigilancia	Primera Edición – R00	2-3	
4	Elegibilidad	Primera Edición – R00	2-3	
5	Coordinación de la Inspección de vigilancia	Primera Edición – R00	2-3	
6	Observadores	Primera Edición – R00	2-3	
7	Informe de las inspecciones de vigilancia	Primera Edición – R00	2-3	
8	Etapas de las inspecciones de vigilancia	Primera Edición – R00	2-3	
CAPITULO 3	CLASIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES			
1	Por las circunstancia bajo las cuales son establecidas	Primera Edición – R00	1-1	
2	Por su alcance	Primera Edición – R00	1-1	
ÍTEM	TEMAS	EDICIÓN / REVISIÓN	PÁG.	AMDT 01
CAPITULO 4	PROCEDIMIENTO DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA			
1	Selección de los procedimientos de inspecciones de vigilancia	Primera Edición – R00	1-15	
2	Etapas de preparación	Primera Edición – R00	1-15	
3	Etapas de ejecución	Primera Edición – R00	5-15	
4	Etapas del informe de inspección de vigilancia	Primera Edición – R00	10-15	
5	Etapas de cierre de las inspecciones de vigilancias	Primera Edición – R00	11-15	
CAPITULO 5	TÉCNICA DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA			
1	Técnica de muestreo	Primera Edición – R00	1-6	
2	Técnica de recolección de datos	Primera Edición – R00	3-6	
3	Recomendaciones	Primera Edición – R00	4-6	

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	
		Versión:01
		Página II
		Fecha: 08/03/2021

Apéndice 1	Lista de Verificación de Aeródromos para la Certificación de Aeropuertos	Primera Edición – R00	1-39	
Apéndice 2	Dictamen Técnico de Inspección	Primera Edición – R00	1-1	
Adjunto A del Capítulo 5	Ficha de Informativa de Aeródromos	Primera Edición – R00	1-8	

Aprobado por: Presidente de la DINAC	Resolución N° 219	Fecha: 08/03/2021
--------------------------------------	-------------------	-------------------



ÍNDICE

ÍTEM	TEMAS	PÁG.
TAPA		NA
REGISTRO	ENMIENDAS, CORRIGENDOS Y SUPLEMENTOS	I
LISTA	PAGINAS EFECTIVAS	II
INDICE		III
PARTE I – INFORMACION GENERAL		
CAPITULO 1	GENERALIDADES	
1	Objetivo	1-4
2	Alcance	1-4
3	Definiciones y abreviaturas	1-4
CAPITULO 2	INSPECTOR DE AERÓDROMO (IA) Y EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y/O VIGILANCIA (EVC)	
SECCIÓN 1	DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	
1	Objetivo	1-19
2	Generalidades	1-19
3	Dependencia	3-19
4	Competencia	4-19
5	Atributos Personales de los Inspectores	5-19
6	Programa de capacitación del Inspector de Aeródromo (IA)	6-19
7	Reglas de Conducta	8-19
8	Designación del Inspector	12-19
9	Restricciones de Elegibilidad	12-19
10	Coordinación de la Certificación de Vigilancia	12-19
11	Conflictos de Intereses	12-19
12	Credenciales del Inspector de Aeródromos	13-19
13	Importancia de la comunicación	13-19
SECCIÓN 2	Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV)	
1	Generalidades Pista	15-17
2	Requisitos del Equipo de Certificación de Aeródromos	15-17
PARTE II – DESVIACIONES Y EXENCIONES		
Aprobado por: Presidente de la DINAC		Resolución N° 219
		Fecha: 08/03/2021



CAPITULO 1		GENERALIDADES	
1	Introducción		1-1
2	Análisis de las desviaciones		1-1
ÍTEM	TEMAS		PÁG.
3	Origen normativos de las exenciones		1-1
CAPITULO 2		PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR DESVIACIONES Y EXENCIONES	
1	Generalidades		1-5
2	Procedimiento de Evaluación General		1-5
3	Procedimiento de Evaluación de la Certificación de Aeródromos		2-5
4	Reconsideración de una negación		4-5
Adjunto A	Proceso de gestión de exenciones		1-1
Adjunto B	Procedimiento para la emisión de las exenciones		1-1
PARTE III – VIGILANCIA			
CAPITULO 1		GENERALIDADES	
1	Objetivo		1-2
2	Generalidades		1-2
3	Autoridad para Inspeccionar		2-2
4	Facultades del IA		2-2
5	Aplicación del procedimiento de inspecciones de vigilancias en inspecciones de seguimiento/vigilancia		2-2
CAPITULO 2		VISION GENERAL DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA	
1	Características de la inspección de vigilancia		1-3
2	Alcance de la inspección de vigilancia		1-3
3	Frecuencia de la inspección de vigilancia		2-3
4	Elegibilidad		2-3
5	Coordinación de la Inspección de vigilancia		2-3
6	Observadores		2-3
7	Informe de las inspecciones de vigilancia		2-3
8	Etapas de las inspecciones de vigilancia		2-3
CAPITULO 3		CLASIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES	

 DINAC	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	Versión:01
		Página III
		Fecha: 08/03/2021

1	Por las circunstancias bajo las cuales son establecidas	1-1
2	Por su alcance	1-1
CAPITULO 4	PROCEDIMIENTO DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA	
1	Selección de los procedimientos de inspecciones de vigilancia	1-15
2	Etapa de preparación	1-15
3	Etapa de ejecución	5-15
ÍTEM	TEMAS	PÁG.
4	Etapa del informe de inspección de vigilancia	10-15
5	Etapa de cierre de las inspecciones de vigilancias	11-15
CAPITULO 5	TÉCNICA DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA	
1	Técnica de muestreo	1-6
2	Técnica de recolección de datos	3-6
3	Recomendaciones	4-6
Apéndice 1	Lista de Verificación de Aeródromos para la Certificación de Aeropuertos	1-39
Apéndice 2	Dictamen Técnico de Inspección	1-1
Adjunto A	Ficha Informativa de Aeródromo	1-8



PARTE I – INFORMACIÓN GENERAL.-

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES.-

1 OBJETIVO.-

- 1.1. El presente Manual tiene por objetivo proveer una guía y orientación para que el Inspector de Aeródromos (IA) de la **DINAC** desarrolle e implemente los programas de certificación y vigilancia de aeródromos.-

2 ALCANCE.-

- 1.2. La preparación del Manual, su elaboración, estandarización y unificación con los procedimientos establecidos actualmente por la **DINAC**, representa una guía y una herramienta de trabajo para ser utilizada en todo el territorio Paraguayo en los procesos de certificación y vigilancia de los operadores de aeródromos.-

3 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.-

- 3.1 Para los propósitos de este Manual, son de aplicación las siguientes definiciones y abreviaturas:

3.1.1 DEFINICIONES.-

- 1) **ACTIVIDADES DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA:** Actividades y procedimientos a través de los cuales se obtiene la información para verificar el cumplimiento de los requisitos normativos.-
- 2) **ALCANCE:** El número de áreas funcionales y de especialidad incluidas que van a ser inspeccionadas y la profundidad de la revisión.-
- 3) **APLICABLE:** Capaz o apto para ser aplicado.-
- 4) **APROPIADO:** Especialmente apto o compatible; conveniente.-
- 5) **ÁREA DE ESPECIALIDAD:** Área que identifica requerimientos comunes o similares y para la que se proveen guías de inspección.-
- 6) **ÁREA RESPONSABLE DE CERTIFICACIÓN / VIGILANCIA:** A los fines de este Manual, es la dependencia de la **DINAC**, la Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres - **GNAGA**, que tiene asignada las responsabilidades de certificación y/o vigilancia de aeródromos.-
- 7) **AYUDAS DE TRABAJO:** Documentos requeridos por los inspectores o por el equipo de auditoría para planear y ejecutar las mismas. Estas pueden incluir cronogramas de inspecciones, asignaciones listas de verificación y los diferentes informes de auditoría, etc.-
- 8) **CERTIFICACIÓN:** Proceso mediante el cual se determina la competencia, calificación o calidad en la que se basa la **DINAC** para la emisión de un documento o certificado. Así como también el rechazo, renovación o revisión de ese documento.-
- 9) **CONFIRMACIÓN:** Acto de asegurar que los elementos de la inspección están de acuerdo con los datos obtenidos de diferentes fuentes.-
- 10) **CUMPLIMIENTO:** Estado de satisfacción de los requisitos normativos.-
- 11) **DISPONIBLE:** Accesible, obtenible.-
- 12) **DOCUMENTADO:** Lo que ha sido registrado por escrito, fotocopiado o fotografiado y luego firmado, sellado, fechado y archivado.-
- 13) **EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA (ECV):** Uno o más inspectores que llevan a cabo las tareas correspondientes al proceso de



- 14) certificación de un aeródromo. En caso de ser necesario podrá incorporarse expertos técnicos. Un equipo de certificación puede incluir inspectores en formación (**EET**).
- 15) **ESTÁNDAR**: Criterio establecido o normalizado, usado como base para la medición del nivel de cumplimiento de un operador del Aeródromo de servicios aéreos u organización afín.
- 16) **EVIDENCIA OBJETIVA**: Se refiere a los documentos, fotografías, gráficos, tablas, datos, registros o información fidedigna que se utilizan para soportar una constatación o discrepancia.
- 17) **EXPERTO TÉCNICO**: Persona especializada que aporta conocimientos o experiencia al equipo de certificación.
- 18) **HALLAZGO**: Resultado de la evaluación de la evidencia frente a los requerimientos normativos, identificado durante una Auditoría o Inspección debidamente documentado. Esta definición abarca la definición de conformidades, no conformidades y observaciones.
- 19) **INCUMPLIMIENTO**: Incumplimiento de un requisito normativo. La definición cubre la desviación o ausencia del cumplimiento con una norma o reglamentación específica.
- 20) **INFORMACIÓN GUÍA CIRCULAR DE ASESORAMIENTO**: Información de asesoramiento por naturaleza y la cual contiene términos tales como “puede”. Estos términos indican acciones que son aconsejables pero no obligatorias, ni únicas, y permite flexibilidad por parte del Inspector de Aeródromo.
- 21) **INFORME DE LA INSPECCIÓN**: Informe que describe el proceso de inspección, provee un sumario de los elementos de inspección y que detalla los incumplimientos, hallazgos y/u observaciones.
- 22) **INFORME DE CERTIFICACIÓN/VIGILANCIA**: Informe que describe el proceso de certificación/vigilancia, provee un sumario de los eventos y resultados del mismo, adjunta los documentos de trabajo **ECV**, detalla los incumplimientos, hallazgos y/u observaciones que se hubieran identificado y corregido mediante el **PAC** y las conclusiones del proceso, especialmente en lo relacionado a la aptitud del aeródromo para el otorgamiento del certificado.
- 23) **INSPECCIÓN**: Actividad básica de una Auditoría, que involucra la evaluación sistemática de una característica específica de la organización para verificar el cumplimiento de las regulaciones. El término también se refiere a las tareas del Inspector ejercidas en el cumplimiento de esta actividad.
- 24) **INSPECCIONES DE VIGILANCIA DE ESPECIALIDAD**: Inspecciones de vigilancia que tiene por objetivo un área específica de especialidad.
- 25) **JEFE DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA (JECV)**: Inspector responsable de la planificación y conducción del proceso de certificación y/o vigilancia.
- 26) **LISTA DE VERIFICACIÓN DE INSPECCIÓN (LVI)**: Herramienta utilizada durante las inspecciones de certificación / vigilancia de aeródromos para determinar el nivel de peligro que se tiene en un lugar o sector del aeródromo, de tal forma que se pueda tomar las medidas correctivas necesarias, para tratar de eliminar o mitigar ese peligro de modo que permita el desarrollo continuo de las actividades del aeródromo.
- 27) **MIEMBRO DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA**: Inspector designado para integrar un Equipo de Certificación y Vigilancia para participar en un proceso de certificación.



- 28) **MUESTREO:** Inspecciones de una parte representativa de una característica particular para producir una evaluación estadística significativa de todo.-
- 29) **NO-CONFORMIDAD:** Incumplimiento de un requisito reglamentario. El término "no-conformidad" es utilizado a menudo en el presente manual, aunque el término "incumplimiento" es técnicamente el más correcto. La definición cubre la desviación o ausencia de una o más características de calidad o de elementos del sistema de calidad de los requisitos específicos.-
- 30) **NOTAM: (NOTICE TO AIR MAN)** Aviso temporal distribuido por medio de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.-
- 31) **OBSERVACIÓN:** Elemento detectado en una inspección y/o auditoría que puede necesitar mayor investigación para convertirse en una "No-Conformidad", o recomendación para la prevención de posibles futuras fallas en sistemas, procedimientos, normativas, ejecución o capacidad.-
- 32) **PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS (PAC):** Plan presentado en respuesta a los elementos de una auditoría o de una inspección. El **PAC** describe como el auditado propone corregir las deficiencias documentadas en todos los elementos de la inspección.-
- 33) **PRÁCTICA:** Método mediante el cual un procedimiento es llevado a cabo.-
- 34) **PROCEDIMIENTO:** Serie de acciones u operaciones seguidos metódicamente para completar una actividad. Esto incluye: la actividad a realizar y la(s) persona(s) involucrada(s); tiempo, lugar y forma de realización; los materiales, equipamiento, documentación a ser usada; y la condición en la cual la actividad va a ser controlada, para llegar siempre al mismo resultado, al final del procedimiento.-
- 35) **PROCESO:** Conjunto de actividades mutuamente relacionadas que, al interactuar, transforman elementos de entrada y los convierten en resultados.-
- 36) **PROCESO DE CERTIFICACIÓN:** Para los fines de este Manual, se considera al conjunto de actividades mutuamente relacionadas que, en su desarrollo e interacción permiten documentar, evaluar y verificar que un aeródromo se encuentra en condiciones de ser certificado, en cuyo caso la **DINAC** procede a conceder el Certificado de Aeródromo al Operador.-
- 37) **PROGRAMA ANUAL DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS DE LA DINAC:** Conjunto de inspecciones y actividades de vigilancia de aeródromos, programadas para ser desarrolladas durante el ejercicio anual de la **DINAC**.-
- 38) **REVISIÓN DEL ASEGURAMIENTO DEL SISTEMA:** Revisión que mide el nivel de cumplimiento con los requisitos normativos, estándares, procedimientos y directrices.-
- 39) **SEGUIMIENTO/VIGILANCIA:** La fase final de la auditoría que enfoca en las acciones correctivas y preventivas a las discrepancias encontradas previamente durante la inspección.-
- 40) **SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL:** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.-
- 41) **VERIFICACIÓN:** Revisión independiente, examen, medición, prueba, observación y monitoreo para establecer y documentar que los procesos, prácticas, servicios y documentos están en conformidad con los requerimientos normativos. Esto incluye la confirmación de que las



actividades teóricas y prácticas, condiciones y controles están en conformidad con los requerimientos específicos en contratos, códigos, regulaciones, estándares, dibujos, especificaciones, descripciones de elementos del programa y procedimientos técnicos.-

- 42) **VIGILANCIA:** Es la supervisión permanente de la seguridad operacional de un Aeródromo, mediante evaluaciones, auditorías e inspecciones. La vigilancia constituye un elemento intrínseco del sistema de certificación de aeropuertos y también constituye un aspecto fundamental mediante el cual la **DINAC** garantiza que el Operador del Aeródromo mantiene aceptables los niveles de seguridad operacional del Aeródromo y de las personas.-

3.1.2

ABREVIATURAS.-

- 1) **AGA:** Aeródromos y Ayudas Terrestres
- 2) **AIS:** Servicio de Información Aeronáutica
- 3) **AIP:** Publicación de Información Aeronáutica
- 4) **AVSEC:** Seguridad de Aviación Civil
- 5) **ATS:** Servicios de Tránsito Aéreo
- 6) **ARCVAGA:** Área responsable de certificación / Vigilancia AGA
- 7) **DINAC:** Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (Autoridad Aeronáutica)

- 8) **DCVA:** Departamento de Certificación y Vigilancia de Aeródromo
- 9) **ECV:** Equipo de Certificación y Vigilancia
- 10) **EET:** Entrenamiento en el trabajo
- 11) **EIA:** Equipo de Inspección de Aeródromo
- 12) **GNAGA:** Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres
- 13) **IA:** Inspector de Aeródromos
- 14) **MA:** Manual de Aeródromo
- 15) **MET:** Servicio de información Meteorológica
- 16) **MIAGA:** Manual del Inspector de Aeródromos
- 17) **NAVAID:** Ayudas a la Navegación Aérea
- 18) **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional
- 19) **OA:** Operador de Aeródromo
- 20) **PAPI:** Indicador Visual de Pendiente de Aproximación
- 21) **PCA:** Proceso de Certificación de Aeródromo
- 22) **PEA:** Plan de Emergencia de Aeródromo
- 23) **SMS:** Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
- 24) **SSEI:** Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios



CAPÍTULO 2.-

INSPECTOR DE AERÓDROMOS (IA) Y EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y/O VIGILANCIA (ECV).-

Sección 1 - Del Inspector de Aeródromos.-

1 OBJETIVO.-

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

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

2 GENERALIDADES.-

2.1 **RESPONSABILIDADES DE LOS INSPECTORES.-** Los inspectores tienen la responsabilidad de evaluar frecuentemente las infraestructuras de los aeródromos, así como las diferentes actividades y servicios de los operadores de aeródromo en el cumplimiento con los reglamentos. Por tal razón, todos los inspectores deben tener conciencia de sus responsabilidades y las demandas de sus posiciones, además de ser objetivos e imparciales al momento de realizar sus obligaciones.-

2.1.1 El inspector para realizar sus funciones de vigilancia y supervisión de la seguridad operacional desarrolla actividades de revisión, evaluación, inspección, valoración y análisis conforme se establece en el presente Manual, siendo la finalidad de dichas actividades verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el **DINAC R 14, Vol. 1**, lo cual permitirá contribuir al cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional establecidos por la **DINAC**.-

2.2 **FACULTADES DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO (IA):** El IA debe tener facultades delegadas por la **DINAC** para verificar y exigir que se cumpla lo establecido en la reglamentación nacional, dependiendo de las leyes y políticas del Estado Paraguayo. Estas facultades delegadas pueden incluir también la potestad de declarar un aeródromo no operable, o el requerimiento de acciones inmediatas, cuando encuentre una situación en la que considere que existe un peligro inminente en la seguridad operacional.-

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

2.2.2 Aun cuando el Inspector no debe permitir que un riesgo en la seguridad operacional persista, es importante que el operador del aeródromo implicado esté informado de todos los asuntos de seguridad, y se le proporcione la oportunidad



para que corrija la situación voluntariamente, acción que debe ser aceptable a la **DINAC**.-

2.3 FUNCIONES GENERALES DE LOS INSPECTORES DE AERÓDROMO: Las funciones generales de los inspectores de aeródromos se pueden clasificar de acuerdo a dos procesos:

2.3.1 CERTIFICACIÓN DEL AERÓDROMO: para las condiciones de operación establecidas.-

2.3.2 VIGILANCIA CONTINUA: Una vez Certificado el Aeródromo, se hará la supervisión permanente de la seguridad operacional de un aeródromo, mediante evaluaciones, orientaciones e inspecciones de aseguramiento del cumplimiento de la normatividad de las instalaciones, equipos, servicios y procedimientos según lo establecido en el Manual de Aeródromo aprobado por la **DINAC**.-

2.3.3 Dentro de estas funciones se destacan las siguientes:

- a) integrar el Equipo de Certificación para los procesos de certificación del aeródromo de acuerdo al **DINAC R 14, Vol. 1**;
- b) mantener actualizados sus conocimientos sobre las regulaciones y normas aplicables a los procesos de certificación y vigilancia de aeródromos y aquellos relacionados con su especialidad y los planes establecidos;
- c) verificar el mantenimiento y la condición del pavimento en la pista, calles de rodaje y plataforma así como la limpieza de los mismos;
- d) evaluar los emplazamientos de las instalaciones que se encuentran en las cercanías del aeródromo; así como el cumplimiento de la norma de señalización de obstáculos;
- e) valorar el estado técnico y funcionamiento de las ayudas visuales (señales y luces) y sistemas de energía eléctrica primaria y secundaria;
- f) valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características físicas de la pista, calle de rodaje, calle de acceso a puesto de estacionamiento y plataforma;
- g) valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto al control del peligro de fauna.-
- h) valorar el estado físico del cercado perimetral del aeródromo.-
- i) valorar el funcionamiento, actualización de los planes de emergencia y evaluación de la evidencia de los simulacros parciales y generales realizados. Revisión del cumplimiento del plan de medidas entre un simulacro y otro.-
- j) verificar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características y nivel de protección del Servicio de salvamento y extinción de incendio (**SSEI**).-
- k) verificar si se ha implementado, se cumplen con el **SMS** y disponen de un manual que describa el sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo, que, como mínimo:
 - i) identifica los peligros de seguridad operacional;
 - ii) asegura la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional.-
 - iii) prevé la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y
 - iv) tiene como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.-
- l) evaluar y medir la eficacia (valorar) del cumplimiento y el buen comportamiento (performance) del sistema de gestión de seguridad implementado por el operador del aeródromo.-



- m) verificar que el operador de aeródromo cuente con un plan para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades que sea aceptable por la **DINAC**.-
- n) evaluar los procedimientos establecidos por el operador de aeródromo para asegurar que todo el personal operativo y de mantenimiento se encuentra debidamente calificado. Los procedimientos deben asegurar que el personal está especializado, capacitado y recibe instrucción inicial y/o recurrente, en forma periódica.-
- o) verificar y evaluar los procedimientos que prevengan construcciones en el aeródromo que afectan el funcionamiento de las Ayudas para la Navegación (**NAVAID**) sea electrónica o visual y al control del tráfico aéreo en el aeródromo.-
- p) verificar y evaluar las instalaciones de dispositivos implementados por el operador de aeródromo que protejan y/o ayuden a proteger todas las ayudas a la navegación aérea dentro o fuera del aeródromo como medida de prevención frente a posibles actos de vandalismo, robo y/o accidentes de cualquier tipo y prevenga, en la medida en que está dentro de la autoridad del aeropuerto, la interrupción de señales, luces letreros y ayudas electrónicas a la navegación aérea.-
- q) verificar el cumplimiento de los reglamentos para la certificación de aeródromos, a través de inspecciones a las instalaciones, procedimientos, registros, personal etc., de los servicios operacionales que se presten en el aeródromo.-
- r) evaluar y aceptar los diferentes manuales requeridos por el reglamento vigente.-
- s) en el caso que las responsabilidades asignadas por la **DINAC** lo requieran, evaluar y proponer la aceptación/aprobación del diseño de modificaciones, contenidas o no, en el Plan Maestro, como así también de aquellas tareas de mantenimiento de mayor envergadura, que se requiera realizar en el aeródromo, de acuerdo a su competencia y especialidad; y la verificación de las obras una vez concluidas.-
- t) evaluar el funcionamiento e identificar dificultades en la prestación de los servicios y actividades relacionadas con la operación de aeródromos, que se encuentran comprendidos en el **DINAC R 153**, tales como Salvamento y Extinción de Incendios, Control de Peligro Aviario y Fauna, Traslado de Aeronaves Inutilizadas, Mantenimiento, etc. y proponer acciones correctivas necesarias, de acuerdo a su competencia.-

3 **DEPENDENCIA.-**

3.1 Los inspectores de aeródromo dependen de la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres – GNAGA** dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica de la **DINAC**, que tienen bajo su responsabilidad el Área Regulatoria y de Certificación /Vigilancia de los Aeródromos y Ayudas Terrestres.-

3.2 La conducta del **IA** tiene una incidencia directa en el cumplimiento efectivo y apropiado de las funciones y responsabilidades del trabajo oficial determinado por la **DINAC**. Se requiere que los inspectores cumplan sus obligaciones de una manera profesional y mantengan esa actitud en todas sus actividades. De manera profesional significa demostrar buen conocimiento y dominio del tema a tratar, aspecto importante que se logra a través de una buena preparación antes de cualquier inspección a realizar.-

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



- forma tal que puedan conducir procesos de inspección totalmente transparentes y a través de sus acciones no afectar la credibilidad de la **DINAC**.-
- 3.4** Los inspectores de aeródromo no deben permitir que emociones personales o conflictos con personal de la industria influyan en su comportamiento, en proveer asesoramiento imparcial a la **DINAC** y los operadores de aeródromos. Aun cuando un inspector eventualmente puede estar expuesto a actitudes hostiles, éste no debe responder con la misma actitud.-
- 4** **COMPETENCIA.-**
- 4.1** El nivel de excelencia personal y profesional, exigido a todos los **IA** es una buena base para establecer el nivel de competencia para cumplir satisfactoriamente las metas propuestas por la **DINAC**.-
- 4.2** La **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres – GNAGA** dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica de la **DINAC**, que tenga bajo su responsabilidad el área Regulatoria y de Vigilancia de los Aeródromos y Ayudas terrestres (AGA), debe determinar los requerimientos individuales de competencia de sus **IA** en todos los niveles, además debe proveer instrucción o implementar otras acciones con la finalidad de alcanzar los niveles de competencia requeridos. Para medir la efectividad de las acciones implementadas se debe realizar una evaluación de la efectividad de las mismas.-
- 4.3** La **DINAC** debe asegurar que los inspectores son competentes para realizar las tareas asignadas; además que ellos entiendan las consecuencias de sus actos para la seguridad. Todo el proceso de establecimiento y verificación de competencia de los inspectores requiere estar documentado.-
- 4.4** La competencia de los inspectores es medida por la **DINAC** en base a los siguientes atributos:
- a) **conocimiento:** Saber qué y por qué hacer. Este atributo está compuesto por la calificación o estudios y la capacitación o instrucción;
 - b) **habilidad:** Técnica, destreza, saber cómo hacer;
 - c) **experiencia;** y
 - d) **actitud:** interés, determinación y querer hacer.
- 4.5** Es decir, los inspectores deben haber recibido la educación y capacitación apropiada, y deben haber adquirido las habilidades y experiencia que asegure su competencia.-
- 4.6** Uno de los aspectos que debe observar la capacitación es asegurar que los inspectores sean conscientes de la relevancia de sus actividades y de cómo dichas actividades contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos por la **DINAC**.-
- 4.7** Asimismo, la actitud de los Inspectores de Aeródromo hacia el cumplimiento de sus obligaciones se debe encuadrar en los siguientes puntos:
- a) Valorar la responsabilidad de su acción en cuanto a sus funciones y repercusión en la seguridad operacional;
 - b) compromiso en conseguir los resultados en relación a los objetivos trazados por la **DINAC** con respecto a sus funciones;



- c) promover la participación de los diversos actores en el que hacer de la seguridad operacional;
- d) mantener un alto compromiso ético; y
- e) ser proactivo en cuanto a adquirir conocimientos de manera continua que contribuyan al mejoramiento de su desempeño.-

4.8 La **GNAGA** y la unidad encargada de recursos humanos o equivalente de la **DINAC** en coordinación con el área de capacitación y el jefe de área debe asegurarse que cada Inspector cumpla los requisitos de competencia requeridos para cada función o actividad que realiza a través de procesos de selección y evaluación; posteriormente en base a una evaluación periódica del desempeño de los inspectores en función de los resultados de la actividades realizadas, se determinara la efectividad y eficiencia del trabajo realizado por el mismo.-

4.9 En base a lo anteriormente dicho, la **DINAC** determinará si la competencia (conocimientos, experiencia, actitud y habilidades) del Inspector es la adecuada o se necesita realizar los ajustes necesarios en cualquiera de los requisitos.

5 ATRIBUTOS PERSONALES DE LOS INSPECTORES.-

5.1 Es necesario que los inspectores sean de mente abierta, que posean buen juicio y criterio, habilidades analíticas y tenacidad, tener la habilidad de percibir situaciones de una manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia, y comprender sus responsabilidades individuales dentro de una organización compleja. Especial importancia lo constituye, el alto nivel de conducta, integridad personal que necesita poseer un inspector que imposibilite un acto de soborno o gratificaciones indebidas por parte de alguna persona u organización.-

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

- a) obtener y evaluar la evidencia objetiva de manera correcta;
- b) permanecer ajustado al propósito de la tarea sin temor o favor;
- c) evaluar constantemente los efectos y resultado de las observaciones de las inspecciones, y las interacciones personales durante el desarrollo de estas tareas;
- d) tratar al personal involucrado de modo que se alcance el propósito de las tareas a desempeñar de la forma adecuada;
- e) reaccionar con sensibilidad ante las políticas regulatorias del Estado Paraguayo.-
- f) llevar a cabo el proceso de las actividades encomendadas sin desviaciones debido a distracciones;
- g) prestar la debida atención y apoyo durante el proceso de las diferentes tareas encomendadas;
- h) reaccionar adecuadamente en situaciones estresantes;
- i) llegar a conclusiones generalmente aceptables basadas en las observaciones de las inspecciones; y
- j) mantener firmemente sus criterios sobre determinada conclusión, mostrando evidencias que confirmen la veracidad de dicha conclusión, de forma tal que



el personal quede satisfecho con sus argumentos.-

6 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (IA).-

6.1 El objetivo de la capacitación es proporcionar al **IA** conocimientos relacionados con el diseño de aeródromos y las operaciones aeroportuarias a fin de ejecutar los Procesos de Certificación y de Vigilancia de aeródromos y actividades relacionadas a sus funciones. Los conocimientos del **IA** se establecen inicialmente en los conocimientos pre adquiridos de formación técnica en aeródromos y posteriormente para la **DINAC** en una combinación de cursos formales de capacitación y capacitación directa en el ejercicio de su puesto.-

6.2 El programa de capacitación del **IA** debe responder a las actividades y funciones que este va a realizar en la **DINAC**.-

6.3 En este sentido, para cada inspector se establecerá un Programa de Capacitación específico conforme lo requiera los parámetros de competencia establecida por la **DINAC**. Para ello el Jefe de área junto con el área de instrucción de la **DINAC** deberá acordar la capacitación básica o inicial para aquellos inspectores recién contratados. Las áreas antes mencionadas deben establecer en conjunto, los contenidos y requisitos que debe cumplir el programa de instrucción anual de cada Inspector, conforme se indica en el párrafo **11.5**.-

6.4 FORMACIÓN PREVIA.-

6.4.1 Todo **IA** que se desempeñe en la **DINAC** debe poseer conocimientos o formación técnica sobre alguna de las especialidades de aeródromos; ya sea como Técnico de Aeródromos o Especialista de Aeródromos o una profesión afín, que se encuentra establecidas en el Manual de Organización y Funciones aprobado por la **DINAC**.-

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

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

6.4.3 Cuando la **DINAC** no pueda contar con una persona con las características anteriormente señaladas se deberá diseñar un Plan de Capacitación aprobada por la **DINAC**, a fin de que puedan cumplir estos requerimientos.-

6.5 CAPACITACIÓN BÁSICA O INICIAL PARA INSPECTORES DE AERÓDROMO. -

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

- a) **El Curso Básico consta de los siguientes cursos:**



- i) Curso de Operación de Aeródromos (SSEI, planes de respuesta a emergencias, etc.) o afines. -
- ii) Curso de Reglamento de Aeródromos (Inducción a la **AAC**, Sistema Aeronáutico Nacional, Organización de la **DINAC**, Código Aeronáutico, **DINAC Rs**) o afines. -
- iii) Curso de Inspector de Aeródromos. -
- iv) Curso Auditoría ISO 9001 en su versión vigente. -
- v) Curso de Técnicas de Auditorías o afines. -
- vi) Curso de Factores Humanos o afines.-
- vii) Curso de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (**SMS**)
- viii) Curso Programa Estatal de Seguridad Operacional (**SSP**)

b) **Entrenamiento en el trabajo (EET)**

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

- 1) Los **EET** que realizará cada inspector, serán definidos de acuerdo a las responsabilidades específicas que se le asignarán. Para lo cual el Jefe del área, a la cual será designado el Inspector, debe señalar los **EET** requeridos y al(los) Inspector(es) que se desempeñarán como Instructor(es), supervisor(es) y responsable(s) de conducir el **EET**.-
- 2) La evaluación del **EET** se acredita en un “Certificado de Entrenamiento en el Trabajo”, que habilita al Inspector instruido para actuar como inspector en el proceso **EET** aprobado.-

c) **Cursos de especialización.-**

Estos cursos son aquellos que permiten al Inspector profundizar los conocimientos sobre ciertos temas que son necesarias para el desarrollo de su función. Esta capacitación puede incluir los siguientes cursos de especialización:

- i. Curso de Inspector Gubernamental de Aeródromos (GSI AGA). -
- ii. Curso de Certificación de Aeródromos o afines. -
- iii. Curso de Vigilancia de Aeródromos o afines.-
- iv. Curso de Pavimentos de Aeródromos o afines.-
- v. Curso de Diseño del Área de Movimientos (diseño geométrico del área de movimientos, pavimentos, drenajes, etc.) o afines o afines. -
- vi. Curso de Mantenimiento de Aeródromos o afines. -
- vii. Curso de Ayudas visuales para la navegación aérea o afines.-

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	Versión:01
		Página 8 de 19
		Fecha: 08/03/2021

- viii. Curso de Sistemas eléctricos o afines.-
- ix. Curso de Limitación o Análisis de obstáculos o afines. -
- x. Curso de SSEI - Salvamento y Extinción de Incendios de aeródromo
- xi. Curso de Manipulación de Materiales Peligrosos o afines.-
- xii. Curso de Control del Peligro Aviario y Fauna Silvestre o afines.-
- xiii. curso de Estudios aeronáuticos o afines. –

6.6 **CAPACITACIÓN CONTINUA / RECURRENTE.-**

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

6.6.2 Además, dentro del esquema de instrucción continua se debe mantener actualizados los conocimientos del Inspector en relación a los reglamentos, procedimientos, manuales y otros documentos inherentes a sus funciones y a cursos específicos para los aeródromos.-

6.6.3 La instrucción continua del inspector se realizará de manera personalizada, considerando la competencia que el mismo requiere para cumplir con sus funciones asignadas.

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

6.6.5 Es recomendable que el Jefe del área revise anualmente o cuando estos estimen conveniente el **PLAN DE CAPACITACION** de los inspectores para realizar las correcciones o modificaciones que estimen necesarias para el buen desempeño del Inspector. -

6.7 **EVALUACIÓN DE LA CAPACITACIÓN IMPARTIDA.-**

6.7.1 El área de capacitación o el área que determine la **DINAC** conservará en los registros del inspector la evaluación del curso o instrucción realizada por el Jefe del área. -

6.8 **NORMAS GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE LA CAPACITACIÓN**, estas son:

- a) todos los materiales, libros, manuales y ayudas, referentes a los cursos especiales en que participan los inspectores, se deben mantener en el sitio de trabajo o en la **Biblioteca Técnica**, en especial si se trata de documentos que deban ser consultados por el resto de los Inspectores;

7 **REGLAS DE CONDUCTA.-**

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

- a) Presentarse en el trabajo a tiempo en una condición que permita la ejecución de las tareas asignadas, manteniendo una apariencia personal aseada y

Aprobado por: Presidente de la DINAC	Resolución N° 219	Fecha: 08/03/2021
--------------------------------------	-------------------	-------------------



pulcra durante las horas de trabajo.

- b) Utilizar vestimenta apropiada (en función a la condición climática), con las herramientas o equipos apropiados, y en una condición física en forma y mentalmente adecuada;
- c) Prestar servicio completo y rápido en la ejecución de sus obligaciones. Si estas obligaciones no son suficientes como para ocupar a los inspectores en un momento dado, es necesario que éstos notifiquen a sus superiores de tal forma que les sea asignado trabajo adicional;
- d) Cuando desarrolle actividades de inspección, debe mantener informado a su jefe directo y responder rápidamente a las direcciones e instrucciones recibidas, proporcionando los números telefónicos del lugar de trabajo y hotel, donde es posible ubicarlo;
- e) Conservar y proteger los fondos, propiedades, equipos, y materiales entregados (los inspectores no deben usar, o permitir a otros que usen equipo, propiedades, o personal de la **DINAC** para beneficios personales u otro aspecto de carácter no oficial);
- f) Cuando existan obligaciones que impliquen gastos de los fondos de la **DINAC**, es necesario que los inspectores tengan conocimiento y observen todos los requerimientos y restricciones legales. Además, se requiere que los inspectores sean prudentes y ejerzan un juicio reflexivo en el gasto de dichos fondos;
- g) Proteger información confidencial y aquella que no tenga este carácter que no se deba entregar para circulación general. Es esencial que los inspectores no revelen o difundan ningún tipo de información confidencial, o información que sea “sólo para uso oficial” a menos que esté específicamente autorizado para realizar esta acción, excepto cuando existe una necesidad específica que requiera proporcionar tal información. La información confidencial no debe ser revelada a nadie que no tenga la autorización apropiada. En consecuencia, es necesario que los inspectores cumplan los siguientes aspectos:
 - 1) No divulgar información oficial obtenida a través del empleo estatal a cualquier persona no autorizada;
 - 2) No hacer pública cualquier información oficial antes de la fecha prescrita para su publicación autorizada;
 - 3) No usar, o permitir a otras personas utilizar cualquier información oficial para propósitos privados, o personales, que no esté disponible al público en general; y
 - 4) No examinar documentos oficiales o registros de los archivos por razones personales.-
- h) Las falsificaciones intencionadas e ilegales, ocultación, disminución, o la eliminación no autorizada de documentos o registros oficiales está prohibido por ley de cualquier Estado.-
- i) Cumplir las leyes, reglamentos, regulaciones, y otras instrucciones superiores. Esto incluye a todas las normas establecidas, señales, e instrucciones relacionadas con seguridad en el trabajo (aspectos relacionados con seguridad industrial en aviación civil), informando sobre



fuentes potenciales de accidentes, cooperando totalmente con los encargados de la seguridad para evitar que las personas o propiedades corran riesgos.-

j) El no cumplir en forma intencionada las precauciones de seguridad, como los actos que se describen a continuación, podría constituir una base para acciones disciplinarias, que así ha sido previsto por la **DINAC**:

- 1) Falta en reportar una situación de la que se tiene conocimiento y que pueda terminar en accidente que involucre lesiones a personas o daño a la propiedad o equipo;
- 2) No usar la vestimenta o equipo de seguridad (por ejemplo, falta en no usar dispositivos de seguridad cuando estos se han suministrado);
- 3) Poner en riesgo la seguridad o causar lesiones al personal o daños a la propiedad o equipos por negligencia;
- 4) No reportar violaciones confirmadas o sospechadas de la ley, reglamentos, o políticas a través de los canales apropiados;
- 5) Dedicarse a actividades privadas por lucro personal, o cualquier otro propósito no autorizado, utilizando propiedades de la **DINAC**;
- 6) Negarse a prestar toda la ayuda y testimonio a cualquier supervisor u oficial que lleve a cabo una investigación oficial o consulta acerca de los asuntos en investigación que pudiesen surgir bajo la ley, reglas, y regulaciones fiscalizadas por la **DINAC**;

7.2 Está totalmente prohibido a los inspectores de la **DINAC** el uso de drogas ilícitas, abuso del alcohol u otras sustancias, de forma tal que pueda afectar su rendimiento en el trabajo.-

7.3 Sin perjuicio de las medidas disciplinarias que adopte la **DINAC**, cuando existe una evidencia objetiva de que algún inspector está involucrado en el cultivo, procesado, fabricación, venta, disposición, transporte, exportación, o importación de narcóticos o drogas o sustancias depresivas o estimulantes, se le suspenderá inmediatamente de sus actividades.-

7.4 ACOSO SEXUAL Y DISCRIMINACIÓN RACIAL.-

7.4.1 Todos los inspectores tienen el derecho de trabajar en un medio donde sean tratados con dignidad y respeto. Los actos de acoso sexual y discriminación racial deben ser tratados según lo establecido en la política y reglamentaciones de la **DINAC**, al respecto.-

7.4.2 El inspector tiene la responsabilidad de comportarse de manera apropiada e informar de aquellas acciones relacionadas con acoso sexual, discriminación racial, acoso laboral, amenazas o cualquier tipo de conducta indebida que se encuentre contemplada en las políticas de la **DINAC** en particular o del Estado en general, ya sea observadas o sufridas por el Inspector de aeródromos.-

7.4.3 Los inspectores que experimenten acoso sexual o discriminación racial por parte de otros, deben informar inmediatamente a su jefe inmediato superior o a un nivel más alto si la acusación involucra al jefe inmediato superior. Cuando existe evidencia objetiva que un incidente de esta naturaleza ha ocurrido, se tomará una acción disciplinaria, según corresponda.-

7.5 CONDUCTA Y ÉTICA FUERA DEL TRABAJO.-



- 7.5.1** La conducta de los inspectores, fuera del ámbito de trabajo debe ser la adecuada, de modo que no se refleje adversamente en la capacidad de la **DINAC** para cumplir su misión.-
- 7.5.2** En virtud de lo expresado, es necesario que los inspectores, cuando están fuera del ámbito laboral, se comporten de manera tal, que no provoquen un cuestionamiento por parte de público acerca de la fiabilidad y confianza en el cumplimiento de sus obligaciones específicas, como empleados de la **DINAC**.-
- 7.6 BENEFICIOS DE ORIGEN EXTERNO.-**
- 7.6.1** El inspector no debe, directa o indirectamente, ni para sí ni para terceros, solicitar, aceptar o admitir dinero, dádivas, beneficios, regalos, favores, promesas u otras ventajas en las siguientes situaciones:
- a) Para hacer, retardar o dejar de hacer tareas relativas a sus funciones.-
 - b) Para hacer valer su influencia ante otro funcionario público, a fin de que éste haga, retarde o deje de hacer tareas relativas a sus funciones.-
 - c) Cuando resultare que dichos beneficios no habrían sido ofrecidos o dados, si el destinatario no se desempeñara como inspector de aeródromos y/o no se encontrase involucrado en ninguna de las condiciones especificadas en **7.6.2**.-
- 7.6.2** Se considera especialmente que el beneficio está prohibido si proviene de una persona o entidad que:
- a) Lleve a cabo actividades cuyo producto o servicio se encuentren reguladas o fiscalizadas por el órgano o entidad en el que se desempeña el inspector.-
 - b) Gestione u opere concesiones, autorizaciones, privilegios o franquicias otorgados por el órgano o entidad en el que se desempeña el inspector.-
 - c) Sea o pretendiera ser contratista o proveedor de bienes o servicios de aeropuertos que pudieran ser objeto de fiscalización por parte del inspector.-
 - d) Procure una decisión o acción del órgano o entidad en el que se desempeña el inspector.-
 - e) Tenga intereses que pudieran verse significativamente afectados por la decisión, acción, retardo u omisión del órgano o entidad en el que se desempeña el inspector.-
- 7.6.3** Pueden exceptuarse al inspector, de la prohibición establecida en **7.6.1**, en los siguientes casos:
- a) Los reconocimientos protocolares recibidos de gobiernos, organismos internacionales o entidades sin fines de lucro, en las condiciones en las que la ley o la costumbre oficial admitan esos beneficios.-
 - b) Los gastos de viaje y estadía recibidos de gobiernos, instituciones de enseñanza o entidades sin fines de lucro, para el dictado de conferencias, cursos o actividades académico-culturales, o la participación en ellas, siempre que ello no resultara incompatible con las funciones del cargo o prohibido por normas especiales.-
 - c) Los regalos o beneficios que por su valor exiguo, según las circunstancias, no pudieran razonablemente ser considerados como un medio tendiente a afectar la recta voluntad del funcionario.-

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	Versión:01
		Página 12 de 19
		Fecha: 08/03/2021

d) el transporte gratuito, en ocasiones que se haya coordinado previamente, como parte de la logística de las inspecciones, en la cual el operador pueda proporcionar medios de transporte para el traslado de los inspectores intervinientes.-

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

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

8 DESIGNACIÓN DEL INSPECTOR.-

8.1 La **DINAC** mediante un documento formal (Resolución) designará a los inspectores Aeródromos de la **DINAC**.-

8.2 El mencionado documento debe establecer el listado de Inspectores de Aeródromos con atribuciones en todo el territorio nacional, la misma tendrá una validez de 5 (cinco) años. -

8.3 La designación de un Inspector como Jefe de un Equipo de Certificación y/o Vigilancia, deberá realizarse mediante un documento formal (Resolución). La misma consideración será aplicable a la designación de los Integrantes del Equipo de Certificación y Vigilancia. -

8.5 En el documento oficial de designación del equipo, debe indicarse que los miembros del mismo deberán concentrarse en las actividades de certificación y, por tanto, sin afectar sus actividades inherentes al cargo que desempeñan. -

9 RESTRICCIONES DE ELEGIBILIDAD.-

9.1 El jefe de equipo puede reprobar la participación de un Inspector de aeródromo a cargo del seguimiento/vigilancia de las actividades de la organización, como miembro activo del equipo de certificación / vigilancia, basándose en motivos eventuales y de recursos humanos.-

10 COORDINACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN / VIGILANCIA.-

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

11 CONFLICTOS DE INTERÉS.-

11.1 Si el Inspector de aeródromo designado como miembro de un equipo de certificación/vigilancia considera que su participación puede constituir un conflicto de interés, debe informar de esta situación inmediatamente al **JECV**. Las siguientes situaciones son consideradas conflictos de interés:

Aprobado por: Presidente de la DINAC	Resolución N° 219	Fecha: 08/03/2021
--------------------------------------	-------------------	-------------------



- a) antiguo empleado de la organización (dependiendo de cuánto tiempo fue empleado y los términos bajo los cuales concluyó el empleo);
- b) vínculo organizacional con el operador de aeródromos;
- c) interés directo en la empresa que opera el aeródromo o un proveedor de servicio; y/o
- d) lazos familiares, o de amistad con los ejecutivos que operan el aeródromo, o con otros miembros clave de ésta.-

12 CREDENCIALES DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO. -

12.1 Se otorgará a los inspectores de aeródromo, una credencial en forma de Tarjeta de Identificación, la cual acreditará las funciones conferidas por la **DINAC** para desempeñar funciones de certificación e inspección como Inspector de Aeródromos incluyendo su ingreso y permanencia en las instalaciones de cualquier oficina de la **DINAC**, como en los aeródromos. -

12.2 La tarjeta de identificación, contiene la siguiente información:

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

13 IMPORTANCIA DE LA COMUNICACIÓN. -

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

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

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



Figura 2-1

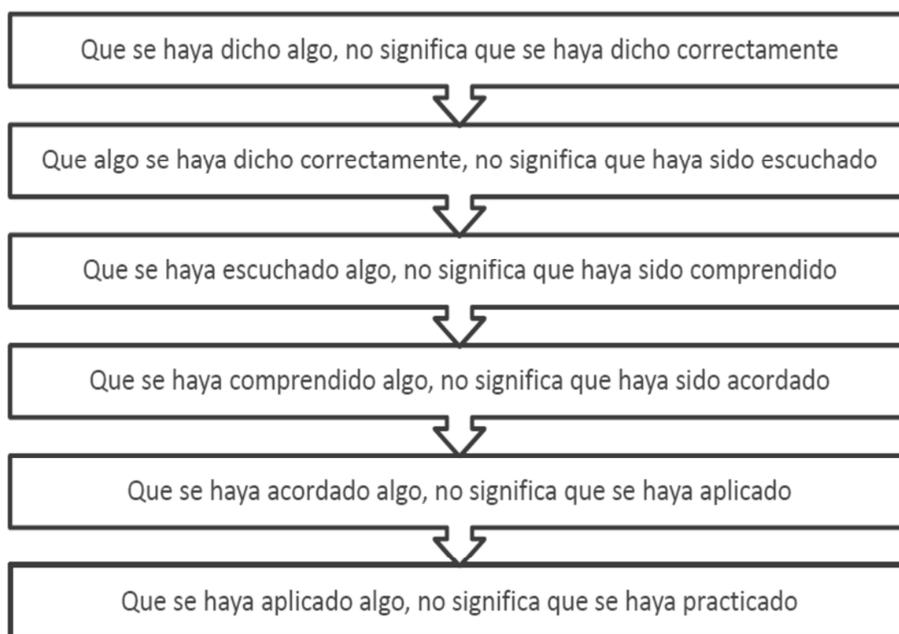


Figura 2-2: Importancia de la comunicación.-



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

1 GENERALIDADES.-

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

2 REQUISITOS DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO.-

2.1 El equipo de Certificación de la **DINAC** varía de acuerdo con la clasificación de la inspección, el alcance, el tiempo asignado a la inspección y la disponibilidad de recursos humanos.-

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

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

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

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

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

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

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



- 2) **Responsabilidades.-** El **JECV** será responsable de:
- a. Determinar el objetivo y alcance del proceso de certificación o de las inspecciones de vigilancia;
 - b. planificar, organizar, dirigir, y controlar el proceso de certificación / vigilancia;
 - c. coordinar las fechas de manera adecuada con antelación, para permitir una planificación correcta antes de la certificación / vigilancia;
 - d. mantener un expediente de certificación / vigilancia, que incluye copias de los nombramientos, listas de verificación, copias de documentos relacionados con la inspección, copia del informe de inspección, etc.;
 - e. desarrollar un plan de certificación / vigilancia, incluyendo el cronograma de inspecciones a cumplimentar durante la misma;
 - f. notificar al operador de aeródromo, por carta, sobre la realización del proceso de certificación / vigilancia planeada con una antelación adecuada a la complejidad del aeródromo y según lo establezca la normativa o el procedimiento vigente.;
 - g. asegurarse que la revisión de la documentación ha sido finalizada;
 - h. asegurarse que los miembros del equipo hayan comprendido correctamente sus tareas en las áreas de especialidad asignadas;
 - i. coordinar con la **DINAC** para que todas las demás actividades de certificación/vigilancia al operador de aeródromo sean minimizadas y/o coordinadas a través del **JECV** durante el tiempo de la certificación / vigilancia;
 - j. convocar una primera reunión del equipo antes de iniciar la certificación / vigilancia, cuando sea aplicable;
 - k. coordinar con la **DINAC** la posibilidad de consultas al soporte legal durante la certificación/vigilancia;
 - m. representar al **ECV**, coordinar y dirigir la reunión de apertura con el operador a ser certificado / vigilado y mantener una forma de comunicación con el ejecutivo responsable del operador de aeródromo;
 - n. evaluar inmediatamente el requerimiento de una acción inmediata si está en riesgo la seguridad operacional y estar seguro de estar al corriente de cualquier asunto de seguridad operacional identificado durante la etapa de inspección de la certificación/ vigilancia;
 - o. asegurarse que las decisiones a ser tomadas, o aprobaciones requeridas durante la etapa de ejecución, sean procesadas de manera oportuna;



- p. ejercer una línea de autoridad sobre los miembros y observadores del **ECV**;
- q. asegurarse que todos los hallazgos de la certificación / vigilancia están relacionados a los requisitos normativos aplicables y están respaldados por evidencia objetiva, u otra documentación de soporte, cuando sea aplicable;
- r. informar al personal directivo del operador de aeródromo, sobre los hallazgos encontrados durante las reuniones diarias, al final de cada día;
- s. asegurarse que todos los hallazgos en borrador han sido discutidos con el operador de aeródromo a ser certificado / vigilado antes de finalizar la reunión de clausura, siempre y cuando ésta sea posible de realizar;
- t. coordinar y dirigir la reunión de clausura con el ejecutivo responsable del operador de aeródromo;
- u. preparar el informe de la certificación / vigilancia y coordinar con la **DINAC** para una última revisión por parte del Comité Técnico de Revisión, antes de ser enviada al operador del aeródromo;
- v. revisar y verificar secciones específicas del informe que son observadas como temas que necesitan mayor sustento, o cambio de redacción;
- w. recomendar posibles acciones correctivas que surjan de la certificación / vigilancia, si es aplicable;
- x. asegurarse que los miembros del **ECV** han cumplido con todas las responsabilidades antes de liberarlos de sus obligaciones con el proceso en desarrollo y comunicarles por escrito, cuando son liberados antes de lo planificado;
- y. y emitir un informe del comportamiento de cada uno de los miembros del equipo, si es que se detectan fallas en la aplicación de los procedimientos por parte de ellos, necesidades de mayor entrenamiento y ausencias de inspectores especializados en ciertas áreas, para lograr mejoras en el rendimiento para cumplir con sus obligaciones.

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

- 1) **Funciones.**- Las funciones de los inspectores miembros del **ECV** deben estar descritos en el documento de su designación, que específica que el Inspector debe:
 - a. reportar directamente al **JECV**, hasta que sea liberado de sus actividades;
 - b. conducir los asuntos relacionados con la certificación / vigilancia de acuerdo con las políticas y procedimientos especificados en este Manual y cualquier otro relacionado con este tipo de actividades, establecido por la **DINAC**; y



- c. comunicar inmediatamente al **JECV** cualquier requerimiento de acción inmediata, cuando la seguridad operacional sea afectada.-
- 2) **Responsabilidades.**- Los miembros del **ECV** deben:
- a. Familiarizarse con los términos de referencia del proceso de certificación /vigilancia;
 - b. familiarizarse con las políticas y procedimientos del operador de aeródromo a ser certificado / vigilado;
 - c. conducir el trabajo de campo de la inspección y documentar los hallazgos;
 - d. comunicarse con el **JECV** para informar el progreso de la inspección y que los problemas significativos están siendo resueltos;
 - e. revisar la validez y aplicabilidad de los hallazgos para asegurar que éstos están vinculados a requisitos normativos aplicables y están respaldados por evidencia objetiva u otra documentación de soporte cuando sea aplicable; y
 - f. proporcionar al **JECV** las listas de verificación del área de especialidad aplicable, cuando le sea solicitado.-
- c) **Composición del Equipo de Certificación / Vigilancia:** La **DINAC** designará a los inspectores miembros del **ECV**, de forma tal que el mismo estará compuesto por un grupo de inspectores que puedan cubrir todas las áreas y en caso de no ser factible, podrán incorporarse al mismo, especialistas técnicos y/u observadores que cuenten con la experiencia y conocimientos en las áreas especificadas en **6.5 inc. c).**-
- d) **Especialistas Técnicos:** Cuando la **DINAC** lo considere necesario o a solicitud del **JECV**, podrá designarse la participación de un especialista técnico, el cual asesorará al **JECV**, pero no tiene atribuciones conferidas para actuar como inspector. Un equipo de Certificación / Vigilancia podrá estar formado por especialistas técnicos con experiencia y conocimientos en las siguientes áreas:
- 1) Diseño de aeródromos (diseño geométrico, pavimentos, características físicas, etc.)
 - 2) Operación de aeródromos (SSEI, planes de respuesta a emergencias, etc.)
 - 3) Limitación de obstáculos
 - 4) Mantenimiento de Aeródromos
 - 5) Salvamento y Extinción de Incendios de aeródromo
 - 6) Manipulación de materiales peligrosos
 - 7) Ayudas Visuales para la navegación aérea
 - 8) SMS
 - 9) Control del Peligro Aviario y Fauna Silvestre.-

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	
		Versión:01
		Página 19 de 19
		Fecha: 08/03/2021

e) **Observadores.-**

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

Aprobado por: Presidente de la DINAC	Resolución N° 219	Fecha: 08/03/2021
--------------------------------------	-------------------	-------------------

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	
		Versión:01
		Página 1 de 1
		Fecha: 08/03/2021

PARTE II – DESVIACIONES Y EXENCIONES.-

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES.-

1 INTRODUCCIÓN.-

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

1.2 En estas condiciones, la **DINAC** puede otorgar cuando corresponda, en forma excepcional, de acuerdo al interés público y sin afectar la seguridad operacional, las exenciones que sean solicitadas por un propietario u operador de aeródromo que permita la certificación del aeródromo.-

2 ANÁLISIS DE LA DESVIACIÓN.-

2.1 Podrán considerarse como desviaciones, todas aquellas condiciones que impliquen un incumplimiento de algún requisito normativo y que por su naturaleza afecten la seguridad de las operaciones, estos puedan ser objeto de análisis para determinar si bajo determinadas condiciones de mitigación, resulta factible o no, operar con un nivel de riesgo aceptable a la **DINAC**.-

2.2 Estas condiciones pueden tener origen en las características geográficas del emplazamiento del aeródromo, como es el caso de aquellos aeródromos ubicados en zonas de montaña, en zonas insulares o con características particulares relacionadas con el entorno, la disponibilidad de terreno, como así también condiciones climáticas, dificultades técnicas para la instalación de determinado equipamiento, etc.-

2.3 El otorgamiento de una exención, implica la aceptación por parte de la **DINAC**, de una condición de diseño o de operación del aeródromo, que incumpla con algún requisito normativo y es considerado como un método alternativo para el cumplimiento de un requerimiento regulatorio, el cual implica que el operador de aeródromo presente la solicitud de exención, acompañada de un estudio aeronáutico que demuestre que existe una solución para reducir los riesgos que implican la desviación de la norma.-

3 ORIGEN NORMATIVO DE LAS EXENCIONES.-

3.1 En el **DINAC R 139**, se establece requisitos para la solicitud, emisión, negación y reconsideración de una exención. En virtud de ello, un operador de aeródromo que considere que se encuentra en condiciones de solicitar una exención, podrá solicitar a la **DINAC** le expida una autorización de una exención y en consecuencia el otorgamiento de un certificado de aeródromo detallando las condiciones de la exención.-

Aprobado por: Presidente de la DINAC	Resolución N° 219	Fecha: 08/03/2021
--------------------------------------	-------------------	-------------------



CAPÍTULO 2.-

PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR DESVIACIONES Y EXENCIONES.-

1 GENERALIDADES.-

- 1.1 La condición para que un operador solicite una desviación o exención, es que exista el incumplimiento de un requisito normativo del **DINAC R 14, Vol. 1**, ya sea porque la razón de dicha falta de cumplimiento se tenga con anterioridad al requisito normativo u otra razón que justifique dicha solicitud.-
- 1.2 Cualquier desviación o exención a la norma debe someterse a un estudio aeronáutico que permita asegurar que las condiciones resultantes de aplicar una solución específica para mitigar el riesgo generado por la falta de cumplimiento de dicho requisito normativo, alcancen el objetivo de poder operar en un nivel de seguridad operacional aceptable a la **DINAC**.-
- 1.3 Las solicitudes de desviación o exención deberán estar fundamentadas en razones técnicas, y no justificaciones administrativas o económicas.-

2 PROCEDIMIENTO DE EVALUACION GENERAL.-

2.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROCESO.-

- 2.1.1 En términos generales, el proceso se inicia con la identificación, por parte del Operador de aeródromo, de la **DINAC** o de cualquier proveedor de servicio de la industria aeronáutica, de un incumplimiento, respecto a un requisito normativo especificado en el **DINAC R 14, Vol. 1**.-
- 2.1.2 En consecuencia, el operador de aeródromo o la parte interesada debe realizar un Estudio Aeronáutico a fin de evaluar este incumplimiento identificar los peligros generados, realizar una evaluación de riesgo y determinar si existen soluciones / medidas de mitigación que permitan la operación del aeródromo dentro de niveles de riesgo aceptables.-
- 2.1.3 Dicho análisis debe ser presentado a la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica de la DINAC**, quien evaluará, a fin de determinar si la solución resulta aceptable a la seguridad operacional y si es factible acceder o no, al otorgamiento de una exención.-

2.2 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE UNA SOLICITUD DE EXENCIÓN.- Responsabilidad del Operador.-

- 2.2.1 El proceso, como se expresó en **2.1.1**, inicia cuando operador de aeródromo, identifica una desviación respecto al cumplimiento de un requisito normativo, la cual resulta insalvable, en condiciones normales.-
- 2.2.2 Ante esta situación, debe realizar un estudio aeronáutico a fin de determinar si existen soluciones que resulten aptas para solucionar el problema que representa la desviación identificada, si su implementación es factible y finalmente si su implementación, resulta aceptable desde distintos enfoques, con especial atención a la seguridad de las operaciones.-
- 2.2.3 Una vez realizado el estudio aeronáutico y si los resultados del mismo, indican que se podría contar con soluciones adecuadas para operar con seguridad en las



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

2.2.4 Es necesario que cada solicitud sea enviada con la anticipación que la **DINAC** establezca, de forma tal que exista la suficiente antelación para que el Área Responsable de Certificación/Vigilancia **AGA** realice los análisis correspondientes y pueda tramitar la exención sin afectar al solicitante. Las solicitudes sin argumento, o incorrectamente preparadas, serán rechazadas por escrito.-

Responsabilidad de la DINAC.-

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

2.2.6 El procedimiento de evaluación de una exención solicitada independientemente de un proceso de certificación, seguirá los mismos lineamientos que los descritos en la **sección 3.-**

3 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN EN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS.-

ETAPA 2 – Solicitud Formal

3.1 La solicitud de exención y la documentación anexa correspondiente, podrá formar parte del paquete de documentos entregados con la solicitud formal de certificación en la **ETAPA II** del Procedimiento de Certificación de Aeródromo descrito en el **Capítulo 3**, de Manual de Procedimiento de Certificación de Aeródromos.-

3.2 El Área Responsable de Certificación/Vigilancia **AGA (Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica)** de la **DINAC**, recibe la solicitud a través de la Secretaría General de la **DINAC** (la Secretaría General registra en el expediente de certificación), a fin de mantener la trazabilidad y transparencia del proceso de certificación. -

3.3 Una vez registrada la solicitud de exención, la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica**, debe realizar una evaluación inicial de la solicitud, en la cual debe verificarse que la documentación cumpla con los requisitos formales y legales que la **DINAC** establezca, debiendo ser devuelta al Operador de Aeródromo, en caso que la misma no satisfaga dichos requisitos. Una vez aceptada y registrada la solicitud, la documentación debe ser entregada al **ECV** para proceder a su evaluación.-

3.4 En la evaluación inicial, la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica** debe verificar si el operador identifica adecuadamente y explica las razones por las cuales considera que el otorgamiento de una exención es de interés público y en consecuencia no afecta la seguridad operacional. Asimismo, debe considerarse que los intereses del operador de aeródromo no tienen que ser necesariamente los mismos que los del "interés público". La declaración del operador de aeródromo, de que un otorgamiento de una exención sería de interés público debido a que reduciría los costos de operación del solicitante, no es aceptable y constituye una razón para que la **DINAC** rechace la petición. Por consiguiente, es necesario que cada solicitud de

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	Versión:01
		Página 3 de 5
		Fecha: 08/03/2021

exención esté correctamente procesada y presentada por escrito.

- 3.5** La **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica** debe asegurarse en la evaluación inicial, que el estudio aeronáutico que acompaña la solicitud de exención presentada por el operador de aeródromo, incluya una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en el **DINAC R 14, Vol. 1.-**
- ETAPA 3 – Evaluación de la Documentación**
- 3.6** Una vez que el **ECV** reciba la documentación correspondiente a la solicitud de exención, deberá evaluar el contenido de la misma, antes de proceder a la etapa de demostración e inspección.-
- 3.7** El **JECV** debe asegurarse que en el equipo haya al menos un especialista con competencias en el área de estudio específica, del requisito de la norma al cual se solicita exención y un especialista en seguridad operacional.-
- 3.8** Es necesario que el equipo verifique que cada solicitud de exención contenga lo siguiente:
- Los requerimientos de la reglamentación a partir de la cual se solicita la exención;
 - la naturaleza y alcances sobre la base de la reglamentación solicitada;
 - un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad equivalente;
 - cualquier información, consideración o argumento que sustente la solicitud;
 - las razones para las cuales el otorgamiento de la exención sería de interés público (si fuera aplicable);
 - la acción y estrategias de mitigación a ser tomadas por el solicitante para proporcionar un nivel de seguridad equivalente al que está previsto por el reglamento a partir del cual se solicita la exención, o la razón por la cual el otorgamiento de dicha exención no afectaría adversamente la seguridad pública.-
- 3.9** En la evaluación de la información aportada para solicitar la exención el equipo debe tener en cuenta los siguientes criterios:
- La solución planteada debe ser **APTA** para la problemática planteada, lo que significa que las medidas alternativas de cumplimiento o de mitigación propuestas, deben proporcionar una solución efectiva al problema planteado, es decir que la naturaleza de dicha solución debe ser afín con la naturaleza de la desviación.-
 - Debe ser **FACTIBLE** su implementación, es decir que la solución tiene que ser prácticamente realizable, ya que si no fuera posible su implementación efectiva, la solución presentada carecerá de total validez.-
 - Finalmente, la solución debe resultar **ACEPTABLE** para la **DINAC**, desde distintos enfoques, como por ejemplo el nivel de riesgo de seguridad operacional, de la efectividad y eficiencia de la solución adoptada, desde el punto de vista del impacto en el medio ambiente, de la eficiencia, de la capacidad, desde el enfoque jurídico y desde aquellos conceptos intangibles que puedan afectar tanto al operador de aeródromo, como a la **DINAC**.-
- 3.10** El **ECV** debe verificar que el operador de aeródromo efectuó el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad.-
- ETAPA 4 – Evaluación e Inspección.-**
- 3.11** En el caso en que se cuente con una solución que resulte adecuada y acorde a los

Aprobado por: Presidente de la DINAC	Resolución N° 219	Fecha: 08/03/2021
--------------------------------------	-------------------	-------------------



criterios de factibilidad y aceptabilidad, descritos en el **Capítulo 5** del **DINAC R 139**, el **ECV** debe dejar constancia de su evaluación en un Informe de Evaluación de la Solicitud de exención el cual debe contener:

- a) Nómina de los integrantes del **ECV**, especificando si se ha incluido un especialista en el área de estudio de la exención solicitada,
- b) Detalles de la desviación por la cual se solicita la exención de cumplimiento de determinado requisito normativo,
- c) Detalle de la información presentada por el operador de aeródromo,
- d) Análisis llevado a cabo a dicha información por parte del **ECV**,
- e) Conclusiones a las que ha llegado el **ECV**, respecto al otorgamiento o no de la exención,
- f) En caso de ser necesario, las recomendaciones y/o medidas de adecuación adicionales que debe implementar el operador de aeródromo a fin de permitir el otorgamiento de la exención.-

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

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

ETAPA 5 – Otorgamiento del Certificado de Aeródromo.-

3.14 En cualquiera de los casos, la **DINAC** emitirá un documento en el cual se expresa la resolución adoptada respecto a la solicitud de exención y se lo comunicará al operador de aeródromo.-

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

3.16 En el caso que se otorgue la exención, la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica** debe gestionar con el **AIS**, la publicación de las condiciones de operación resultantes del otorgamiento de la exención.-

3.17 Toda la información y los documentos relacionados con el tratamiento de la solicitud de exención, debe ser archivada en el legajo de certificación del aeródromo, obrante en la oficina de la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica**, así como en la Secretaría General de la **DINAC**.-

3.18 La **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica**, así como la **Secretaría General** de la **DINAC** mantendrá un registro centralizado de todos los antecedentes y decisiones en relación a las exenciones que se otorguen o se denieguen, según sea el caso.-

3.19 La **DINAC** se reservará el derecho de otorgar un certificado de ciertas condiciones y procedimientos que ha de cumplir el operador del aeródromo al evaluar los resultados.-

3.20 La exención con respecto a una norma o método y a las condiciones y procedimientos a que se refiere esta reglamentación se establecerá en la emisión del certificado de aeródromo o en la enmienda / actualización del mismo, según corresponda. En el **Anexo 2** del **DINAC R 139**, al **Certificado de Aeródromo – “Condiciones de Operación”**, deben figurar las condiciones de operación resultantes de la exención otorgada.-

4. RECONSIDERACIÓN DE UNA NEGACIÓN.-

4.1 Ante la negación de una solicitud de exención, el solicitante podrá interponer un pedido de reconsideración ante la **DINAC**, debiendo exponer los motivos por los

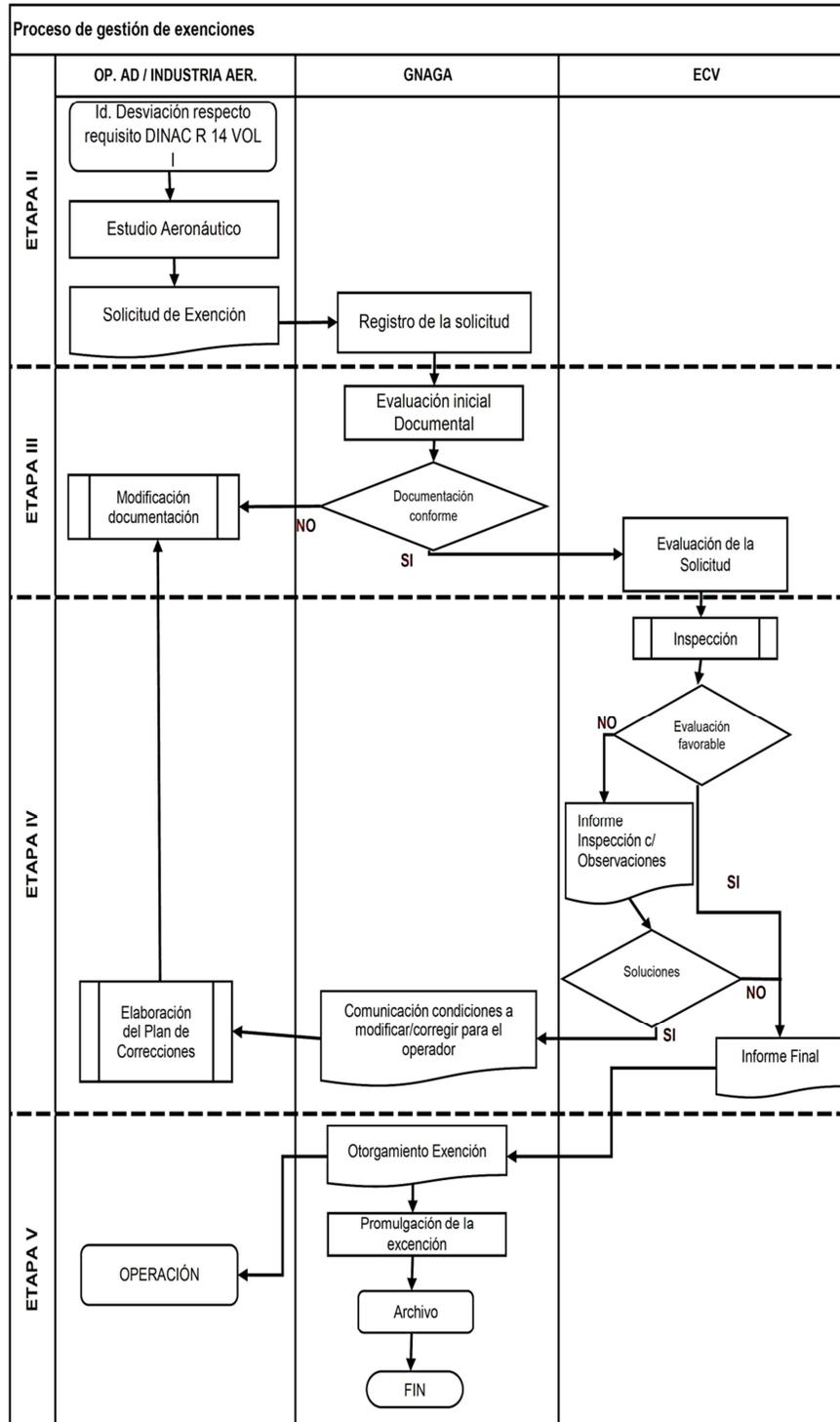
	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	
		Versión:01
		Página 5 de 5
		Fecha: 08/03/2021

- 4.2 cuales se encuentra disconforme con la decisión.-
 La **DINAC** resolverá el pedido de reconsideración en el plazo de 30 (treinta) días hábiles. -

Aprobado por: Presidente de la DINAC	Resolución N° 219	Fecha: 08/03/2021
--------------------------------------	-------------------	-------------------



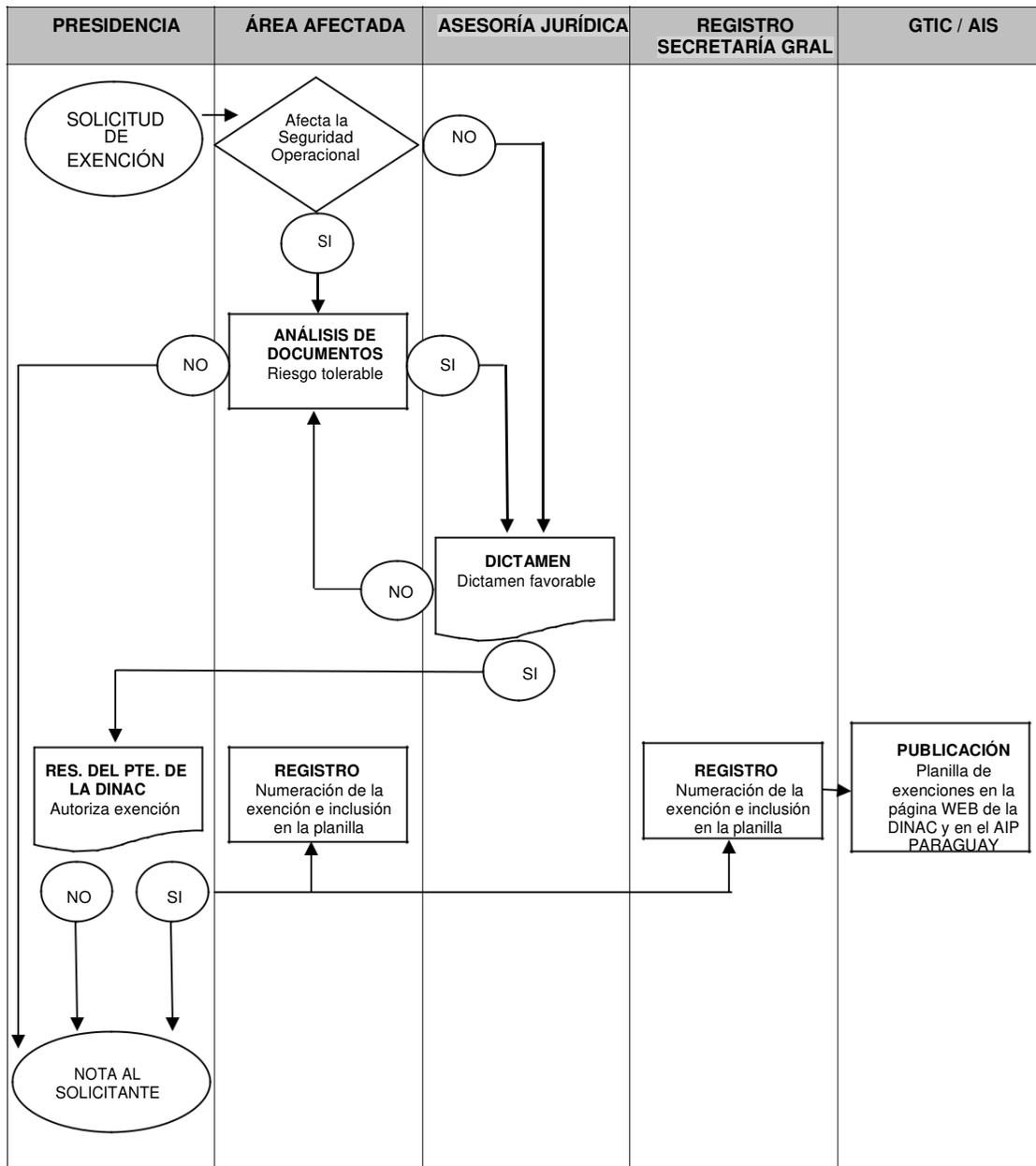
ADJUNTO A.-





ADJUNTO B.-

“PROCEDIMIENTO PARA LA “EMISIÓN DE EXENCIONES”





PARTE III – VIGILANCIA

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES.-

1 OBJETIVO.-

- 1.1 El objetivo de esta Parte del documento es proporcionar una guía y herramientas que le permitan al **IA** elaborar el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional posterior a la Certificación del Aeródromo, que incluye desarrollar el plan de vigilancia, ejecución de las inspecciones del plan de vigilancia, análisis de los datos sobre la vigilancia y determinación del curso de acción. -

2 GENERALIDADES.-

- 2.1 El Inspector de Aeródromos (**IA**) debe implementar criterios de evaluación de gestión de sistemas para desarrollar y asegurar el cumplimiento de la reglamentación y estándares internacionales relacionados a los aeródromos, estableciendo en forma colectiva un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación.-
- 2.2 El **IA** debe estar en la capacidad de evaluar y demostrar el nivel de cumplimiento de las instalaciones y la operación del aeródromo respecto a los requisitos normativos a través de inspecciones de vigilancias de cumplimiento normativo y documentando adecuadamente todo el proceso.-
- 2.3 Por otra parte, es necesario que el **IA** se familiarice con la documentación base que le va a servir de guía para desarrollar listas de verificación aplicables al operador de aeródromo que inspecciona. El desarrollo de las **LVI**s fundamentados en una interpretación común de los requisitos, los Apéndices y en la documentación base (circulares de asesoramiento, documentos presentados por el operador de aeródromos, etc.), ayudan para que la política de trabajo y los procedimientos de inspección y de inspecciones de vigilancia sean aplicados de manera uniforme por los inspectores. -
- 2.4 Para la planificación y ejecución de las inspecciones de vigilancias, se utilizarán los principios contenidos en este Capítulo también se utilizan especialmente cuando el **IA**:
- Elabora y utiliza listas de verificación;
 - documenta los hallazgos;
 - verifica las acciones correctivas; y
 - realiza el seguimiento/vigilancia para asegurar que las acciones correctivas son efectivas. -
- 2.5 **Nota.-** El vínculo entre inspecciones de vigilancia e inspección está dado por las mismas definiciones incluidas en el presente capítulo. Se considera a la inspección como la actividad básica de una inspección de vigilancia, un elemento integrante de la misma, por lo que el contenido de este capítulo es también aplicable para ejecución de inspecciones.-



- 2.6** Para mantener la efectividad general de la inspección o inspecciones de vigilancia, la aproximación del **IA** a cada operador de aeródromo solicitante debe ser de completa transparencia, con un alto grado profesional, utilizando la experiencia, la habilidad y la comunicación como elementos esenciales. La comunidad aeronáutica debe calificar estas actividades como justas e imparciales en su aplicación.-
- 2.7** Asimismo, es necesario considerar que el proceso de vigilancia de un aeródromo, comprende una serie de actividades complementarias a las inspecciones, entre las cuales se puede mencionar el monitoreo continuo de los indicadores de desempeño (performance) y de seguridad operacional definidos para el aeródromo, análisis y seguimiento de reportes, análisis de los resultados de gestión de la seguridad operacional, control de los planes de mantenimiento del aeródromo, etc.-
- 3** **AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR.-**
Las inspecciones de vigilancias son realizadas en correspondencia a lo establecido en el **DINAC R 139**, que exige al operador del aeródromo permitir que el **IA**, como autoridad de aviación civil, inspeccione sus instalaciones en cualquier momento, para controlar que cumplen con lo establecido y que la operación se realiza conforme a las reglamentaciones vigentes, procedimientos, sistema de gestión de seguridad **SMS**, sus registros y su capacidad general para determinar si cumple con los requisitos establecidos.-
- 4** **FACULTADES DEL IA.-**
- 4.1** Como política de la **DINAC**, el **IA**, tiene facultades delegadas por la misma para exigir que se cumpla lo establecido en la reglamentación del **DINAC R 14, Vol. 1**, cuando encuentre una situación en la que considere que existe un peligro inminente en la seguridad operacional. Estas facultades incluyen también la potestad de informar que un aeródromo no se encuentra aceptable en la Seguridad Operacional, o el requerimiento de acciones inmediatas.-
- 4.2** Por lo delicado del tema, es necesario que el **IA** utilice criterio y consideración en tales situaciones, teniendo en cuenta que el factor predominante es la seguridad de las personas y propiedades.-
- 4.3** Aun cuando el **IA** no debe permitir que un riesgo en la seguridad operacional persista, es importante que el operador del aeródromo implicado esté informado de todos los asuntos de seguridad operacional, y se le proporcione la oportunidad para que corrija la situación voluntariamente. Cuando sea aplicable y posible, es necesario consultar al **IA / JECV**.-
- 5** **APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIONES DE VIGILANCIAS EN INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO/VIGILANCIA.-**
Los procedimientos descritos en este capítulo no difieren de los procedimientos a seguir durante la realización de inspecciones. Todas las etapas son aplicables y el **IA** puede utilizarlas para ejecutar un trabajo uniforme y de calidad.-



CAPÍTULO 2.-

VISIÓN GENERAL DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

1 CARACTERÍSTICAS DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

1.1 Una inspección de vigilancia tiene las siguientes características:

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

1.2 Debe basarse en criterios de medida (reglamentación), estableciéndose en forma documento el grado de cumplimiento con ayuda de las listas de verificación;

1.3 Debe ser realizada por personal competente (combinación de formación y experiencia), de acuerdo a lo especificado en la Parte I de este Manual.-

2 ALCANCE DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

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

- a) La clasificación de la inspección de vigilancia a realizar;
- b) la política de la **DINAC**;
- c) los requisitos normativos;
- d) el período que ha transcurrido desde la última vez que los sistemas han sido examinados (desde la última inspección de vigilancia hasta el presente);
- e) la cantidad de acciones punitivas aplicadas al operador de aeródromo (cuando exista un sistema punitivo implementado);
- f) la frecuencia de inspecciones de vigilancia;
- g) la calidad del trabajo ocupado en acciones correctivas por la organización, como resultado de una inspecciones de vigilancia previa; y
- h) los recursos humanos disponibles.-



3 FRECUENCIA DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

3.1 La frecuencia de la inspección de vigilancia es determinada por la **DINAC**, basada en los siguientes factores:

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

4 ELEGIBILIDAD.-

4.1 En el proceso de inspecciones de vigilancia, el **JECV** o **IA** que hubiera participado del proceso de certificación del aeródromo, en la medida que sea posible a la **DINAC**, puede ser elegible para participar en inspecciones futuras a dicho aeródromo.-

5 COORDINACIÓN DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

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

6 OBSERVADORES.-

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

7 INFORME DE LAS INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

7.1 El informe de las inspecciones de vigilancia es el resultado documentado de una inspección de vigilancia y es requerido para cada una de ellas. El informe describe el proceso de inspección, proporciona un sumario del alcance de la inspecciones de vigilancia, es decir, las áreas que han estado bajo revisión, e incluye un listado de los hallazgos de la inspecciones de vigilancia.-

8 ETAPAS DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

8.1 El proceso de inspecciones de vigilancia es detallado en el **Capítulo 4** de este Manual, desde el punto de vista de los procedimientos y está compuesto de las cuatro etapas detalladas a continuación (**Ver Tabla 3-8-1**):

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

ETAPA	Nombre	Tiempo a emplear (aprox.)
1	Preparación	50%
2	Ejecución	25%

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	Versión:01
		Página 3 de 3
		Fecha: 08/03/2021

3	Informe	25%
4	Cierre	

8.2 ETAPA PREPARACIÓN.-

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

8.3 Etapa de ejecución. Esta etapa debe ser implementada de acuerdo con el plan de inspecciones de vigilancia. Su propósito es el de verificar el cumplimiento de los requisitos normativos y el de determinar hallazgos cuando no se confirma el cumplimiento. Los resultados de la inspecciones de vigilancia deben ser comunicados al operador de aeródromo que está bajo revisión en reuniones diarias y/o en la reunión de clausura.-

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

8.5 Etapa de cierre.- Esta etapa incluye el desarrollo y la aprobación del plan de acciones correctivas del operador de aeródromos, asegura la completa implementación de ese plan, e incluye el cierre formal de la inspecciones de vigilancia por parte de la **DINAC**.-



CAPÍTULO 3.-

CLASIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES.-

Existe una amplia variedad de clasificaciones de las inspecciones de vigilancias, se incluyen solo las que el IA / JECV puede aplicar:

- 1 POR LAS CIRCUNSTANCIAS BAJO LAS CUALES SON ESTABLECIDAS.-**
 - 1.1 Inspecciones de vigilancia/seguimiento (post-certificación).-** Se llevan a cabo después de que el solicitante del certificado de aeródromo ha recibido la certificación, para asegurar que los requisitos de certificación continúan cumpliéndose.-
 - 1.2 Inspecciones de vigilancia para privilegios adicionales.-** Se llevan a cabo antes de otorgar un privilegio adicional. No se requiere de una notificación previa al operador del aeródromo.-
 - 1.3 Inspecciones de vigilancia de propósito especial.-** Éstas responden a circunstancias diferentes a las anteriores, pero siempre vinculadas a asuntos de seguridad y cumplimiento.
- 2. POR SU ALCANCE.-**
 - 2.1 Inspecciones de vigilancia combinadas.-** Están orientadas a más de un área funcional.-
 - 2.2 Inspecciones de vigilancia de especialidad.-** Están orientadas a áreas concretas, o elementos dentro de un área funcional.-



CAPÍTULO 4.-

PROCEDIMIENTO DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

1 SELECCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

Los procedimientos de inspecciones de vigilancia de aeródromos están relacionados al tamaño, alcance y complejidad del aeródromo que está siendo inspeccionado. En algunas inspecciones de vigilancia, el IA no tiene que emplear todos los procedimientos descritos en esta sección. -

2 ETAPA DE PREPARACIÓN.-

2.1 Las etapas de estas se ilustran en la **Figura 4-2-1**.-

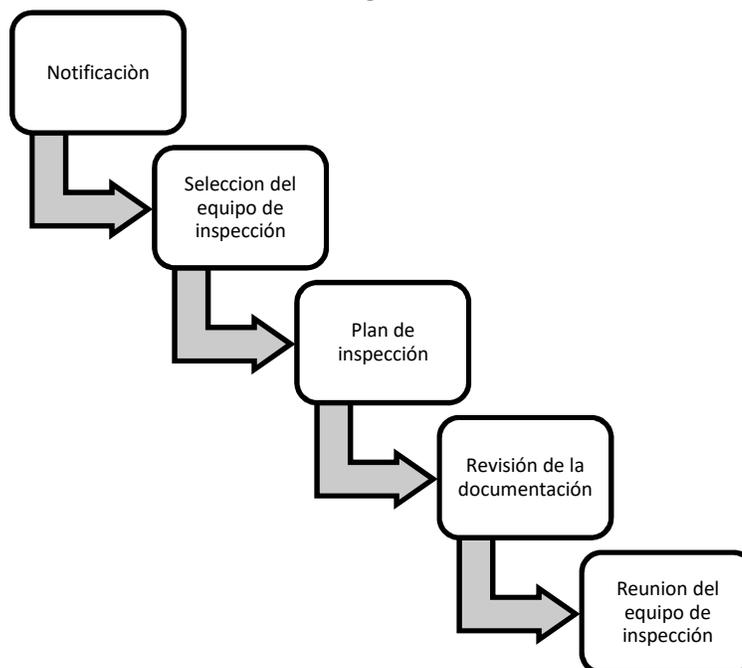


Figura 4-2-1. Etapa de preparación de inspecciones de vigilancia.-

2.2 NOTIFICACIÓN: Los operadores de aeródromos que están incluidos en un programa de inspecciones de vigilancia deben ser notificados una vez aprobados el Programa de Vigilancia por Resolución **DINAC** o de acuerdo a la complejidad de la inspección de vigilancia.-

2.3 SELECCIÓN DEL EQUIPO DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA: La selección del equipo de inspecciones de vigilancia, incluyendo los términos de referencia de los miembros del equipo, las calificaciones y responsabilidades están especificadas en la **Parte I, Capítulo 2, Sección 2** del presente Manual.-

2.4 PLAN DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA: El **JECV** desarrolla y es responsable del plan de inspecciones de vigilancia. Éste asegura que las inspecciones de



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

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

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

2.4.2 ALCANCE.-

2.4.2.1 Se debe especificar lo siguiente, cuando sea aplicable:

- a) Áreas de especialidad del operador de aeródromos a ser inspeccionado;
- b) período de tiempo anterior que cubre las inspecciones de vigilancia; y
- c) área geográfica de las inspecciones de vigilancia.-

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

2.4.3 DESCRIPCIÓN DEL OPERADOR DE AERÓDROMO A SER INSPECCIONADO: El plan de inspecciones de vigilancia proporciona información específica del operador de aeródromos. Esto proporciona una visión general del operador de aeródromos e incluye información pertinente de:

- a) El número de empleados y su ubicación;
- b) Condiciones de operación; y
- c) cualquier otra información requerida por el Inspector/ **JECV**.-

2.4.4 METODOLOGÍA: El plan de inspecciones de vigilancia describe la metodología que debe ser utilizada durante la inspección de vigilancia, incluyendo:

- a) La forma en la que la inspección de vigilancia es conducida (es decir, los procedimientos especificados en este Manual);
- b) los procedimientos específicos que se deben seguir;
- c) el método de muestreo que debe ser utilizado; y
- d) detalles concernientes al mantenimiento de la carpeta de inspecciones de vigilancias requerido en el párrafo **2.6** de esta sección.-

2.4.5 COMUNICACIONES.-

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



- 2.4.5.2** Incluye las comunicaciones internas entre miembros del **ECV** y la Subdirección de Navegación Aérea, así como las comunicaciones externas con personal del operador de aeródromo inspeccionado, otras entidades, y el público en general.-
- 2.4.5.3** Un aspecto muy importante es el protocolo de comunicación que se debe mantener con la **Subdirección de Navegación Aérea**, coordinando principalmente la manifestación de elementos de acción inmediata y copias del informe de la inspecciones de vigilancia.-
- 2.4.6** **VIAJES.-**
- 2.4.6.1** Cuando es necesario realizar viajes, se debe disponer de la siguiente información:
- disponibilidad de medios de comunicación con autoridades superiores (correo electrónico puede ser suficiente); y
 - cualquier otra información que sea requerida por el **ECV**.
- 2.4.6.2** La mejor fuente de información habitualmente es el mismo operador de aeródromo inspeccionado.-
- 2.4.7** **Asistencia de especialistas.-** Los especialistas son personas que poseen conocimientos y experiencia profesional que se requieren para llevar a cabo las inspecciones de vigilancia.-
- 2.4.8** **Personal clave del operador de aeródromos.-** El plan de inspecciones de vigilancia debe incluir una lista del personal clave del operador de aeródromos relevante para la inspecciones de vigilancia, incluyendo el nombre, título y número telefónico de su oficina.-
- 2.4.9** **Composición del ECV.-** El plan de inspecciones de vigilancia debe incluir una tabla o un organigrama del **ECV**, indicando los siguientes aspectos, si es aplicable:
- Nombres del **JECV**, personal de apoyo, inspector(es) principal(es), miembros del equipo de inspecciones de vigilancia, observadores y especialistas;
 - ECV** de especialidad técnica; y
 - número telefónico de la oficina.-
- 2.4.10** **Lista de cumplimiento normativo (LCN).-** Esta herramienta de trabajo descrita con detalle en la **Parte II**, sirve para tener un control de que se ha cumplido con todos y cada uno de los requisitos reglamentarios. Es llenada de manera conjunta por todos los miembros del **ECV** y el **JECV**, siendo el responsable de su correcto llenado este último.-
- 2.4.11** **Cronograma de la inspección de vigilancia.-** El cronograma debe proporcionar la siguiente información al equipo:
- Fechas de viaje hacia y desde el lugar de las inspecciones de vigilancia;
 - asignaciones de áreas de especialidades incluyendo fechas;
 - asignaciones durante la etapa de preparación y ejecución, incluyendo fechas y horas de inicio/finalización; y
 - fecha y hora de las reuniones de apertura y de clausura.-
- 2.5** **REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN.-**
- 2.5.1** Esta etapa incluye una revisión detallada de todas las carpetas y documentación relevantes del aeródromo a ser inspeccionado, así como la elaboración de las listas de verificación. Debido a que la asignación de tareas a los miembros del **ECV** es por requisitos del **DINAC R 14, Vol. 1**, ya en la revisión de documentación se divide el trabajo de revisión por requisito, para que el **IA** revise desde inicio la



documentación para después verificar su implementación. En esta etapa se deben cumplir los siguientes aspectos, cuando sea aplicable:

- a) Asegurar que todos los manuales y documentos de referencia a ser usados en las inspecciones de vigilancia sean fácilmente accesibles e incluyan la última enmienda aprobada;
- b) revisar los manuales aprobados del inspeccionado, verificando conformidad con el estándar apropiado;
- c) revisar las carpetas y registros del inspeccionado incluyendo:
 - 1) Inspecciones de vigilancias previas, incluyendo acciones correctivas y seguimiento/vigilancia correspondiente, cuando sea aplicable;
 - 2) datos de incidentes o accidentes, incluyendo informes de condiciones que podrían afectar la seguridad operacional;
 - 3) acciones punitivas y/o sanciones aplicadas anteriormente; y
 - 4) exenciones, aprobaciones, limitaciones y autorizaciones;
- d) identificar aspectos que requieran una revisión posterior durante la etapa de ejecución:
 - 1) Uno de los métodos puede ser adicionar notas en las secciones aplicables de las listas de verificación;
 - 2) para identificar los aspectos críticos se puede emplear una codificación sencilla tales como: “elementos a verificar - **EV**”; “elementos a aclarar - **EA**”; “términos ambiguos, equívocos – **TA, TE**” (por ejemplo, adecuadamente, cómodamente, fino, grueso, con seguridad).
- e) Elaborar las listas de verificación aplicables con el alcance de las inspecciones de vigilancia (**Aprobada por la Dirección de Aeronáutica**).

2.6 CARPETA DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

2.6.1 Una carpeta de inspecciones de vigilancia es requerida para investigar el historial de las inspecciones de vigilancia y ayudar a determinar la frecuencia de las inspecciones de vigilancia. Es también de gran ayuda para la evaluación de la efectividad del seguimiento de las inspecciones de vigilancias. Consecuentemente, se debe abrir una carpeta de inspecciones de vigilancias para cada aeródromo a ser inspeccionado.-

2.6.2 La carpeta de inspecciones de vigilancia debe contener un registro completo y cronológico de toda la correspondencia y documentación relacionada con inspecciones de vigilancias, incluyendo un registro completo de las actividades de seguimiento de cada inspección de vigilancia.-

2.6.3 Los elementos que puedan ser inconsistentes, o estar incompletos durante la revisión de la carpeta de inspecciones de vigilancias deben ser incluidos dentro de las **LVs** para verificación durante la etapa de ejecución.-

2.7 REUNIÓN DEL EQUIPO DE INSPECCIÓN DE VIGILANCIA: Esta reunión debe tener la siguiente agenda de asuntos, como sea aplicable para la clasificación de las inspecciones de vigilancia:

- a) Detalles administrativos;



- b) revisión y enmienda del plan de inspecciones de vigilancia, asegurándose que todos los miembros del equipo reciban las partes apropiadas de este plan;
- c) información de viajes y viáticos, cuando sea necesario;
- d) conflictos de interés, confidencialidad y acceso a la información;
- e) uso de listas de verificación y formularios (**Ficha Informativa de Aeródromo**);
- f) aspectos de comunicaciones;
- g) revisión de la etapa de preparación y una visión general de la etapa de ejecución; y
- h) cuando sea posible, el **JECV** designado al operador de aeródromo debe realizar un resumen de las actividades y situación actual, tendencias, performance y el historial de inspecciones de vigilancias anteriores del operador de aeródromos, incluyendo las acciones correctivas y el seguimiento/vigilancia.-

3 ETAPA DE EJECUCIÓN.-

3.1 Generalidades.-

Las etapas de esta se ilustran en la **Figura 4-3-1.-**

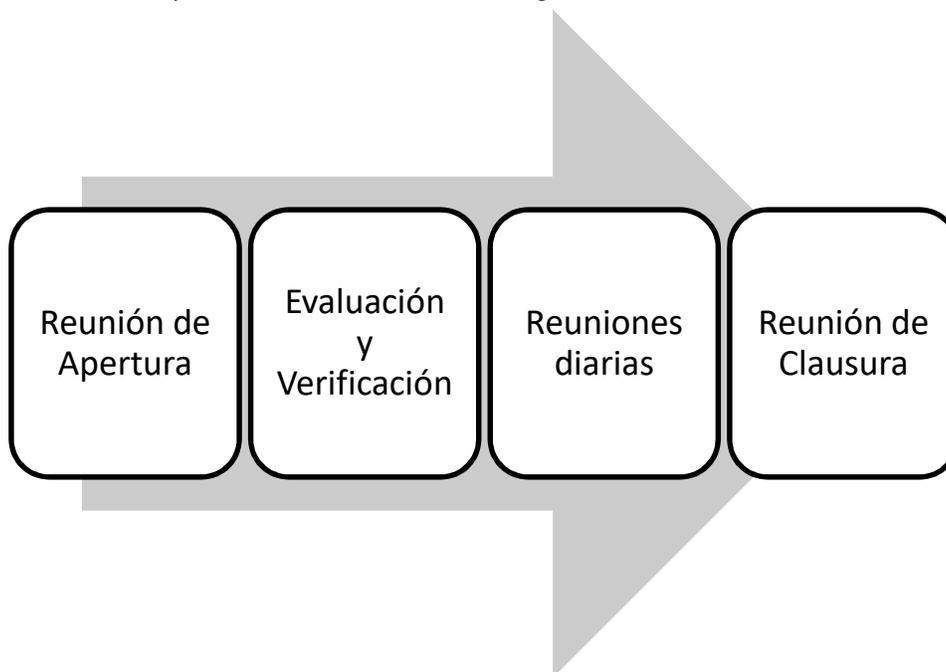


Figura 4-3-1. Etapas de la ejecución.-

3.2 REUNIÓN DE APERTURA. -



- 3.2.1** La reunión de apertura debe fijar la forma de toda la etapa de ejecución y en ella debe estar presente todo el personal directivo del operador de aeródromos y los miembros del **ECV**. Esta reunión determina el proceso de inspecciones de vigilancia y confirma requisitos administrativos, de tal manera que la etapa de ejecución sea llevada a cabo de forma eficiente y efectiva, para minimizar las interrupciones en el trabajo del inspeccionado. -
- 3.2.2** Es importante que en la reunión de apertura se establezca una comunicación en dos sentidos, se realicen las presentaciones y la revisión del plan de la inspección de vigilancia, se expongan nuevamente los objetivos y el alcance de la misma. En el marco de esta reunión se planifica y se coordinan aspectos relevantes de la inspección de vigilancia, incluyendo el horario de trabajo del inspeccionado, los acompañantes que se utilizarán durante las inspecciones de vigilancia, horarios esenciales y los locales disponibles para las reuniones del **ECV**, las reuniones informativas diarias y la reunión de clausura. Además, se distribuyen las listas de verificación a utilizar. Esta reunión no debe durar más de treinta (**30**) minutos.
- 3.2.3** Si representantes del operador de aeródromos lo solicitan, en la reunión de apertura se debe disponer de tiempo para revisar los resultados de las inspecciones de vigilancia anterior y las acciones correctivas adoptadas. -
- 3.2.4** Si el operador de aeródromo desea que se realice una reunión para discutir los avances, dentro de sus sistemas de perfeccionamiento continuo en cuanto al cumplimiento de la reglamentación, se debe disponer de tiempo suficiente para realizar dicha reunión. En este caso, el **JECV**, debe ajustar la distribución del tiempo disponible para la inspección, a fin de completar con la planificación original.-
- 3.2.5** La **Figura 4-3-2** muestra un ejemplo de agenda de la reunión de apertura.-

AGENDA DE REUNION DE APERTURA	
Fecha: 21 de setiembre de 2020	
Hora: 08:00 a 08:30 a.m.	
<input type="checkbox"/>	Presentaciones
<input type="checkbox"/>	Objetivos y Alcances de las inspecciones de vigilancia
<input type="checkbox"/>	Revisión del plan de inspecciones de vigilancia
Duración: 4 días	
Horario de trabajo: 08:00 a 12:00 13:00 a 15:00	
Horario de Almuerzo: 12:00 a 13:00	
Arreglos	
-	Identificaciones
-	Aspecto de Seguridad



- Acompañantes. Asignadas 5 personas
- Reuniones diarias 15:20
- Fecha y hora de la reunión de clausura: 25 de setiembre de 2020. 08:00 am
- Preguntas y respuestas
- Agradecimiento por la asistencia

Importante

- Circular lista de asistencia
- Mantener el control de la reunión
- Mantener la reunión no más de 30 minutos

Figura 4-3-2. Ejemplo de Agenda de reunión de apertura.-

- 3.3 EVALUACIÓN Y VERIFICACIÓN.** El equipo de inspección de vigilancia debe:
- Confirmar si las operaciones del inspeccionado cumplen los requisitos normativos;
 - confirmar si los controles son efectivos, y si están planeados y especificados en el manual apropiado; y
 - identificar un incumplimiento con los requisitos normativos, recolecta evidencia objetiva, o documentación de respaldo y prepara la redacción de un hallazgo de inspecciones de vigilancia.-
- 3.3.1 Lista de verificación de inspección (LVI).-** La LVIs (elaboradas por la GNAGA) se deberá analizar durante la etapa de preparación y su uso es obligatorio porque, aparte de permitir al IA determinar el nivel de cumplimiento de los requisitos normativos, deben adjuntarse al informe final de la inspecciones de vigilancia (como evidencia de que se ha llevado a cabo un trabajo de evaluación de cumplimiento). Si bien su uso es obligatorio, la evaluación de todos los elementos de las listas de verificación no lo es, porque puede darse el caso en el que el inspector encuentre un punto en el que desee profundizar pues no está encontrando cumplimiento. En los casos en que no haya tenido el tiempo suficiente para evaluar todos los ítems de la LVIs, entonces en esos ítems faltantes debe marcarse la casilla de "no verificada".
- 3.3.2 INSPECCIONES.-**
- 3.3.2.1** Las inspecciones realizadas durante una inspección de vigilancia van desde una simple observación de cierta actividad, hasta el análisis detallado de un sistema o proceso, usando listas de verificación. El término inspección incluye actividades tales como revisión de archivos y registros; entrevistas; inspecciones del estado de las instalaciones, cumplimiento normativo y funcionamiento de sistemas, plan de mantenimiento, comprobaciones de planes de emergencia, planes de traslado de aeronaves inutilizadas, cenizas volcánicas, SMS, etc.-
- 3.3.2.2** Cuando el IA así lo requiera, podrá utilizar especialistas para inspeccionar áreas de especialidad que no son de su completo dominio.-
- 3.3.3** Entrevistas al personal del operador de aeródromos.-
- 3.3.3.1** Las entrevistas con el personal del operador de aeródromos inspeccionado van desde investigaciones informales hasta entrevistas programadas con el Gerente/Jefe responsable. Estas entrevistas son importantes para los inspectores porque les permite:



- a) determinar si los procedimientos de operación del aeródromo y las medidas de seguridad operacional establecidas han sido implementados adecuadamente;
- b) determinar la precisión de los detalles del operador de aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad operacional;
- c) determinar si las condiciones de operación del aeródromo documentado en el manual de aeródromo han sido adecuadamente implementadas;
- d) evaluar los procedimientos que garantizan la calidad de los datos aeronáuticos que el operador proporciona para ser publicados por los servicios de información aeronáutica;
- e) evaluar los detalles de los procedimientos operacionales del aeródromo y medidas de seguridad operacional;
- f) determinar que las obligaciones del operador del aeródromo documentada han sido adecuadamente implementadas;
- g) determinar la precisión de la información proporcionada en el manual de aeródromos;
- h) evaluar el conocimiento y calificación del personal del operador de aeródromos respecto a sus obligaciones y responsabilidades; y
- i) cuando sea aplicable, confirmar la validez de los hallazgos identificados durante la inspección.-

3.3.3.2 Las técnicas de entrevistas están descritas en el **Capítulo 4** de la presente Parte.-

3.3.4 SOLICITUD DE CONFIRMACIÓN.-

3.3.4.1 Las solicitudes de confirmación son generalmente usadas cuando el **ECV** requiere información y la fuente de dicha información no está en condiciones de proporcionarla inmediatamente. -

3.3.4.2 La experiencia demuestra que por razones de control simultáneo existen muchos aspectos que se dejan para después por parte de los inspectores, y en ocasiones se omiten. Además, cuando el operador del aeródromo no puede presentar lo que solicita el **ECV**, esta solicitud hace las veces de evidencia objetiva.-

3.3.4.3 Los detalles son introducidos en la Solicitud de Confirmación y enviados al inspeccionado con el requerimiento de que sea proporcionado en el tiempo y fecha especificados, debiendo tratarse que la fecha estipulada para la entrega de la evidencia solicitada, sea anterior al cierre de la Inspección de Vigilancia.-

3.3.4.4 En caso de no aportarse la información solicitada, al momento de la reunión previa al cierre por parte del **ECV**, el hallazgo identificado se incluirá como una no-conformidad. -

3.3.4.5 Los miembros del equipo entregan esta solicitud al **JECV**, quien revisa la documentación, la registra y los remite al operador de aeródromos.-

3.3.4.6 Después de finalizada cada inspección y reunión de vigilancia, el **JECV** compara el registro con la solicitud de confirmación para asegurarse que se mantiene el control. De esta forma, tanto el inspeccionado como el **ECV** están informados del estado de estos documentos. Independientemente de la forma en que se lleva el control de estos documentos.-

3.3.5 HALLAZGOS DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

3.3.5.1 Los hallazgos de las inspecciones de vigilancia deben prepararse detalladamente, estos son la base del informe de las inspecciones de vigilancia. El **IA** debe



examinar la redacción y respaldo de cualquier no-conformidad incorporada en el informe de las inspecciones de vigilancia.-

3.3.5.2 Teniendo en cuenta que todos los miembros del **ECV** pueden generar hallazgos, es necesario estandarizar la forma de presentarlos.-

3.3.5.3 Toda la evidencia objetiva y documentación de soporte al hallazgo, se incluye con el informe del **IA** miembro del **ECV** al **JECV**, anotando la referencia apropiada. Esta documentación no se incorpora al informe final, pero se retiene en la carpeta de las inspecciones de vigilancia.-

3.3.6 REQUERIMIENTO DE ACCIONES INMEDIATAS.-

3.3.6.1 Cuando el **IA** determina que se requiere una respuesta inmediata para la solución de una no-conformidad debe comunicarlo al **JECV**, quien remite el requerimiento al operador de aeródromo, especificando el plazo otorgado para la solución. Este tipo de acciones se toma cuando la seguridad operacional está comprometida y es necesaria una acción correctiva inmediata antes de finalizar la fase de ejecución. Por la naturaleza de este requerimiento, éste se realiza cuando el **JECV** está de acuerdo. El **JECV** también debe incluir los detalles de esta situación en el informe de las inspecciones de vigilancia.-

3.3.6.2 La organización debe responder a este requerimiento en el plazo otorgado.-

3.3.6.3 Para el seguimiento de las acciones correctivas tomadas por la organización, el **JECV** o el **IA** designado por la **DINAC**, es quien toma la responsabilidad en la correspondiente verificación y emite una conformidad por escrito (generalmente incluido en el informe de las inspecciones de vigilancia).-

3.4 REUNIONES DIARIAS. Durante las inspecciones de vigilancia se deben realizar reuniones diarias del **ECV**, para:

- a) asegurar la incorporación al plan de inspecciones de vigilancia;
- b) validar las solicitudes de confirmación y discutir los hallazgos y la validez de la evidencia;
- c) resolver asuntos o problemas que surgieron, o dieron origen a las actividades de ese día; y
- d) proveer al **JECV** de información necesaria para mantenerlo al corriente, cuando sea aplicable.-

3.5 REUNIÓN DE CLAUSURA.-

3.5.1 Hay dos tipos de informes: formales e informales; ambos deben ser claros y precisos. La reunión de clausura tiene lugar después de terminada la etapa de ejecución de las inspecciones de vigilancia y es un ejemplo de informe informal o como lo determine la **DINAC**. Normalmente, es la reseña verbal de los resultados de las inspecciones de vigilancia ante la dirección y el personal pertinente del inspeccionado y puede ir acompañada de un borrador. Para esta reunión se utiliza aproximadamente **una hora**.-

3.5.2 El **JECV** convoca a una reunión de clausura con el personal del operador de aeródromo para transmitirle un resumen de los resultados de ésta. Normalmente, es él quien preside la reunión.-

3.5.3 Cuando se hayan realizado reuniones diarias, el **ECV** ha estado comunicando al operador de aeródromo inspeccionado sobre todos los hallazgos y no debieran surgir discrepancias entre el **ECV** y el operador del aeródromo inspeccionado.-

3.5.4 El **JECV** debe exponer el resumen y leer la lista de hallazgos de las inspecciones de vigilancia, sin ser interrumpido por los inspeccionados. Se deben exponer las



deficiencias del sistema y los problemas sobre los que hay que actuar relativos a las normas o requisitos. Si se tiene que revisar un hallazgo particular, el **IA** responsable de la inspección de vigilancia de esa área y el **JECV** deben realizar las preguntas relativas a esa observación particular. En estas condiciones deben estar verificados los hallazgos para mantener una conducta adecuada en caso de no-conformidad. No obstante, si durante la verificación de los hallazgos del **ECV**, éstos no son lo suficientemente importantes para justificar el punto de vista del **ECV** en cuanto a la no-conformidad, se debe considerar este aspecto y retirar esos hallazgos. Durante la reunión de clausura se analizan los detalles de las inspecciones de vigilancia, en la que los inspectores de forma individual explican las confirmaciones, o responden a preguntas concretas de las áreas que han inspeccionado.-

3.5.5 El seguimiento será realizado por el **IA** designado por la **DINAC** y la revisión de los avances en el plan de medidas correctivas aprobado, deberá ser considerado y revisado, como condición previa antes de iniciar la próxima inspección de vigilancia programada a ese aeródromo.-

3.5.6 Es importante resaltar que el **JECV** debe conducir la reunión sobre resultados objetivos y sin permitir entrar en debate, sobre los resultados de la inspección, ya que los descargos podrán realizarse posteriormente a la presentación del informe. La **Figura 4-3-3** muestra un ejemplo de agenda de la reunión de clausura.-

AGENDA DE LA REUNION DE CLAUSURA
Fecha: 25 de setiembre de 2020
Hora: 08:00 a 09:00 a.m.
<ul style="list-style-type: none">- Agradecimiento al operador de aeródromo inspeccionado- Confirmar los objetivos y alcances de las inspecciones de vigilancia- Insistir en la importancia de la medida de la muestra- Distribuir copias del listado en forma de borrador de los hallazgos- Leer el resumen de los hallazgos de las inspecciones de vigilancia- Aclarar concepto de acciones correctivas a largo plazo- Aclarar concepto de codificación de los hallazgos- Presentar las conclusiones- Preguntas y Respuestas- Agradecimiento por la asistencia
Importante <ul style="list-style-type: none">- Circular lista de asistencia- Mantener el control de la reunión- Evitar confrontaciones. Mucho tacto- Mantener la reunión no más de 60 minutos

Figura 4-3-3. Ejemplo de Agenda de la reunión de clausura.-

4 ETAPA DEL INFORME DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

4.1 Proceso post-inspección de vigilancia.- Este proceso incluye una síntesis de los detalles administrativos, preparación del informe de las inspecciones de vigilancia a la Dirección de Aeronáutica.-



4.2 Informe de la inspección de vigilancia.-

4.2.1 El informe de las inspecciones de vigilancia es un documento que contiene los resultados de una inspección de vigilancia e incluye un listado de los hallazgos y, cuando sea aplicable, las acciones correctivas tomadas para los requerimientos de acciones inmediatas. El informe es un balance objetivo de las inspecciones de vigilancia y no debe incluir frases, sugerencias o recomendaciones subjetivas.-

4.2.2 El **JECV** es responsable de la preparación del informe de las inspecciones de vigilancia y de remitirlo al operador de aeródromo inspeccionado. -

4.2.3 El formato del informe de las inspecciones de vigilancia será aprobado por la **Dirección de Aeronáutica**. -

4.3 **INFORME INTERNO**.- Como política, el **JECV** debe remitir a la **Dirección de Aeronáutica**, un informe interno técnico de actividades de inspecciones de vigilancia donde se incluyen detalles administrativos, aspectos a considerar para una próxima inspecciones de vigilancia, desempeño de los miembros del equipo de inspecciones de vigilancia, etc., además de una copia del borrador entregado en la reunión de cierre, y del informe de inspecciones de vigilancia enviado al inspeccionado.

4.4 PROCEDIMIENTOS DE INFORME. -

4.4.1 Se debe considerar la entrega de un informe preliminar (borrador) al operador de aeródromo inspeccionado que contenga detalles de los hallazgos detectados, como política establecida. Los hallazgos que requieren una acción inmediata no deben estar en el borrador, debido a que el operador de aeródromos ya tiene conocimiento de los mismos, pero sí deben estar incluidos en el informe de las inspecciones de vigilancia.-

4.4.2 Cuando se entrega al inspeccionado un borrador que contiene en detalle los hallazgos detectados, las palabras “informe preliminar” o “borrador” deben estar claramente incorporadas en el encabezado del informe.-

4.4.3 El informe de las inspecciones de vigilancia es presentado al inspeccionado normalmente dentro de los diez (**10**) días contados desde el último día de la etapa de ejecución. Los informes de inspecciones de vigilancia que requieren tiempo adicional para la revisión, son presentados hasta con cinco (**05**) días adicionales al plazo anterior. Si la entrega del informe excede los plazos descritos anteriormente, se debe documentar oportunamente, ya que la validez de las inspecciones de vigilancia depende de esta presentación.-

4.4.4 El informe de las inspecciones de vigilancia debe estar firmado por el Inspector / **JECV**. Éste debe determinar el procedimiento para responder a los hallazgos y especificar el plazo de tiempo otorgado de treinta (**30**) días hábiles, contando desde el momento de recepción por parte del operador de aeródromos.-

4.4.5 Las copias del informe de las inspecciones de vigilancia se distribuyen de acuerdo a las políticas de la **DINAC**. -

5 ETAPA DE CIERRE DE LAS INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

5.1 Seguimiento/vigilancia de la inspecciones de vigilancia.-

5.1.1 Al concluir las inspecciones de vigilancia, si es posible, las responsabilidades de seguimiento deben ser delegadas a representantes de la **GNAGA**, encargados de aspectos de vigilancia en la reglamentación. Generalmente se delega al **JECV** designado al operador de aeródromo, si no existe la particularidad de nombrar un Responsable Principal para un operador de aeródromos, entonces se designa a uno, por escrito, responsable del seguimiento, quien debe asegurar que:



- a) De ser aplicable, se completen las acciones correctivas de los hallazgos reportados en la fecha especificada requerida;
- b) el **PAC** es presentado en el período de tiempo especificado, es aprobado, implementado y efectivo en la corrección de las no-conformidades; y
- c) el **JECV** esté informado sobre todos los aspectos del seguimiento/vigilancia.-
- 5.1.2** El seguimiento se considera terminado cuando:
- a) El Responsable del Aeródromo nombrado para el seguimiento y el **JECV** aceptan y cierran todos los hallazgos con acciones correctivas;
- b) el estado de las acciones correctivas ha sido registrado en la carpeta de inspecciones de vigilancias; y
- c) se genera una carta de cierre de inspecciones de vigilancia y se envía al operador de aeródromo inspeccionado, comunicándole que la inspección de vigilancia está cerrada.-
- 5.2 Tipos de acciones correctivas.-**
- 5.2.1** Acción correctiva a corto plazo.- Esta acción corrige la no-conformidad específica descrita por el hallazgo relacionado, es preliminar a la acción correctiva a largo plazo y evita que el problema se repita. La acción correctiva a corto plazo debe ser completada en la fecha indicada expresamente para ese hallazgo en el informe de las inspecciones de vigilancia, o dentro de los treinta (**30**) días contados desde la fecha de recepción del informe de las inspecciones de vigilancia.-
- 5.2.2 Acción correctiva a largo plazo.-**
- 5.2.2.1** Esta acción tiene dos componentes. El primero se refiere a identificar la causa del problema e indicar las medidas que el inspeccionado debe tomar para prevenir que se repita. Estas medidas deben enfocarse en un cambio del sistema. El segundo componente es un cronograma de implementación del operador de aeródromos con respecto a la acción correctiva. Salvo excepciones, la acción correctiva debe realizarse dentro de los noventa (**90**) días hábiles e incluir una fecha propuesta de terminación (por ejemplo, limpieza de las señales de pista, eliminación de caucho, pintado de señales de pista y rodaje, etc.). Cuando sea aplicable, la organización debe incluir documentos que demuestren el progreso y que no exceda otros noventa (**90**) días para llegar a la fecha de terminación la propuesta.-
- 5.3 ENVÍO DEL PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS (PAC).-**
- 5.3.1** La nota/memorándum de remisión del informe de las inspecciones de vigilancia notifica al inspeccionado que debe:
- a) Enviar el **PAC** dirigido a los hallazgos de las inspecciones de vigilancia dentro de los treinta (**30**) días hábiles desde el momento de recepción del informe de las inspecciones de vigilancia. No es posible extender este plazo sin la aprobación de la **DINAC**. La aprobación se canaliza a través del **JECV**, con la ayuda del **IA** para realizar el seguimiento/vigilancia (cuando el **JECV** no esté físicamente en la ciudad de ubicación del Aeródromo);
- b) cuando sea aplicable, el **PAC** debe incluir documentación de soporte que puede estar en el método de registros, fotografías, órdenes de compra, memorandos, enmiendas de manuales, etc.;
- 5.3.2** Cuando sea aplicable, las acciones correctivas para cada hallazgo de inspecciones de vigilancia deben incluir, como mínimo, la siguiente información:
- a) Codificación del hallazgo al que se refieren;
- b) descripción de la acción correctiva a corto plazo y fecha de finalización; y



- c) descripción de la acción correctiva a largo plazo y fecha propuesta de finalización.-

5.4 **APROBACIÓN DEL PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS (PAC).-**

5.4.1 Cuando se determina que el plan es aceptable, se debe comunicar al inspeccionado y la información apropiada (administrativa, seguimiento en sitio, la fecha propuesta de finalización) debe ser introducida en la carpeta de inspecciones de vigilancias o, cuando sea aplicable, en la carpeta de certificación.-

5.4.2 Antes de proceder a la aprobación de planes para hallazgos que incluyan acciones correctivas que excedan los plazos normales, el **JECV** debe estar de acuerdo en que el plazo es razonable y que la seguridad operacional no está comprometida. Estos hallazgos, para propósitos del seguimiento de las inspecciones de vigilancia, se consideran cerrados, siempre y cuando se cumplan los requerimientos del proceso de seguimiento.-

5.4.3 Si el **PAC** del inspeccionado no es aceptable, se comunica al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo, inspeccionado y se convoca a una reunión en la que se proponen cambios, se acuerda y se revisa el **PAC**.-

5.4.4 Cuando el operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado no demuestra acciones de colaboración y cumplimiento, se comunica al operador de aeródromo que, a causa de su poca disposición a implementar de forma aceptable el **PAC**, recibirá una nota de suspensión de actividades y, de continuar esta situación, se presentará un informe a las autoridades locales con las correspondientes recomendaciones.-

5.5 **SEGUIMIENTO/VIGILANCIA DEL PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS (PAC).-**

5.5.1 Cuando los hallazgos son de naturaleza menor, no existen condiciones que afecten la seguridad operacional de forma adversa, y el operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado tiene un programa de inspecciones de vigilancias internas adecuado, puede ser aceptable un seguimiento “administrativo”. En consecuencia, todos los documentos de soporte remitidos por la organización, luego de revisados, deben ser aceptables. Los demás hallazgos requieren inspección de conformidad en sitio para asegurar que las no-conformidades han sido corregidas y las acciones correctivas son efectivas.-

5.5.2 Se debe monitorear el progreso hasta que el operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado complete las acciones correctivas. Se puede cumplir con esto utilizando la lista de verificación para inspecciones de vigilancias, en la que se identifican los códigos de los hallazgos, el tipo de seguimiento/vigilancia (administrativo, o en sitio), y las fechas límite para la aplicación de la acción correctiva.-

5.5.3 El seguimiento/vigilancia de las acciones correctivas a largo plazo que han sido aprobadas al momento de aprobar el **PAC**, la realiza el **IA**s designado al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo, quien mantiene informado al **JECV** del cierre de los hallazgos. El seguimiento/vigilancia debe ser revisado cada dos (2) meses y el cierre apropiado se revisa en detalle durante la siguiente inspección de vigilancia programada.-

5.6 **TAREA DE SEGUIMIENTO/VIGILANCIA DE LA INSPECCIONES POR EL IA.-** Si es necesario designar un **IA** que trabaja en un lugar alejado a la ubicación del operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado,



cuando el **JECV** no trabaja en ese lugar. El **IA** debe:

- a) Monitorear las inspecciones de vigilancia para asegurarse que se ha observado el plazo de respuesta de treinta (**30**) días para la presentación del **PAC** o, cuando sea aplicable, que las acciones correctivas requeridas para una fecha específica (indicada en el informe de la inspecciones de vigilancia) hayan sido realizadas;
- b) asegurar que el **PAC** incluye todas las acciones correctivas;
- c) asegurar que la acción correctiva corrige la no-conformidad y evita que se repita;
- d) determinar que el inspeccionado ha propuesto fechas razonables para las acciones correctivas a largo plazo;
- e) aprobar el **PAC** en coordinación con el **JECV** y, cuando sea aplicable, con los miembros del equipo de inspecciones de vigilancia;
- f) determinar, para cada elemento del **PAC**, si el seguimiento/vigilancia es administrativo o en sitio, e introducir esta información en la tabla de seguimiento/vigilancia maestra de la lista de verificación para inspecciones de vigilancias;
- g) monitorear el progreso del **PAC**, actualizando apropiadamente la tabla de seguimiento/vigilancia y asegurar que se realiza el seguimiento/vigilancia (administrativo, o en sitio);
- h) asegurar que la documentación de respaldo, adjunta al **PAC**, es suficiente y se ha archivado en la carpeta de inspecciones de vigilancias;
- i) emitir un informe al **JECV**, cuando todas las acciones correctivas han sido implementadas de forma aceptable a la **DINAC**;
- j) generar la carta al inspeccionado, comunicándole que las inspecciones de vigilancia están cerradas (con el visto bueno del **JECV**), y archivar la copia en la carpeta de inspecciones de vigilancias; y
- k) el visto bueno a través de correo electrónico es aceptable, siempre y cuando se adjunte una copia impresa del visto bueno en la carpeta de inspecciones de vigilancias.-

5.7 CIERRE DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.- El **JECV** confirma que las acciones de seguimiento/vigilancia han sido completadas y efectúa el visto bueno para que el **IA**s envíe una carta al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado informándole que las inspecciones de vigilancia están cerradas.-

5.8 COMITÉ TÉCNICO DE REVISIÓN DEL INFORME DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

5.8.1 El Comité Técnico de Revisión del informe de la inspección de vigilancia se reúne para revisar situaciones especiales de inspecciones de vigilancias combinadas (ya sean como parte del proceso de certificación, o del programa de inspección de seguimiento), o de inspecciones de vigilancias de especialidad de operadores de aeródromos con operaciones complejas.-

5.8.2 El propósito del Comité Técnico de Revisión del informe de la inspección de vigilancia es:

- a) confirmar la exactitud técnica del informe de la inspecciones de vigilancia, prestando especial atención a la descripción del inspeccionado, los informes de especialidad, y los hallazgos de la inspecciones de vigilancia;



- b) asegurar que el informe es una relación objetiva de las inspecciones de vigilancia y que no contiene frases subjetivas;
- c) asegurar que todos los hallazgos descritos tienen un soporte de documentación suficiente; y
- d) analizar en detalle los hallazgos que proceden de incumplimientos que requieren acciones correctivas.-

5.8.3 Las personas que conforman el Comité Técnico de Revisión, dependiendo de la clasificación de las inspecciones de vigilancia, pueden ser:

- a) el Director de Aeronáutica o el Subdirector de Navegación Aérea o y el Gerente de la Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres GNAGA o el designado por la **DINAC**;
- b) el **JECV**;
- c) un representante de asesoría jurídica de la **DINAC**;
- d) si es aplicable, el(los) especialista(s) del área relacionada con el aeródromo en cuestión.-

5.8.4 Para facilitar una revisión efectiva es necesario distribuir copias del informe a los miembros del Comité Técnico de Revisión, antes de efectuar dicha reunión, para que los miembros que participan en ésta estén informados de todos los cambios propuestos, de tal forma que en la reunión se evalúen y aprueben todos los cambios propuestos y se remita el informe al inspeccionado lo antes posible.-

5.8.5 Si como resultado del análisis del Comité Técnico de Revisión se llega a la conclusión que es necesario tomar acciones correctivas con el inspeccionado, se presenta un informe al **Director de Aeropuertos** de la **DINAC**, quien debe firmar la nota de suspensión o la aplicación de medidas correctivas al inspeccionado.-

5.9 **VIGILANCIA POST-INSPECCIÓN.-** Durante el seguimiento de las inspecciones de vigilancia, la vigilancia continua es la única forma para asegurar que los operadores de aeródromos con las no-conformidades cumplan los requisitos normativos y respondan a los hallazgos de forma satisfactoria. La vigilancia post-inspección puede ser llevada a cabo a través de visitas informales, o como un seguimiento de las inspecciones de vigilancia.-



CAPÍTULO 5.-

TÉCNICAS DE INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

1 TÉCNICA DE MUESTREO.-

- 1.1 Un muestreo se lleva a cabo examinando una parte representativa de elementos, cuyos resultados pueden llevar a una conclusión aceptable respecto al nivel general de cumplimiento del sistema del operador de aeródromo.-
- 1.2 El **JECV** debe confiar en la habilidad de los miembros del **ECV** para detectar problemas generales, si realmente existen. Un sistema que produce un alto porcentaje de no-conformidades solo requiere un muestreo pequeño para detectarlas. De forma inversa, un sistema con un pequeño porcentaje de no-conformidades requiere un muestreo mayor para detectarlas.-
- 1.3 Hay una relación estadística, directamente proporcional, entre el tamaño del muestreo y la probabilidad de que ese muestreo detecte un porcentaje aceptable de no-conformidades (sí es que existen). La cuestión está en determinar la medida del muestreo mínimo para confirmar si existen o no problemas en el sistema del inspeccionado (Ver **Figura 5-1-1**).-

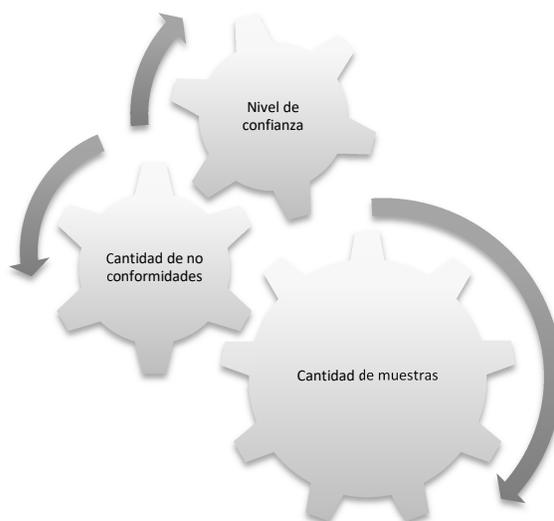


Figura 5-1-1. Interrelación del proceso de muestreo.-

- 1.4 Esta relación está basada en los riesgos esenciales de cada proceso de muestreo. Si el proceso de muestreo es correcto, no debe haber suposiciones incorrectas.-
- 1.5 El estándar aceptado por la industria, es que haya una probabilidad de noventa y cinco por ciento (**95%**) de que el muestreo detecte un nivel de cinco por ciento (**5%**) de no-conformidades. Esto establece claramente el criterio de muestreo para una cantidad de elementos dada (refiérase a la **Tabla 5-1-1**).-



- 1.6 El **JECV** debe tratar con buen juicio esta situación, tener experiencia y aplicar técnicas de muestreo antes de decidir cuándo, cómo y en qué cantidad utilizar los conceptos de muestreo. Es necesario tener en cuenta la relación directa entre la importancia de las características que están siendo inspeccionadas y el uso de los conceptos de muestreo.-
- 1.7 Cuando se utiliza la técnica de muestreo se necesita evidencia suficiente (generalmente **3 ejemplares**) para justificar de forma confiable un hallazgo. Una vez que se logra esa cantidad de evidencia, no es necesario concluir el muestreo.-
- 1.8 Existen varios métodos de muestreo, en el presente capítulo usaremos los siguientes:
- 1.8.1 **Método de muestreo aleatorio.**- Para aplicar este método se debe tener en consideración lo siguiente:
- a) Cada grupo de muestreo debe analizarse de forma separada. Ejemplo: Medición de la intensidad de las luminarias. Si hay 120 luminarias de borde de pista, 12 de umbral, 12 de extremo de pista y 180 de borde de calle de rodaje, cada uno de los 4 grupos debe ser considerado de forma separada;
 - b) las muestras deben ser seleccionadas de forma aleatoria; y
 - c) debe utilizarse la **Tabla 5-1-1.**-

Tabla 5-1-1: Valores para muestreo

Elementos	Muestreo	Elementos	Muestreo	Elementos	Muestreo
1-9	100%	350	128	1150	203
10	9	400	153	1200	204
15	14	450	159	1250	206
20	18	500	165	1300	207
25	22	550	170	1350	208
30	26	600	175	1400	209
40	33	650	179	1450	210
50	40	700	182	1500	211
60	46	750	185	1550	212
70	52	800	188	1600	213
80	52	850	191	1650	214
90	63	900	193	1700	215
100	67	950	195	1750	216
150	86	1000	198	1800	217
200	100	1050	199	1850	218
300	121	1100	201		

- 1.8.2 **Método de muestreo no aleatorio.**- La aplicación de este método requiere de experiencia y buen juicio. Este método difiere del anterior en la forma de selección de las unidades a ser evaluadas:
- a) La selección se realiza enfocándose en áreas que son conocidas por tener mayor probabilidad de no-conformidades y un mayor efecto en la seguridad operacional; y



- b) se debe indicar que en estas situaciones, la interpretación estadística del principio general de muestreo no es aplicable para llegar a conclusiones de los resultados obtenidos.-

1.9 Al aplicar el muestreo no hay garantía de que los resultados reflejen la condición verdadera del sistema del inspeccionado. Esta condición es mayor para cantidades menores de elementos (menos de 20), cuando es preferible inspeccionar el cien por cien (**100%**) de los elementos.-

2 TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS.-

2.1 Hay cuatro formas principales de recolección de datos:

- a) Evidencias físicas;
- b) observación sensorial;
- c) comparaciones y tendencias; y
- d) entrevistas y preguntas.-

2.1.1 Evidencias físicas.- Las evidencias físicas están representadas por datos tangibles que se verifican en las inspecciones de vigilancia.-

2.1.2 Observación sensorial.- La observación sensorial comprende la verificación del sistema por medio de la utilización de los sentidos. Los indicios visuales comprenderían señales de pista sin contraste, mal pintadas, falta del material reflectivo, letreros con falta de iluminación.-

2.1.3 Comparaciones y tendencias.- Los inspectores buscan patrones o tendencias en sucesos que podrían provenir de causas sistemáticas o aisladas. Ejemplo: cuando el cincuenta por ciento (**50 %**) de las cartillas de mantenimiento de las ayudas visuales llega de forma continúa sin la adecuada clasificación y llenado de los campos.-

2.1.4 Entrevistas y preguntas.- Las entrevistas y preguntas realizadas en todos los niveles del personal de una organización son una de las fuentes más importantes para recolectar datos. Las preguntas deben plantearse de forma que no impliquen diferencia ni discriminación. Se recomienda el método siguiente para llevar a cabo una entrevista eficaz:

- a) Prepárese cuidadosamente antes de la entrevista.- Definiendo claramente las áreas que van a ser verificadas y determinando los objetivos específicos.-
- b) Haga que la persona se sienta cómoda haciendo que forme parte del proceso de inspección.- Una forma de lograrlo es concentrándose en la lista de verificación y solicitando información en respuesta a la misma. La entrevista debe realizarse en una zona relativamente tranquila, quizá tenga que estar alejada del puesto de trabajo. En determinados casos, cuando se tengan que mostrar los procedimientos y procesos vigentes, no obstante, quizá tenga que llevarse a cabo en el puesto de trabajo.-
- c) Explique el propósito de su presencia.- Demuestre que posee conocimientos, competencia e interés por medio de los tipos de preguntas que haga y por medio de sus conocimientos de la instalación y del producto o servicio, pero evite que se le perciba como una persona que lo sabe todo.-
- d) Documente las respuestas.- Durante, o lo más pronto posible luego de la entrevista.-
- e) Utilice técnicas adecuadas para preguntar.- Como inspector, debe darse cuenta de que las personas a veces no oyen correctamente una pregunta y



que puede no decir lo que realmente quiere decir. El tipo de pregunta más eficaz se produce de acuerdo a la situación.-

- f) Utilice preguntas abiertas cuando busca una explicación más detallada.- Por ejemplo no pregunte: "¿Ustedes cambian las lámparas cuando llegan al **50** % de iluminación de su vida útil?" El inspeccionado siempre responde con un "sí". En su lugar pregunte: "Por favor, explique el procedimiento para prevenir que componentes con vida límite como las lámparas lleguen a su a su fin de vida útil establecido por la norma".
- g) Utilice preguntas cerradas cuando algunos inspeccionados no pueden o no quieren llegar al tema.- Haga preguntas que requieran un "sí" o "no". Si es evidente que el entrevistado le está haciendo perder el tiempo con respuestas muy largas que no explican mucho, se debe cambiar a este tipo de preguntas.-
- h) Siga un orden o secuencia lógica para preguntar.- Para que usted entienda el proceso en general y no como una serie de actividades al azar.-
- i) Preguntas como.- ¿De dónde proviene esto? ó ¿a dónde va luego?, requieren que usted tenga conocimiento del papel de los entrevistados en el proceso.-
- j) Otra técnica eficaz.- Es preguntar "¿por qué?" cinco veces consecutivas hasta que llegue a la respuesta fundamental de la pregunta. Además, se puede utilizar las palabras ¿qué?, ¿dónde?, ¿cuándo?, ¿por qué?, ¿quién? y ¿cómo?, sí es pertinente. Asegúrese de que usa dos oídos y una boca. Escuche el doble de lo que habla. Escuche detenidamente las respuestas permitiendo al entrevistado llevar la mayor parte de la conversación.-
- k) Asegúrese que las preguntas son bien comprendidas.- Evite las preguntas o frases complejas.-
- l) Evite ser desviado de los objetivos originales.-
- m) Si después de intentarlo con estas técnicas, sigue sin recibir una respuesta adecuada, podría intentarlo con la técnica conocida como la "pausa sugestiva". Con esta técnica, trate de romper la barrera que hay entre usted y la persona entrevistada aproximándose más a esa persona, mirándola a los ojos, haciéndole la pregunta y esperando luego pacientemente la respuesta.-
- n) Verifique lo que se dice.- Busque y pida datos. Créase las confesiones y verifique las quejas.- Manifieste sus conclusiones diciéndolas en voz alta mientras las escribe. Que sus pensamientos no sean secretos, ni retenga información. Sea flexible y deje lugar para más información y explicaciones. Aclare lo que se le dice. Repita la respuesta. Trate de no discutir. Recuerde, si discute con un necio, alguien que pasara por allí no sabría quién es el necio.-
- o) Manténgase preguntando hasta que la actividad bajo examen esté clara.-
- p) Termine la entrevista si las circunstancias se ponen negativas.-
- q) Termine la entrevista cordialmente agradeciendo al entrevistado y explique si será necesario un seguimiento/vigilancia.-

3

RECOMENDACIONES

3.1

Durante las presentaciones en la reunión de apertura es adecuado hablar brevemente sobre la experiencia profesional de cada uno de los inspectores, si el **JECV** observa que es conveniente establecer la credibilidad del equipo auditor.-



- 3.2** Después de estar trabajando más de seis (6) horas al día, un IA suele perder eficiencia, aunque la mayoría de las inspecciones de vigilancias duran, como mínimo, ocho (8) horas por día. Teniendo esto presente, hay que programar las inspecciones de vigilancia de las áreas más difíciles para las seis (6) primeras horas del proceso de inspecciones de vigilancia. Por ejemplo, se puede comenzar el día evaluando los registros de mantenimiento y terminar la jornada revisando las instalaciones.-
- 3.3** Los acompañantes (escoltas) designados no deben contestar las preguntas hechas a los inspeccionados, sino proporcionar instrucciones, o tal vez aclarar las preguntas realizadas. Si el acompañante (escolta) decide contestar las preguntas, detenga la entrevista y de manera muy cortés, pero firme, explique qué tal procedimiento no es adecuado.-
- 3.4** Para obtención de evidencia, los elementos que sugieran no-conformidades deben anotarse si parecen significativos, aun cuando no estén en la lista de verificación, para ser investigados luego.-
- 3.5** Las siguientes consideraciones son buenas técnicas para la inspección de vigilancia:
- a) Puntualidad, empezar a trabajar lo antes posible luego de llegar;
 - b) no mencionar nombres de otras organizaciones y menos comparar;
 - c) revisar el programa de inspecciones de vigilancia cada mañana;
 - d) hacer la misma pregunta a más de una persona;
 - e) preguntar ¿está documentado?, ¿está implementado?, luego verificarlo;
 - f) ser observador, hacer preguntas directas, escuchar cuidadosamente y tomar notas;
 - g) no hacer preguntas muy complicadas, mantenerlas cortas y concretas;
 - h) siempre, obtener evidencia objetiva;
 - i) usar la prudencia cuando algo no se oye bien o no se ve bien y mantenerse haciendo preguntas;
 - j) mantenerse calmado y cortés;
 - k) verificar con certeza la evidencia;
 - l) usar sentido común;
 - m) aceptar si se comete un error;
 - n) evitar conversaciones excesivas innecesarias o no relacionadas con las inspecciones de vigilancia;
 - o) razonar y analizar cualquier problema encontrado en el momento;
 - p) estar preparado para escuchar explicaciones, ser razonable y comprensivo.-
- 3.6** Modelos de personas entrevistadas durante la inspección de vigilancia.- Al prepararse anticipadamente para relacionarse con diferentes tipos de personas durante la inspección, se está a un paso delante de ellos para lograr las tareas de inspecciones de vigilancia; la forma de relación la define el inspector. Los modelos son:
- a) Somos el operador líder del país;
 - b) estoy en la aviación hace más de treinta años y nunca me han pedido eso;
 - c) hablemos de eso durante la comida;
 - d) no me indique como operar mi negocio;



**GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y
AYUDAS TERRESTRES
"MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS"**

Versión:01

Página 6 de 6

Fecha: 08/03/2021

- e) demuéstreme que estoy incorrecto (¿en qué parte de la reglamentación está eso?);
- f) perdido en los pormenores;
- g) ¿cuál es el problema?;
- h) alrededor (evadiendo) del tema;
- i) yo sé de reglamentación;
- j) ¿dónde está escrito?
- k) perdedores de tiempo;
- l) enseguida regreso, espéreme;
- m) no recuerdo en este momento ¿podría regresar luego?; y
- n) la interrupción continua.-

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	Versión:01
		Página 1 de 39
		Fecha: 08/03/2021

APÉNDICE 1.-

LISTA DE VERIFICACION DE AERODROMOS PARA LA CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS.-

FORMULARIO N°: FL-AGA-..... / Rev.		LISTA DE VERIFICACION DE AERODROMOS PARA LA CERTIFICACION DE AEROPUERTOS				
AEROPUERTO:						
CODIGO PAIS:		CODIGO OACI:		CODIGO IATA:		
Nombre del Aeropuerto						
Autoridad a inspeccionar						
Autoridad de Inspección						
Inspector N° 1	Nombre y Apellido					
Inspector N° 2	Nombre y Apellido					
Fecha y hora de inicio de la inspección	Día:	Mes:	Año:	Hora:	Observaciones:	

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION						TRABAJO DE GABINETE										
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple	Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple	DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M	SI	NO	SI	NO			
Fecha y hora de Inicio de la inspección		Día:		Mes:			Año:			Hora:		Observaciones:						
Condiciones Meteorológicas:																		
Tipo de Aeropuerto:																		
Aeronave de diseño pista principal:									Aeronave de diseño Pista Secundaria:									
Aeronave en operación en pista principal:									Aeronave en Operación en Pista secundaria:									
				Visual		No Precisión		CAT I		CAT II		CAT IIIa		CAT IIIb		CAT IIIc		
Tipo de aproximación Cabecera.....de la pista Principal																		
Tipo de aproximación Cabecera.....de la pista Principal																		
Tipo de aproximación Cabecera.....de la pista Secundaria																		
Tipo de aproximación Cabecera.....de la pista Secundaria																		
Clave de Referencia Pista Principal:									Clave de referencia Pista Secundaria:									

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION						TRABAJO DE GABINETE															
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación			
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO					
Documentación inspeccionada:		Completa						Incompleta						En proceso					Observaciones				
Manual de Aeródromo:																							
A I P																							
P E A																							
Plan de Prevención de Peligro Aviario																							
1.3 Sistemas de referencia comunes																							
1.5 Gestión de la seguridad operacional																							

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
	Calle de rodaje																			
	Plataforma																			
	Límites de los ATS																			
	Zona libre de obstáculos																			
	Ayudas visuales para los Procedimientos de aproximación																			
	Emplazamiento y Radio frecuencia de puntos de verificación del VOR																			
	Emplazamiento y designación de las rutas normalizadas para el rodaje																			
	Observación:																			
2.6	Resistencia de los Pavimentos																			
	ACN RWY																			
	PCN RWY																			
	ACN TWY																			
	PCN TWY																			
	ACN Plataformas																			
	PCN Plataformas																			
	Observación:																			
2.7	Emplazamiento para la verificación																			

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE										
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación		
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO				
	del altímetro antes del vuelo																					
	Observación:																					
2.8	Distancias Declaradas																					
	TORA																					
	TODA																					
	ASDA																					
	LDA																					
	Observación:																					
2.9	Condiciones del área de Movimiento y de las Instalaciones relacionadas con la misma																					
	Observación:																					
2.10	Retiro de Aeronaves Inutilizadas																					
	Observación:																					
2.13	Coordinación entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y la autoridad del Ad.																					
	Observación:																					
3	Pistas																					
3.1	Pistas - Número y orientación																					

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
	Observación:																			
3.1.10	Anchura de las Pistas																			
	Pendientes longitudinales																			
	Cambios de pendiente longitudinal																			
	Distancia visible																			
	Distancia entre cambios de pendiente																			
	Pendientes transversales																			
	Resistencia de la pista																			
	Características del pavimento (R o F)																			
	Pavimento de hormigón, patología y grado de severidad																			
	Pavimento asfáltico, patología y grado de severidad																			
Superficie de la pista, coeficiente de fricción con pista mojada																				
	Observación:																			
3.2	Márgenes de Pista																			
	Márgenes de pista. Generalidades, utilización																			
	Ancho márgenes de pista																			
	Pendiente transversal																			

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
	Resistencia del pavimento																				
	Características del Pavimento (R o F, etc.)																				
	Pavimento de hormigón, patología y grado de severidad																				
	Pavimento asfáltico, patología y grado de severidad																				
	Desagües y drenajes																				
	Observación:																				
	Plataforma de Viraje en la Pista																				
	Pendientes de las plataformas de viraje en la pista																				
3.3	Resistencia de las plataformas de viraje en la pista																				
	Superficie de las plataformas de viraje en la pista																				
	Márgenes de las plataformas de viraje en la pista																				
	Observación:																				
3.4	Franjas de Pista																				
	Longitud de las Franjas de Pista																				
	Anchura de las Franjas de Pista																				
	Objetos en las Franjas de Pista																				
	Nivelación de las Franjas de Pista																				

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
	Pendientes de las Franjas de Pista																				
	Cambios de Pendiente Longitudinal																				
	Pendientes Transversales																				
	Resistencia de las Franjas de Pista																				
	Observación:																				
3.5	Áreas de Seguridad de Extremo de Pista																				
	Dimensiones de las Áreas de Seguridad de Extremo de Pista																				
	Objetos en las Áreas de Seguridad de Extremo de Pista																				
	Eliminación de Obstáculos y nivelación de las Áreas de Seguridad de Extremo de Pista																				
	Pendientes de las Áreas de Seguridad de Extremo de Pista																				
	Pendientes Longitudinales																				
	Pendientes Transversales																				
	Resistencia de las Áreas de Seguridad de Extremo de Pista																				
	Observación:																				
3.6	Zonas Libres de Obstáculos																				
	Emplazamiento de las Zonas Libres de Obstáculos																				

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
	Longitud de las Zonas Libres de Obstáculos																				
	Anchura de las Zonas Libres de Obstáculos																				
	Pendientes de las Zonas Libres de Obstáculos																				
	Objetos en las Zonas Libres de Obstáculos																				
	Observación:																				
	Zonas de Parada																				
	Anchura de las zonas de parada																				
3.7	Pendientes de las zonas de parada																				
	Resistencia de las zonas de parada																				
	Superficie de las zonas de parada																				
	Observación:																				
	Área de Funcionamiento del Radio Altimetro																				
	Longitud del área																				
3.8	Anchura del área																				
	Cambios de la pendiente longitudinal																				
	Observación:																				
	Calles de Rodaje																				

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
3.9	Anchura de las calles de rodaje																			
	Curvas de las calles de rodaje																			
	Uniones e intersecciones																			
	Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje																			
	Pendientes longitudinales																			
	Cambios de pendiente longitudinal																			
	Distancia visible																			
	Pendientes transversales																			
	Resistencia de las calles de rodaje																			
	Superficie de las calles de rodaje																			
	Márgenes de las calles de rodaje																			
	Franjas de las calles de rodaje																			
	Objetos en las franjas de las calles de rodaje																			
	Nivelación de las franjas de las calles de rodaje																			
Pendientes de las franjas de las calles de rodaje																				
Observación:																				

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
3.12	Apartaderos de Espera																				
	Puntos de espera de la pista																				
	Puntos de espera intermedios																				
	Puntos de espera en la vía de vehículos																				
	Observación:																				
3.13	Plataformas																				
	Extensión de las plataformas																				
	Resistencia de las plataformas																				
	Pendientes de las plataformas																				
	Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronave																				
	Observación:																				
3.14	Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves																				
	Observación:																				
4	Restricción y Eliminación de Obstáculos																				
4.1	Superficies limitadoras de obstáculos																				
	Requisitos de la limitación de obstáculos																				

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE										
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación		
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO				
	Señales																					
	Señal designadora de pista																					
	Emplazamiento (Fig. 5-2)																					
	Características																					
	Observación:																					
5.2.3	Señal de Eje de Pista																					
	Emplazamiento																					
	Características																					
	Observación:																					
5.2.4	Señal de Umbral																					
	Aplicación																					
	Emplazamiento																					
	Características																					
	Emplazamiento, distancia a fin de pista																					
	Características Figura 5-2 (A, B, C)																					
	N° fajas																					
Extensión lateral a borde de pista																						
	Observación:																					

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
				Ancho:				Ancho:												
	Observación:																			
5.2.7	Señal de Faja Lateral de Pista																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características, ancho																			
	Color y Perceptividad de las Señales de Pista																			
5.2.8	Señal de eje de Calle de Rodaje																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.2.9	Señal de Plataforma de Viraje en la Pista																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Color y Perceptividad de Señales de																			

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
	Plataforma																			
	Observación:																			
5.2.10	Señal de Punto de Espera de la Pista																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.2.11	Señal de Punto de Espera Intermedio																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Señales de calle de rodaje (indicadas junto con las señales básicas de pista) Figura 5-6.																			
	Señales de punto de espera de la pista (Figura 5-7)																			
	Observación:																			
5.2.12	Señal de Punto de Verificación del VOR en el Aeródromo																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
	Características																				
	Observación:																				
5.2.13	Señales de Puesto de Estacionamiento de Aeronaves																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
5.2.14	Líneas de Seguridad en las Plataformas																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
5.2.15	Señal de Punto de Espera en la Vía de Vehículos																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
5.2.16	Señal con Instrucciones Obligatorias																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.2.17	Señal de Información																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.3	Luces																			
5.3.1	Luces que pueden ser peligrosas para la seguridad de las aeronaves																			
	Emisiones láser que pueden ser peligrosas para la seguridad de las aeronaves																			
	Luces que pueden causar confusión																			
	Luces aeronáuticas de superficie que pueden ocasionar confusión a los marinos																			
	Dispositivos luminosos y estructuras de soporte																			
	Luces de aproximación elevadas																			
	Luces elevadas																			

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
	Luces empotradas																			
	Intensidad de las luces y su control																			
	Observación:																			
5.3.2	Iluminación de Emergencia																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.3.3	Faros Aeronáuticos																			
	Faro de Aeródromo																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Faro de Identificación																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.3.4	Sistemas de Iluminación de Aproximación																			

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE											
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación			
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO					
	A.— Pista de vuelo visual																						
	B.— Pista para aproximaciones que no son de precisión																						
	C.— Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I																						
	Sistema sencillo de iluminación de aproximación																						
	Emplazamiento																						
	Características																						
	Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I																						
	Emplazamiento																						
	Características																						
	Observación:																						
5.3.5	Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación																						
	Emplazamiento																						
	Características de los elementos luminosos																						
	Pendiente de aproximación y reglaje de elevación de los haces de los elementos luminosos																						
	PAPI y A-PAPI																						
	Descripción																						
	Emplazamiento																						
Características de los elementos luminosos																							

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
	Pendiente de aproximación y reglaje de elevación de los elementos luminosos																				
	Emplazamientos del PAPI y del APAPI (Figura 5-18)																				
	Haces luminosos y reglaje del ángulo de elevación del PAPI y del APAPI (Figura 5-19)																				
	Superficie de protección contra obstáculos																				
	Observación:																				
5.3.6	Luces de Guía para el Vuelo en Circuito																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Margen vertical entre las ruedas y el umbral para el PAPI y el APAPI (Tabla 5-2)																				
	Dimensiones y pendientes de la superficie de protección contra obstáculos (Tabla 5-3)																				
	Superficie de protección contra obstáculos para los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (Figura 5-20)																				
	Observación:																				
5.3.7	Sistemas de Luces de Entrada a la Pista																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
	Observación:																			
5.3.8	Luces de Identificación de Umbral de Pista																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.3.9	Luces de Borde de Pista																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.3.10	Luces de Umbral de Pista y de Barra de Ala																			
	Aplicación de las luces de umbral de pista																			
	Emplazamiento de luces de umbral de pista																			
	Aplicación de las luces de barra de ala																			
	Emplazamiento de las luces de barra de ala																			
	Características de las luces de umbral de pista y de barra de ala																			
	Observación:																			

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
5.3.11	Luces de extremo de pista																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
5.3.13	Luces de Zona de Toma de Contacto en la Pista																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
5.3.15	Luces de Zona de Parada																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
5.3.16	Luces de Eje de Calle de Rodaje																				
	Aplicación																				

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M	SI	NO	SI	NO					
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.3.17	Luces de borde de calle de rodaje																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.3.18	Luces de Plataforma de Viraje en la Pista																			
	Aplicación																			
	Emplazamiento																			
	Características																			
	Observación:																			
5.3.19	Barras de parada																			
	Se dispone de ayudas y procedimientos apropiados para suministrar asistencia a fin de evitar que las aeronaves y los vehículos entren inadvertidamente en la pista; o																			
	Se dispone de procedimientos operacionales para que, en aquellos casos en que las condiciones de alcance visual en la pista sean inferiores a un valor de 550 m, se limite el número:																			
	De aeronaves en el área de maniobras a una por vez.																			

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
	De vehículos en el área de maniobras al mínimo esencial.																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
	Luces de Protección de Pista																				
5.3.22	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
	Iluminación de Plataforma con Proyectores																				
5.3.23	Iluminación de puesto aislado de estacionamiento de aeronaves																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
	Sistema de Guía Visual para el Atrque																				
5.3.24	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
	Iluminación de edificios																				
	Instalación de ángulos de reglaje para las Luces de obstáculos de alta intensidad (Tabla 6-2)																				
	Luces de obstáculos de baja intensidad — Características																				
	Luces de obstáculos de mediana intensidad — Características																				
	Luces de obstáculos de alta intensidad — Características																				
	Características de las luces de obstáculos (Tabla 6-3)																				
	Observación:																				
7	Ayudas Visuales Indicadoras de Zonas de Uso Restringido																				
7.1	Pistas y Calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
7.2	Superficies no Resistentes																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
7.3	Área Anterior al Umbral																				
	Aplicación																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Observación:																				
7.4	Áreas Fuera de Servicio																				
	Emplazamiento																				
	Características																				
	Características de las balizas de área fuera de servicio																				
	Características de las luces de área fuera de servicio																				
	Características de los conos de área fuera de servicio																				
	Características de las banderas de área fuera de servicio																				
	Características de los tableros de área fuera de servicio																				
	Observación:																				
8	Sistemas Eléctricos																				
8.1	Sistemas de Suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea																				
	Ayudas visuales																				
	Requisitos de la fuente secundaria de energía eléctrica (Tabla 8-1)																				

PISTA

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
	Observación:																			
9.2	Salvamento y extinción de incendios																			
	Aplicación																			
	Nivel de protección que ha de proporcionarse																			
	Observación:																			
9.2.1	Equipo de salvamento																			
	Observación:																			
9.2.2 a 9.2.6	Salvamento y Extinción de Incendios, SEI. Nivel de protección																			
	Observación:																			
9.2.7 a 9.2.17	Salvamento y Extinción de Incendios, SEI. Agentes extintores																			
	Observación:																			
9.2.18	Salvamento y Extinción de Incendios, SEI. Equipo de salvamento																			
	Observación:																			
9.2.19 a 9.2.21	Salvamento y Extinción de Incendios, SEI. Tiempo de respuesta																			
	Observación:																			
9.2.22 a 9.2.24	Salvamento y Extinción de Incendios, SEI. Caminos de acceso de emergencia, Características																			
	Observación:																			

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE									
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación	
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO			
	Reglamentos para la Entrada de Aeronaves y Coordinar con la Torre de Control del Aeródromo su salida de la plataforma;																				
	Asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades.																				
	Observación:																				
	Servicio de las Aeronaves en Tierra																				
9.6	Al hacer el servicio de las aeronaves en tierra se dispone de suficiente equipo extintor de incendios, para la intervención inicial en caso de que se incendie el combustible																				
	Se dispone de personal entrenado para atender a un derramamiento importante de combustible o a un incendio																				
	Existe un procedimiento para requerir la presencia inmediata de los servicios SEI																				
	Observación:																				
	Reabastecimiento de combustible con Pasajeros embarcando, a bordo, o desembarcando																				
9.6.2	El equipo terrestre se ubicará de manera que permita, utilizar un número suficiente de salidas para que la evacuación se efectúe con rapidez																				
	Se dispondrá de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse en caso de emergencia.																				
	Observación:																				
9.7	Operaciones de los vehículos de aeródromo																				
	Existen reglas de tráfico y																				

DINAC R 14	Requisito	INSPECCION										TRABAJO DE GABINETE								
		INSPECCION		CONDICION ACTUAL	ESTADO			CONDICION ACTUAL	ESTADO			Norma DINAC R 14	Se Cumple		Diferencia	Normas de mantenimiento	Se Cumple		DIFERENCIA	Observación
		SI	NO	Cabecera	B	R	M	Cabecera	B	R	M		SI	NO			SI	NO		
	que incluya un programa de mantenimiento preventivo																			
	Se ajusta el programa de mantenimiento a los principios relativos a factores humanos.																			
10.2	Pavimentos																			
	Tipo de pavimentos																			
	Pista de aterrizaje																			
	Calles de rodaje																			
	plataformas																			
	Márgenes																			
	Franjas de seguridad																			
	Contaminantes en pista																			
	Depósitos de caucho																			
10.3	Recubrimiento del pavimento de las pistas																			
10.4	Ayudas visuales																			
Observaciones:																				



APÉNDICE 2.- DICTAMEN TÉCNICO DE INSPECCIÓN.-

AERÓDROMO INSPECCIONADO	
FECHA (Duración de la Inspección)	
INSPECTORES	1
	2
	3
	4
	5
	6

1. DICTAMEN DE INSPECCIÓN		
Total de medidas verificadas		
Total de deficiencias detectadas		
1.1 Recomendaciones de la Inspectores		
1.2 Conclusiones		
Calificación del aeródromo	Bien	
	Regular	
	Mal	

Nota.-

Bien: Se certifica el aeródromo

Regular: Los inspectores valorarán las deficiencias detectadas y decidirán en comisión la certificación o no del aeródromo

Mal: No se certificará el aeródromo



ADJUNTO A DEL CAPITULO 5

FICHA INFORMATIVA DE AERÓDROMOS	
CARACTERÍSTICAS DEL AERÓDROMO	
A. Datos generales del aeródromo:	
A1. Denominación del Aeródromo:	
A2. Código OACI:	
A3. Dirección del Aeródromo:	
A4. Responsable – Contacto:	
A5. Teléfono/ Celular	
A6. Email	
A7. Tipo de Transito Permitido	<input type="checkbox"/> VFR
	<input type="checkbox"/> IFR
	OBS:
A8. Punto de Referencia del Aeródromo (presión de decimo de segundo):	
A9. Temperatura de Referencia (precisión de décimo de °C) :	
A10. Elevación (m):	
B. Datos generales de la pista de aterrizaje y despegue:	
B1. Designación de RWY:	
B2. Longitud (m):	
B3. Anchura (m):	
B4. Longitud de la Franja de Pista (m):	
B5. Anchura de la Franja de Pista (m):	
B6. Clave de Referencia de Aeródromo:	
B7. Resistencia de los Pavimentos - PCN:	
B8. Condiciones del Pavimento:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio
B9. Observaciones	



C. Datos del umbral:

C1. Coordenadas Geográficas (precisión de décimo de segundo):	
C2. Elevación (m):	
C3. Tipo de Transito Permitido:	<input type="checkbox"/> VFR
	<input type="checkbox"/> IFR
	OBS:
C4. Dimensión de la zona de parada (STW) (m x m):	
C5. Dimensión de la zona libre de obstáculos (CT W) (m x m):	
C6. Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA):	

D. Datos del umbral:

D1. Coordenadas Geográficas (precisión de décimo de segundo):	
D2. Elevación (m):	
D3. Tipo de Transito Permitido:	<input type="checkbox"/> VFR
	<input type="checkbox"/> IFR
	OBS:
D4. Dimensión de la zona de parada (STW) (m x m):	
D5. Dimensión de la zona libre de obstáculos (CT W) (m x m):	
D6. Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA):	

DISTANCIAS DECLARADAS

E. Pista	TORA	TODA	ASDA	LDA

CALLE DE RODAJE

F. Datos generales de calle de rodaje

F1. Dimensiones de la calle de rodaje:	
F2. Márgenes de las calles de rodaje:	



GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y
AYUDAS TERRESTRES
"MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS"

Versión:01

Página 3 de 8

Fecha: 08/03/2021

F3. Anchura de la Franjas de la Calle de Rodajes (m):	
F4. Apartaderos de espera:	
F5. Resistencia de los Pavimentos – PCN:	
F6. Condiciones del Pavimentos:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio
F7. Observaciones	<input type="checkbox"/> En buenas condiciones <input type="checkbox"/> La capa superficial presenta fisuras <input type="checkbox"/> La capa superficial presenta grietas, mas de 6 mm <input type="checkbox"/> La capa superficial se encuentra en proceso de desintegración (FA) <input type="checkbox"/> La erosión se debe al chorro de turvinas de aviones (IA)

PLATAFORMA

G. Datos generales de la plataforma:

G1. Superficie de la plataforma (m):	
G2. Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronaves (m)	
G3. Resistencia de los Pavimentos – PCN	
G4. Condiciones del Pavimentos:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio
G5. Observaciones	<input type="checkbox"/> En buenas condiciones <input type="checkbox"/> La capa superficial presenta fisuras <input type="checkbox"/> La capa superficial presenta grietas, mas de 6 mm <input type="checkbox"/> La capa superficial se encuentra en proceso de desintegración (FA) <input type="checkbox"/> La erosión se debe al chorro de turvinas de aviones (IA)
H. Obstáculos	
H1. Acuerdos interinstitucionales firmados entre la DINAC y los municipios (uso de suelo)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL

Aprobado por: Presidente de la DINAC

Resolución N° 219

Fecha: 08/03/2021



H2. Observaciones

INDICADORES Y DISPOSITIVOS DE SEÑALIZACIÓN

I. Datos generales de los indicadores y dispositivos de señalización

11. Indicadores de la dirección del viento	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
12. Iluminación de los indicadores de la dirección del viento	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
13. Observaciones	

SEÑALES

J. Datos generales de las señales

J1. Señal designadora de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J2. Señal de eje de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J3. Señal del umbral	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J4. Señal de punto de visada	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J5. Señal de zona de toma de contacto	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J6. Señal de faja lateral de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J7. Señal de eje de calle de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J8. Señal de plataforma de viraje en la pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J9. Señal de punto de espera en la pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J10. Señal de punto de espera intermedio en la calle de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J11. Señal de punto de verificación del VOR del Aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J12. Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J13. Líneas de seguridad en las plataformas	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J14. Señal de punto de espera en la vía de	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL



vehículos	NIL
J15. Señal con instrucción obligatoria	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J16. Señal de información	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J17. Señal de superficie no resistente	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J18. Señal de área anterior al umbral	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J19. Señal de áreas fuera de servicio	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J20. Observaciones	

LUCES

K. Datos generales de las luces aeronáuticas

K1. Faro aeronáutico	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K2. Sistema de iluminación de aproximación	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K4. Luces de umbral de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K5. Luces de borde de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K6. Luce de borde de calle de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K7. Luces de borde de plataforma	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K8. VASIS	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K9. Luces de eje de calle de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K10. PAPIS	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K16. Observaciones	

LETREROS

L. Datos generales de los letreros:

L1. Letreros con instrucciones obligatorias	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
---	--



L2. Letrero de información	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
L3. Letrero de punto de verificación del VOR en el aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
L4. Letrero de identificación de aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
L5. Letrero de identificación de los puestos de estacionamiento de aeronaves	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
L6. Letrero de punto de espera en la vía de vehículos	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
L7. Observaciones	

SISTEMAS ELECTRICOS

M. Datos generales de los sistemas eléctricos:	
M1. Tipo de fuente primaria de energía eléctrica:	
M2. Tipo de fuente secundaria de energía eléctrica:	
M3. Fuentes primarias de energía eléctrica:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
M4. Fuentes secundarias de energía eléctrica:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL

SERVICIOS OPERACIONALES

N. Plan de Emergencia	
N1. Plan de emergencia que afectan a las aeronaves:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N2. Plan de casos de sabotaje incluyendo amenazas de bomba:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N3. Plan de actos de apoderamiento ilícito de aeronaves:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N4. Plan de incidentes debidos a mercancías peligrosas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N5. Plan de catástrofes naturales:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N6. Plan de emergencia de salud pública.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N7. Información de nombres y números de teléfono de las oficinas o personas:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N8. Mapa cuadrulado del aeródromo y de sus inmediaciones.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL



GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y
AYUDAS TERRESTRES
"MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS"

Versión:01

Página 7 de 8

Fecha: 08/03/2021

N9. Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N10. Sistema de comunicación:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N11. Ensayo del plan de emergencia de aeródromo:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
N12. Fecha del último ensayo del plan de emergencia de aeródromo:	Fecha: ___ / ___ / ___
N13. Observaciones	
Ñ. Salvamento y extinción de incendios:	
Ñ1. Categoría del aeródromo:	
Ñ2. Mayor longitud total del avion	
Ñ3. Mayor anchura del fuselaje	
Ñ4. Número de movimientos de los aviones de categoría máxima:	
Ñ4. Tipo de agentes extintores:	<input type="checkbox"/> Espuma de eficacia minima de nivel A <input type="checkbox"/> Espuma de eficacia minima de nivel B <input type="checkbox"/> Espuma de eficacia minima de nivel C <input type="checkbox"/> Combinación de agentes
Ñ5. Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ6. Vehiculos de salvamento y extincion de incendios:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ7. Numero de vehiculos de salvamento y extincion de incendios:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ8. Equipo de salvamento:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ9. Tiempo de respuesta:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ10. Caminos de acceso de emergencia:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ11. Estaciones de servicios contra incendios:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ12. Sistemas de comunicación y alerta:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ13. Observaciones	

O. Medio Ambiente

O1. Procedimiento para registrar y notificar los choques de aves y otros animales:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
O2. Evaluación continua de peligro que representa la fauna:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
O3. Evaluación continua del impacto en el entorno de fauna y flora:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL

Aprobado por: Presidente de la DINAC

Resolución N° 219

Fecha: 08/03/2021

	GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES “MANUAL DEL INSPECTOR DE AERODROMOS”	
		Versión:01
		Página 8 de 8
		Fecha: 08/03/2021

O4. Observaciones	
-------------------	--

Fecha:

Firma y aclaración.....
INSPECTOR DE AERODROMOS (Resolución DINAC N°...../20...)

Firma y aclaración.....
INSPECTOR DE AERODROMOS (Resolución DINAC N°...../20...)