



# CURSO DE INSPECTOR GUBERNAMENTAL DE AERÓDROMOS

**Modulo 3 - LAR 153**

**Barranquilla, Colombia, 10 al 14 de diciembre de 2012**

# Capítulo A

## Generalidades

# Sección 153.000 - Definiciones y acrónimos

Las definiciones y  
acrónimos que  
figuran en el LAR  
153, se basan en el  
Anexo 14 Volumen I,  
Diseño y Operación  
de Aeródromos

# Sección 153.005 - Aplicación

Este Reglamento prescribe las normas que rigen la operación de:

Aeródromos terrestres públicos o privados abiertos al uso público; y

aeródromos privados abiertos al uso privado, si la AAC así lo considere necesario.

# Sección 153.005 – Aplicación

El LAR 153 es aplicable a:

Todos los aeródromos terrestres abiertos al uso público .

Todos los aeródromos terrestres abiertos al uso privado, siempre y cuando sea aceptable para la AAC.

La planificación, diseño, construcción y ampliación de aeródromos .

Todo objeto fijo o móvil que constituya obstáculo o fuente de interferencia para la navegación aérea.

# Sección 153.010 - Certificación de aeródromos



Todo Operador de aeródromo debe disponer de un certificado de aeródromo para poder operar.

Todo Operador de aeródromo debe contar y operar en base al Manual de Aeródromo aceptado por la AAC donde se incluya el SMS del aeródromo, en concordancia con lo establecido en el LAR 139 y el presente reglamento.

La AAC podrá establecer cualquier limitación para la operación de un aeródromo si lo considera necesario para el interés público y/o cuando identifique que se está atentando a la seguridad operacional de las aeronaves

# Sección 153.015 Gestión de la seguridad operacional (SMS)

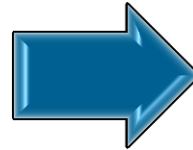
SMS

- El Operador de aeródromo deberá elaborar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) aceptable a la AAC en el que debe:



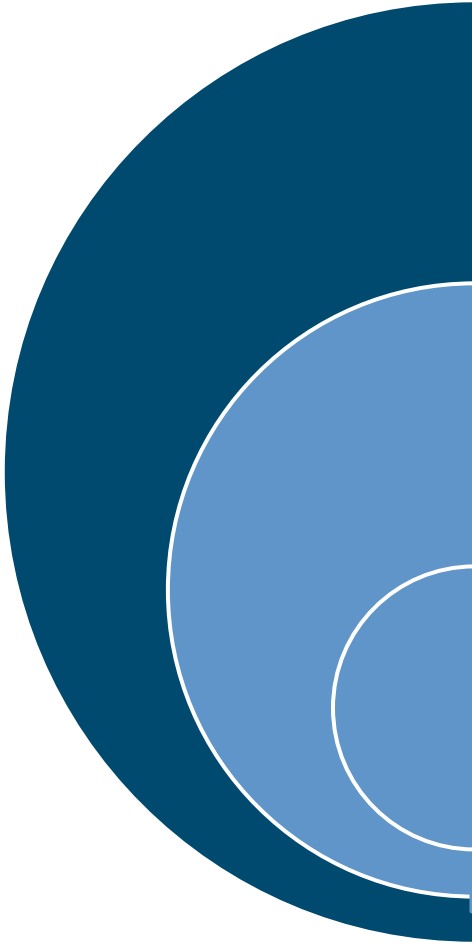
# Sección 153.015 Gestión de la seguridad operacional (SMS)

- Describir la estructura de la organización y los deberes y responsabilidades, a fin de asegurar que las operaciones aéreas se realicen con seguridad.



- Determinar las responsabilidades para cumplir y hacer cumplir que todas las actividades en el aeródromo con relación a la operación, vuelos o abastecimiento de aeronaves con seguridad y vigilar el cumplimiento

# Sección 153.015 Gestión de la seguridad operacional (SMS)

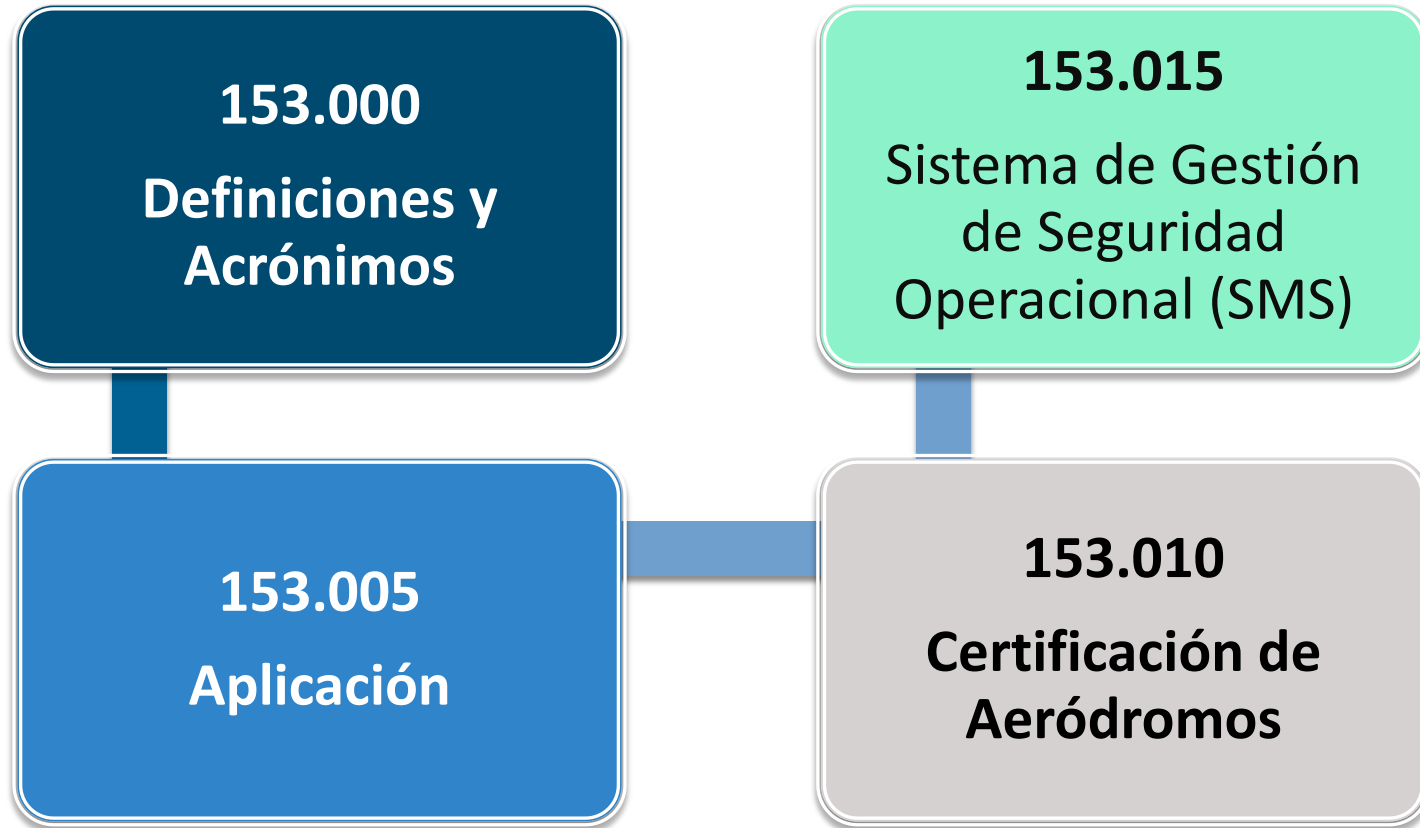


Exigir que todos los usuarios cumplan con el programa de SMS

Establecer los procedimientos para informar a la AAC inmediatamente sobre todo accidente, incidente, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad de las operaciones.

Debe contar con los requerimientos establecido en el Apéndice 1 del LAR 154.

# Resumen



# Capítulo B

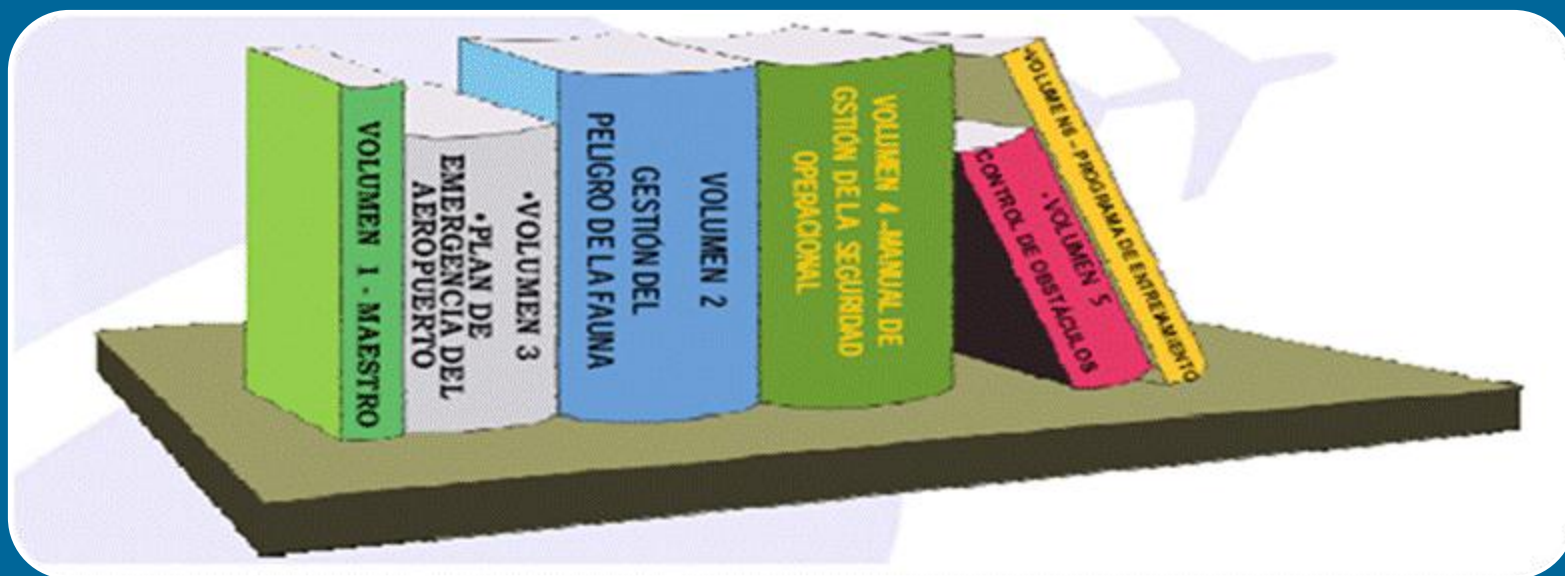
## Información sobre las condiciones de los Aeródromos

# Objetivo

Proporcionar los fundamentos básicos del contenido del Capítulo B del diseño de aeródromos en el LAR 153.

# 153.100. Información general

El Operador de aeródromo certificado debe elaborar un Manual de Aeródromo, impreso y/o digital, firmado por el Operador del aeródromo y la autoridad que la expide.



# 153.105. Condiciones del área de movimiento e instalaciones

El Operador del aeródromo debe mantener en buenas condiciones las áreas de movimiento y ser aceptable a la AAC en todo momento, a fin de garantizar la seguridad operacional



# Identificar cualquier condición insegura



**El Operador del aeródromo debe identificar cualquier condición que pueda afectar la seguridad operacional de las aeronaves, y debe notificar a la AAC para la emisión de NOTAMS que incluyan:**

# Actividades de construcción

Actividades de construcción en las áreas utilizadas por las aeronaves.



Superficie no estándar en cualquier parte del área de movimiento utilizada por las aeronaves.



# Condiciones del área de movimiento

Reducción de niveles del área de movimiento o instalaciones por fallas o daños imprevistos.

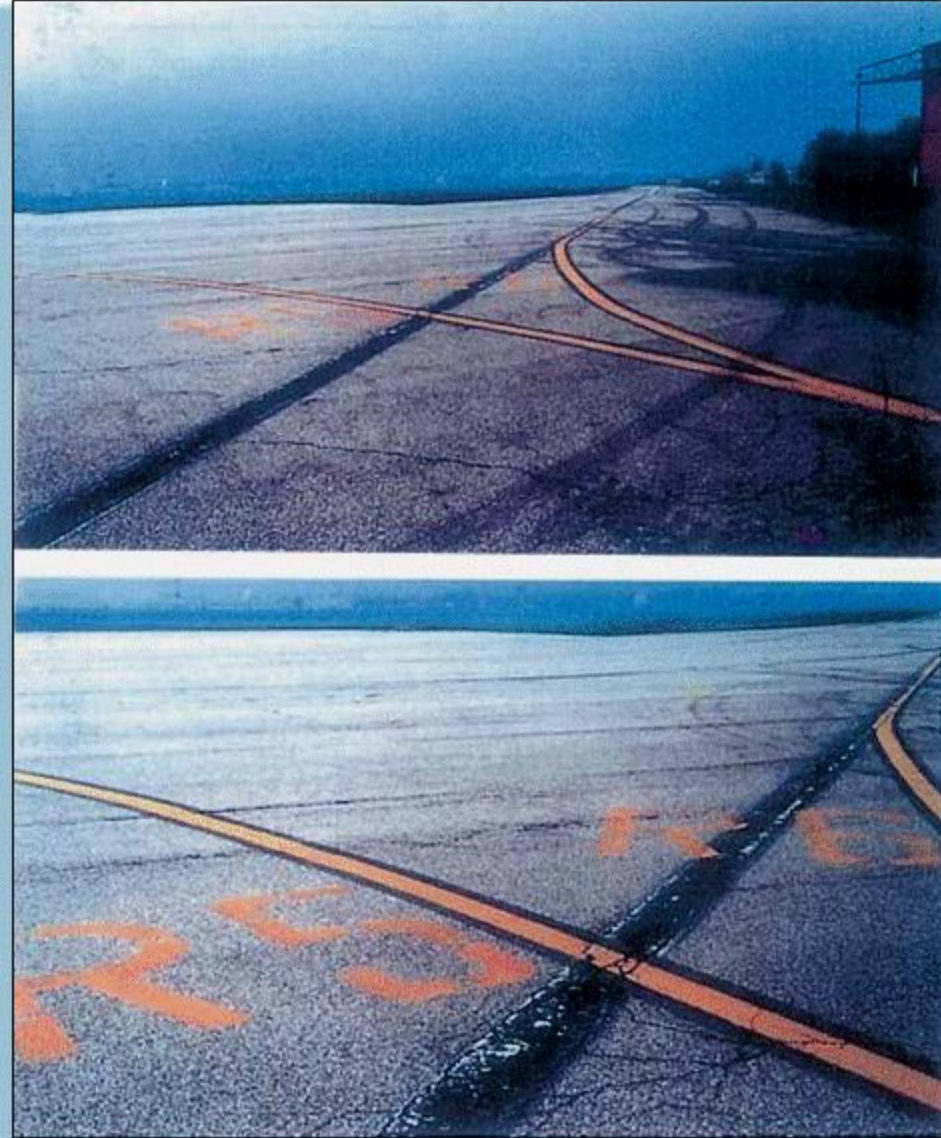


Condición de pista contaminada (caucho, nieve, agua, ceniza volcánica, etc.).



# Señalización

Señalización  
del área de  
movimiento  
conspicua o  
inadecuada



# Comunicaciones

Fallas parciales en el sistema de comunicación y alerta de emergencias

# Sistema de iluminación



Sistema de iluminación de pistas, rodajes o plataformas funcionando en forma inadecuada



Ayudas visuales fuera de servicio o con mal funcionamiento

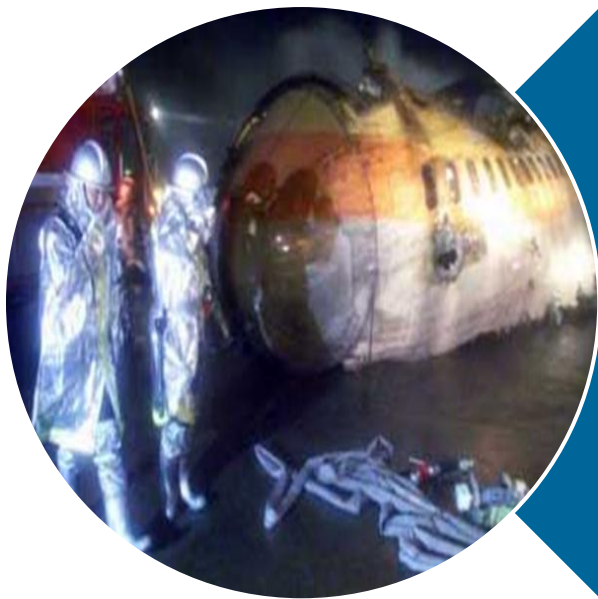
# Fauna Silvestre - Factores de atracción

Presencia de fauna silvestre en las áreas de movimiento y sus aproximaciones

abrigo/seguridad/descanso/nidos



# Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio (SSEI) en aeródromos



Degradación provisional o continua de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) por falla o mantenimiento de vehículos de extinción, equipamiento, o recurso de extinción de incendios.

# Categoría de SSEI en aeródromos

Tabla 2-1

<i>Categoría del aeropuerto</i>	<i>Longitud total del avión</i>	<i>Anchura máxima del fuselaje</i>
(1)	(2)	(3)
1	de 0 a 9 m exclusive	2 m
2	de 9 a 12 m exclusive	2 m
3	de 12 a 18 m exclusive	3 m
4	de 18 a 24 m exclusive	4 m
5	de 24 a 28 m exclusive	4 m
6	de 28 a 29 m exclusive	5 m
7	de 39 a 49 m exclusive	5 m
8	de 49 a 61 m exclusive	7 m
9	de 61 a 76 m exclusive	7 m
10	de 76 a 90 m exclusive	8 m

# Selección de Categoría de SSEI del Aeródromo

Aeronave – Antonov AN-124  
Longitud  $L = 64.10$  m  
Ancho  $W = 6.40$  m  
CAT SSEI = 9



## 153.110. Obstáculos que deben ser frangibles



Las ayudas en superficie que se ubiquen en las franjas deben cumplir con los requerimientos de frangibilidad como se indica en el *Apéndice 7 - Frangibilidad* del LAR 154

# 153.115. Retiro de aeronaves inutilizadas recuperables y no recuperables

El Operador del aeródromo debe establecer en el Manual de aeródromos:

procedimientos para el retiro de aeronaves inutilizadas acorde con su condición de:

- Recuperación
- Tamaño
- Ubicación
- sitio de traslado

considerar requisitos de operación y seguridad del aeródromo, y de otras aeronaves

características de retiro de una aeronave declarada recuperable o no recuperable.

En cualquier caso incluir:

- nombre
- ubicación
- número de teléfonos de las agencias con capacidad y responsabilidad para el retiro de aeronaves

Cumplir con el **Apéndice 2 – Retiro de Aeronaves Inutilizadas** del presente Reglamento.

# Plan de Retiro de Aeronaves Inutilizadas



**El plan de traslado de aeronaves inutilizadas se debe basar en las características de las aeronaves e incluir:**

- a) lista del equipo y personal disponible para tales propósitos en el aeródromo o en sus proximidades;
- b) arreglos para la pronta recepción de equipo disponible en otros aeródromos para la recuperación de aeronaves

## 153.120. Coordinación entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica (AIM) y el Operador del aeródromo.

El  
Operador  
del  
aeródromo  
debe:

- mantener informado a la AAC sobre las condiciones de operación del aeródromo
- la precisión de la información proporcionada
- notificación a la AAC, quien se encargara de publicar la información a los operadores aéreos sobre las condiciones de operación del aeródromo

# Capítulo C

## Control de Obstáculos y Protección a los Equipos de Navegación

## 153.120. Coordinación entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica (AIM) y el Operador del aeródromo.

# El Operador del aeródromo debe

asegurar que todo objeto situado en las áreas protegidas del aeródromo por las superficies limitadoras de obstáculos se encuentre marcada, balizada e iluminada como se establece en el **Apéndice 3 – Superficies Limitadoras de Obstáculos** del presente Reglamento.

notificar inmediatamente a la AAC en caso de identificar elementos que afecten la seguridad operacional del aeródromo o que penetren en las superficies limitadoras de obstáculos del mismo.

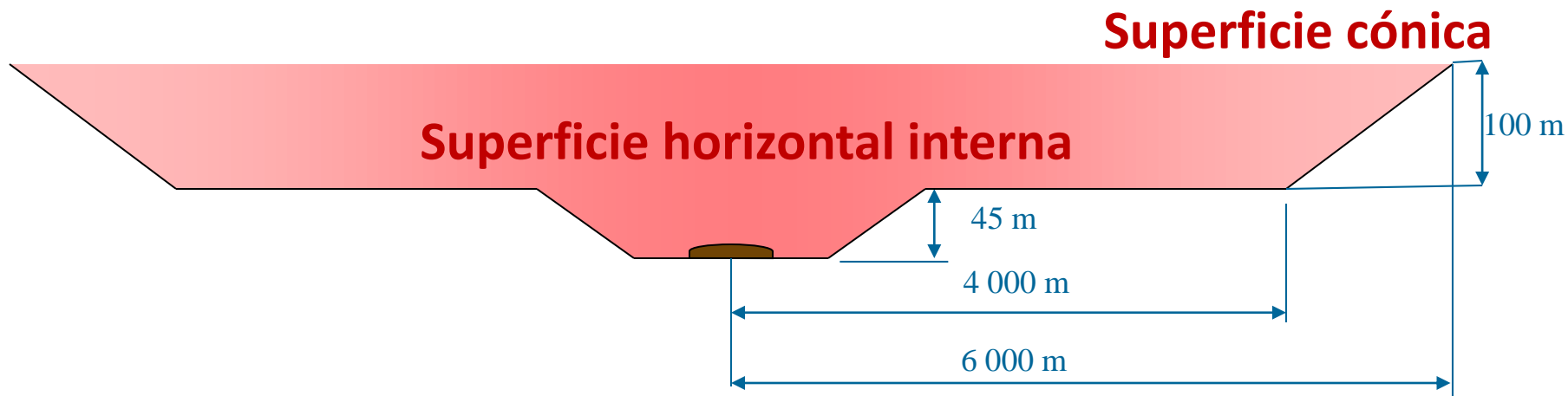
# Retiro, marcado, balizado o iluminado de obstáculos



**El Operador del aeródromo y poseedor del certificado debe coordinar con la AAC para el inmediato retiro, marcado, balizado o iluminado de obstáculos en el área de influencia del aeródromo**

# Superficies horizontal interna y cónica

Dentro de los límites de las superficies horizontal interna y cónica se debe considerar como obstáculo, y eliminarse siempre que sea posible, todo objeto que la AAC determine que puede constituir un peligro para las aeronaves que se encuentren en el área de movimiento o en vuelo.



## 153.205. Control del emplazamiento de objetos que pueden comprometer a las ayudas visuales o equipos de navegación aérea

El Operador del aeródromo debe supervisar y controlar:

La construcción de instalaciones en el aeródromo que podría dañar o interferir la operación de una ayuda a la navegación electrónica o visual y las instalaciones de control de tránsito aéreo

Las protecciones sobre todas las ayudas a la navegación en el aeródromo contra actos de vandalismo y robo

Dentro del aeródromo la interrupción de las señales visuales y electrónicas de las radioayudas

# Objetos

Los objetos que no sobresalgan por encima de la superficie de aproximación pero que sin embargo puedan comprometer el emplazamiento o el funcionamiento óptimo de las ayudas visuales o las ayudas no visuales, deben ser eliminados.

# Obstáculos

Se deben señalar e iluminar los obstáculos situados fuera de las superficies limitadoras de obstáculos, mencionados en el párrafo anterior, salvo que puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de obstáculos de alta intensidad



# Capítulo D

## Señalización de Áreas de Uso Restringido

# 153.300. Pistas y calles de rodaje cerradas en forma parcial o total

El Operador del aeródromo debe:

- facilitar a los explotadores/operadores aéreos la recolección y distribución de información de las condiciones del aeródromo
- facilitar información de las áreas restringidas de la pista y calles de rodaje



Mediante la emisión de NOTAMs u otros sistemas para la difusión de la información que sea aceptable a la AAC

# Condiciones del aeródromo



Sistema de pistas

Sistema calles de rodaje

Plataforma de estacionamiento /aeronaves

# 153.305. Áreas fuera de servicio

El Operador del aeródromo debe establecer los procedimientos:

- para señalar las áreas fuera de servicio según lo establecido en el LAR 154 y documentos relacionados;
- si es apropiado iluminar dichas áreas de una manera aceptable a la AAC.

Estas áreas pueden ser:

- Las áreas en el área de movimiento; o
- adyacentes a esta; u
- otra área del aeródromo en el que pueda operar una aeronave de transporte

# Obras en construcción



**Todo equipo de construcción y obra de construcción que afecte el movimiento seguro de las aeronaves en el aeródromo.**



# Interferencia de las señales



Cualquier área adyacente a una radioayuda que interfiera contra una señal, o afecte a la radioayuda

# Capítulo E

## Servicio, Equipo e Instalaciones de Aeródromo

# 153.400. Planificación para casos de emergencia en los aeródromos



- El Operador de aeródromo debe elaborar el Plan de Emergencia del aeródromo que será aprobado por la AAC

- El Plan se debe desarrollar y mantener con el objetivo de salvar vidas

# Plan de Emergencia



# ¿Para que sirve la Planificación de Emergencia?



COPYRIGHT DARREN HOWIE

AIRLINERS.NET

# Plan de emergencia

El Plan debe estar desarrollado en forma:

- ordenada y eficaz para pasar de operaciones normales a operaciones de emergencia;
- asignación de responsabilidades;
- personal autorizado para realizar las acciones
- coordinación con entes del Aeródromo y Gubernamentales; y
- continuidad en forma segura de las operaciones normales después de un evento.

# Procedimientos de respuesta

El Operador del aeródromo debe incluir en el Plan de Emergencias los procedimientos de respuesta a los siguientes casos:

Emergencias en las que están implicadas aeronaves:

accidentes de aeronaves en el aeródromo

accidentes de aeronaves fuera del aeródromo

# Accidentes de aeronaves en el aeródromo



accidentes de  
aeronaves en el  
aeródromo



# Accidentes de aeronaves fuera del aeródromo



# Accidentes de aeronaves fuera del aeródromo



en agua



# Incidentes de aeronaves en vuelo



- fuerte turbulencia



- falla estructural



- descompresión

# Incidentes de aeronaves en tierra


- incidentes de sabotaje, incluso amenazas de bomba

- incidentes de apoderamiento ilícito.

# Emergencias en las que no están implicadas aeronaves



- incendio de edificios



- sabotajes, incluyendo amenazas de bombas



- catástrofes naturales



- mercancías peligrosas

# Emergencias mixtas



aeronaves/edificios



aeronave/aeronave



Aeronaves  
/instalaciones de  
reabastecimiento de  
combustible



# Emergencias de salud pública

aumento del riesgo de propagación internacional de una enfermedad transmisible grave por medio de viajeros o carga que utilicen transporte aéreo

brotes graves de enfermedades transmisibles que puedan afectar a una gran parte del personal del aeródromo



# El Plan requerido por esta Sección debe incluir

La coordinación y registro de todos los acuerdos de ayuda para la intervención o participación de todas las entidades existentes que se entienda conveniente, y que pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia.

En la medida posible, provisiones para servicios médicos que incluyan transportación y asistencia médica, para el número máximo de personas, que puedan ser transportadas en la aeronave más grande que el aeropuerto, puede razonablemente esperar a atender.

# Participación de todas las entidades



# Procedimientos en el plan de emergencia

procedimientos para notificar a instalaciones, dependencias, y al personal que tiene responsabilidades en el plan de ubicación de un accidente de aeronave

número de personas involucradas en ese accidente y cualquier otra información necesaria

**El plan de emergencia debe contener**

nombre, ubicación, número de teléfono y capacidad de emergencia de cada hospital y otras instalaciones médicas

dirección profesional y número de teléfono del personal médico en el aeropuerto o en las comunidades que atienden

# Provisiones para el plan de emergencia



**El plan de emergencia debe contener:**

provisiones para rescate de víctimas de accidentes de aeronaves de masas de aguas significativas, o de tierras pantanosas adyacentes al aeropuerto

una masa de agua o un terreno pantanoso, es significativa si el área excede medio kilómetro cuadrado y no puede ser atravesada por vehículos de rescate convencionales

# 153.405. Centro de Operaciones de Emergencia – COE

El Operador de aeródromo debe establecer en coordinación con la AAC un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) para centralizar las tareas de las autoridades designadas ante la ocurrencia de emergencias en el Aeródromo o áreas de responsabilidad descrita en el **153.400** del presente Reglamento

# COE

El COE en un aeródromo debe proporcionar un centro de coordinación para todos los interesados en una situación de emergencia, a fin de que actúen juntos, simultáneamente y sin dificultades.

El COE debe estar equipado según un inventario mínimo básico como se establece en el ***Apéndice 5 – Centro de Operaciones de Emergencia*** del presente Reglamento.

# Puesto de Mando Móvil (PMM)

**El PMM es un ente coordinador con el COE de las necesidades de los servicios de la actuación operativa que demanda la emergencia.**

# 153.410. Ensayo del plan de emergencia



# Simulacros

- El Operador del aeródromo, debe desarrollar y mantener dentro del plan de emergencia del Aeródromo las frecuencias y ensayos que se requieran aceptables a la AAC

- El plan debe comprender procedimientos para verificar periódicamente si este funciona adecuadamente y para mejorar su eficacia en base a evaluaciones;

# Simulacros



# Prácticas

prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos de dos años;

prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas; y

práctica de simulacros en mesa cada 6 meses.

# 153.415. Salvamento y extinción de incendios (SSEI)

El Operador del aeródromo debe disponer de instalaciones, equipos, personal capacitado y asegurarse que existan los procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables aceptables a la AAC.



# 153.420. Nivel de protección del SSEI

Tabla E-1 – Categoría SSEI del Aeródromo

Categoría del aeródromo	Longitud total del avión	Anchura Máxima del fuselaje
(1)	(2)	(3)
1	de 0 a 9 m exclusive	2 m
2	de 9 a 12 m exclusive	2 m
3	de 12 a 18 m exclusive	3 m
4	de 18 a 24 m exclusive	4 m
5	de 24 a 28 m exclusive	4 m
6	de 28 a 39 m exclusive	5 m
7	de 39 a 49 m exclusive	5 m
8	de 49 a 61 m exclusive	7 m
9	de 61 a 76 m exclusive	7 m
10	de 76 a 90 m exclusive	8 m

El Operador de aeródromo debe establecer la categoría de protección del aeródromo a efectos del SSEI y rescate de aeronaves en concordancia con la Tabla E-1 y lo establecido en el **Apéndice 6 – SSEI** del presente Reglamento y aceptable a la AAC

# Nivel de protección del SSEI



Largo de la aeronave de transporte aéreo

Ancho del fuselaje

Promedio diario de salidas de aeronaves de transporte aéreo.



# 153.425. Agentes extintores

El Operador de aeródromo debe disponer de los agentes extintores según se encuentra establecido en la Tabla E-2.

Tabla E-2. Agentes Extintores

Categoría del aeródromo	Espuma de eficacia de nivel A		Espuma de eficacia de nivel B		Agentes complementarios	
	Agua (L)	Régimen de descarga solución de espuma/min (L)	Agua (L)	Régimen de descarga solución de espuma/min (L)	Productos químicos secos en polvo (kg)	Régimen de descarga (kg/s)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	350	350	230	230	45	2,25
2	1000	800	670	550	90	2,25
3	1800	1300	1200	900	135	2,25
4	3600	2600	2400	1800	135	2,25
5	8100	4500	5400	3000	180	2,25
6	11800	6000	7900	4000	225	2,25
7	18200	7900	12100	5300	225	2,25
8	27300	10800	18200	7200	450	4,5
9	36400	13500	24300	9000	450	4,5
10	48200	16600	32300	11200	450	4,5

Nota.— Las cantidades de agua que se indican en las columnas 2 y 4 se basan en la longitud total media de los aviones de una categoría determinada.

# 153.430. Equipo de salvamento del SEI

Para la determinación del equipo de salvamento de SEI mínimo requerido para el rescate y extinción de incendios, el Operador de aeródromo debe cumplir con lo establecido en el Apéndice 6 – Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del presente Reglamento, y que sea aceptable a la AAC.

El operador de aeródromo se debe asegurar que los vehículos de salvamento y extinción de incendios estén dotados del equipo de salvamento que exija el nivel de protección del aeródromo a fin de garantizar las operaciones seguras de las aeronaves.

# 153.435. Tiempo de respuesta

**El tiempo de respuesta debe alcanzar el siguiente rendimiento:**

Mínimo un vehículo contra-incendios y de rescate, que alcance el extremo de cada pista operacional más lejana dentro de los dos (2) minutos desde la alarma

Todos los otros vehículos requeridos con intervalos que no superen los 30 segundos desde el primer vehículo

# 153.440. Caminos de acceso de emergencia

## El Operador del aeródromo debe:

- proporcionar y asegurar que los caminos de acceso de emergencia para carros contra - incendios y de rescate de aeronaves
- marcar e identificar las salidas de emergencia del aeródromo y no debe permitir la presencia de ningún obstáculo que cause problemas durante la emergencia.
- establecer los procedimientos de mantenimiento y control de los caminos de acceso y que sean aceptables a la AAC.

# 153.445. Estaciones del SSEI



Las instalaciones deben ser diseñadas en función de

- número de personal
- equipos
- bodegas
- salas de capacitación
- accesos, entradas, salidas y vehículos que disponga el aeródromo

# 153.450. Sistemas de comunicación y alerta

El Operador del aeródromo debe establecer un sistema de comunicación independiente que enlace la estación de servicios contra incendios con

- la torre de control
- cualquier otra estación del aeródromo, y
- vehículos de salvamento y extinción de incendios



En la estación de servicios contra incendios se debe instalar un sistema de alerta para el personal de salvamento y extinción de incendios, que sea accionado desde

- la propia estación, y
- la torre de control

# 153.455. Número de vehículos del SSEI



Para determinar el número de vehículos mínimos requeridos para el rescate y extinción de incendios, el Operador de aeródromo debe cumplir con lo establecido en el ***Apéndice 6 – Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios*** del presente Reglamento

## Tabla E-3. Número Mínimo de Vehículos de SSEI por Categoría RFF de Aeródromo

Categoría del aeródromo	Vehículos de salvamento y extinción de incendios
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

## 153.460. Personal del SSEI



El operador de aeródromo, debe garantizar el suministro de equipamiento adecuado de protección individual para todos los efectivos del SSEI, que garantice la integridad física de los profesionales durante las operaciones de prevención, salvamento y extinción de incendio en aeronaves

# Entrenamiento

Todo el personal SSEI debe estar adecuadamente entrenado para cumplir sus obligaciones; el plan de estudios de entrenamiento debe incluir instrucción inicial y recurrente en por lo menos las siguientes áreas


- Familiarización del aeropuerto
- Familiarización de la aeronave
- Seguridad del personal de extinción de incendios y rescate
- Sistemas de comunicación de emergencia en el aeropuerto, incluyendo alarmas de fuego
- Uso de mangueras de fuego, boquillas, torres, otros accesorios requeridos
- Aplicación de los tipos de agentes extinguidores requeridos
- Asistencia a las aeronaves para evacuación de emergencia
- Operaciones para la extinción de incendios
- Adaptación y uso estructural de equipo de extinción de incendios y rescate de aeronaves
- Peligro de aeronaves de carga
- Familiarización con los deberes de personal de extinción de fuegos y rescate

# 153.465. Traslado de aeronaves inutilizadas

## El Operador del aeródromo debe

- disponer y establecer un plan para el traslado de aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades
- designar un Coordinador para poner en práctica el plan como se establece en el **Apéndice 2 – Retiro de Aeronaves Inutilizadas**
- Basar el plan en las características de las aeronaves que operan en el aeródromos
- establecer los procedimientos para la aplicación del plan de recuperación de aeronaves inutilizadas aceptable a la AAC

# Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas



El Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas debe tener la siguiente composición:

- lista de equipo disponible en o en la vecindad del aeródromo;
- lista de equipo disponible de otros aeródromos a requerimiento;
- lista del personal de contacto del operador en el aeródromo;
- declaración de acuerdos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de remoción propio o de terceros,;
- lista de contratistas locales capaz de proporcionar el equipo de remoción

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

## El Operador de Aeródromo debe

- formar un Sub-Comité de Peligro de Fauna Silvestre que debe estar integrado por entidades Gubernamentales y privadas del aeródromo, basado en las Leyes/Normas del Comité Nacional del Estado;
- establecer un Plan de medidas para evitar o disminuir la presencia de aves u otros animales en el aeródromo según lo establecido en el **Apéndice 7 – Plan de Manejo de Fauna Silvestre** del presente Reglamento

# Estudio ecológico



El Operador del aeródromo debe proveer un estudio ecológico aceptable a la AAC, cuando cualquiera de los siguientes eventos ocurra en o cercanías del aeródromo

- Un transportador aéreo experimenta un choque múltiple o ingestión de aves;
- Un transportador aéreo sufre daño por colisión con animales que no son aves, estos animales tienen un tamaño que les permite el acceso a cualquier patrón de vuelo o área de movimiento del aeródromo.

# Factores de atracción abrigo/seguridad/descanso/nidos



# 153.475. Servicio de dirección en plataforma

El Operador de aeródromo debe establecer los procedimientos para proporcionar un servicio de dirección en la plataforma apropiado, que garantice la seguridad operacional, notificar a la dependencia ATS del aeródromo, y que sea aceptable a la AAC para

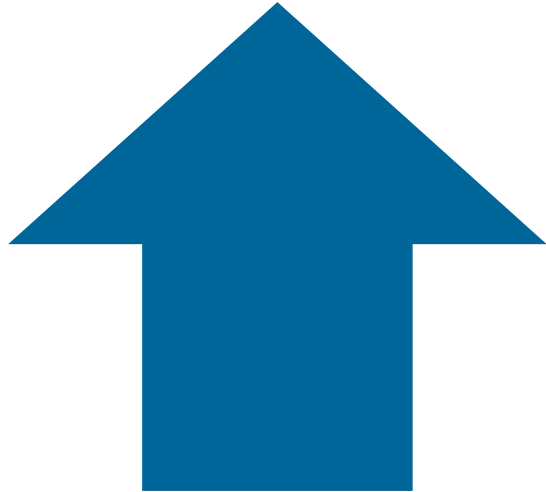
- reglamentar el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos;
- reglamentar la entrada de aeronaves y coordinar con la torre de control del aeródromo su salida de la plataforma; y
- asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades.

## 153.480. Servicio de las aeronaves en tierra

El Operador de aeródromo debe establecer procedimientos para

- que las aeronaves en tierra se dispongan del suficiente equipo extintor de incendios, para la intervención inicial en caso de que se incendie el combustible, y de personal entrenado para ello;
- atender a un cerramiento importante de combustible
- requerir la presencia inmediata de los servicios de salvamento y extinción de incendios ante un incendio

# Reabastecimiento de combustible



El Operador de aeródromo debe establecer procedimientos para que el reabastecimiento de combustible se haga con seguridad cuando las aeronaves tengan pasajeros:

- Embarcados a bordo
- desembarcando



El equipo terrestre se debe ubicar de manera que permita

- utilizar un número suficiente de salidas para que la evacuación se efectúe con rapidez; y
- disponer de una ruta de escape en caso de emergencia.

# 153.485. Operaciones de los vehículos de aeródromo

El Operador de aeródromo debe establecer procedimientos para el movimiento de vehículos en el área de movimiento, incluyendo:

Limitar el acceso al área de movimiento y áreas de seguridad	Establecer / e implementar procedimientos para el acceso seguro, ordenado, y operación de vehículos de superficie	Incluir provisiones de las consecuencias del incumplimiento con los procedimientos por un empleado, residente o contratista
--	---	---

# 153.490. Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie

## Sistema Avanzado de Guiado y Control de Movimiento en Superficie (A-SMGCS)



El Operador de aeródromo debe implementar un sistema de guía y control del movimiento en la superficie en función de:

- volumen de tránsito aéreo;
- condiciones de visibilidad en que se prevé efectuar las operaciones;
- necesidad de orientación del piloto;
- complejidad del trazado del aeródromo; y
- circulación de vehículos.

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

El Operador del aeródromo debe verificar que los equipos necesarios para operaciones se encuentren en ese lugar para fines de navegación aérea; no se deben emplazar equipos o instalaciones en:

una franja de pista, un área de seguridad de extremo de pista, una franja de calle de rodaje, si estos constituyeran un peligro para las aeronaves; o

una zona libre de obstáculos si se determina que constituye un peligro para las aeronaves en vuelo.

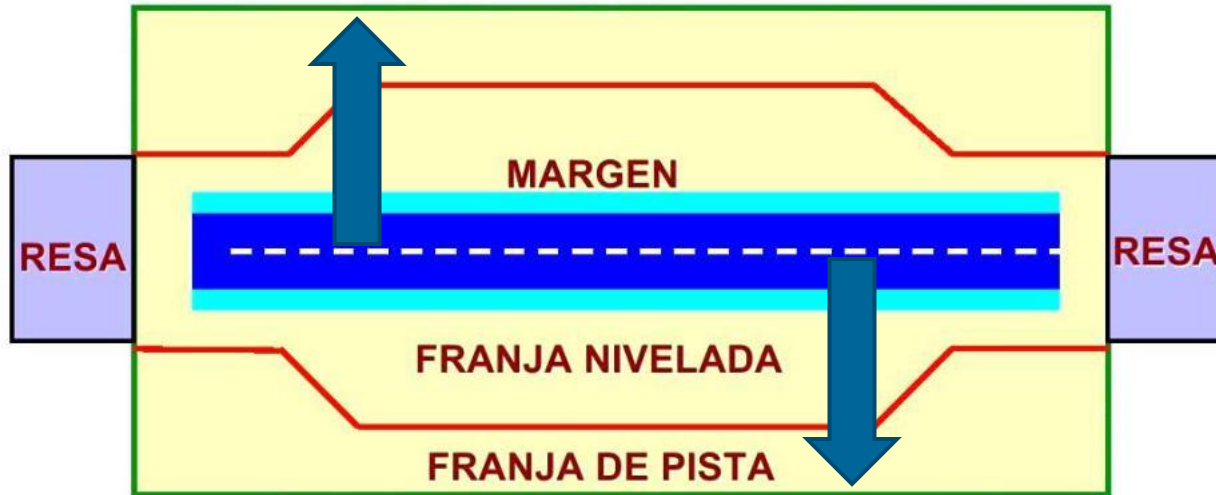
# Frangibilidad

Todo equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea debe ser frangible y colocado lo más bajo posible cuando se encuentre en:

- la franja de pista a:
  - 75 m o menos del eje de pista cuando el número de clave del aeródromo es 3 o 4; o
  - 45 m o menos del eje de pista cuando el número de clave del aeródromo es 1 o 2;
- en el área de seguridad de extremo de pista, la franja de calle de rodaje;
- en una zona libre de obstáculos y que constituya un peligro para las aeronaves en vuelo.

# Franja de pista

75 m clave 3 o 4



45 m clave 1 o 2

## PISTA

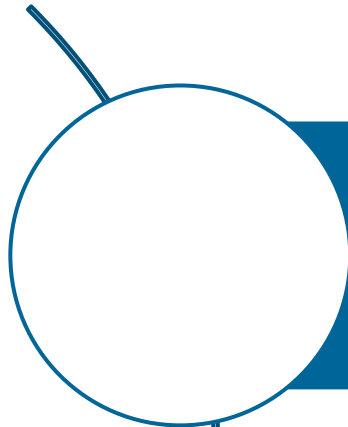
# 153.500. Vallas

El Operador de aeródromo debe proveer una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar

la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves

el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo restringida al público

# 153.505 Iluminación para fines de seguridad



Cuando se considere conveniente por razones de seguridad, se debe iluminar, a un nivel mínimo indispensable, las vallas u otras barreras del aeródromo



Se debe estudiar si convendría instalar luces, de modo que quede iluminado el terreno a ambos lados de las vallas o barreras, especialmente en los puntos de acceso

## 153.510. Facilidades de Combustibles de Aviación

Los Operadores y empresas que proporcionen servicios a las aeronaves en tierra

deben mantener suficiente equipo extintor de incendios y personal entrenado para una intervención inicial de

- derramamiento importante de combustible o
- incendio

se debe disponer de un procedimiento efectivo para requerir la inmediata presencia del SSEI del aeródromo.

# 153.515. Protección al Público



**El Operador del aeródromo para proteger el ingreso del público debe:**

mantener el aeródromo con cercas o vallas de un alto adecuado y/o cerco de alambre para evitar incursiones en pista

establecer procedimientos para inspeccionar una vez por semana todas las cercas perimetrales y puertas

informar mediante reporte

gestionar la reparación sin demora de cualquier valla dañada o puertas rotas.

# 153.520. Información



Todas las áreas restringidas o prohibidas para el uso público se indican con una señalización adecuada:

- AEROPUERTO - PROHIBIDA LA ENTRADA- ZONA RESERVADA SOLO PERSONAL AUTORIZADO

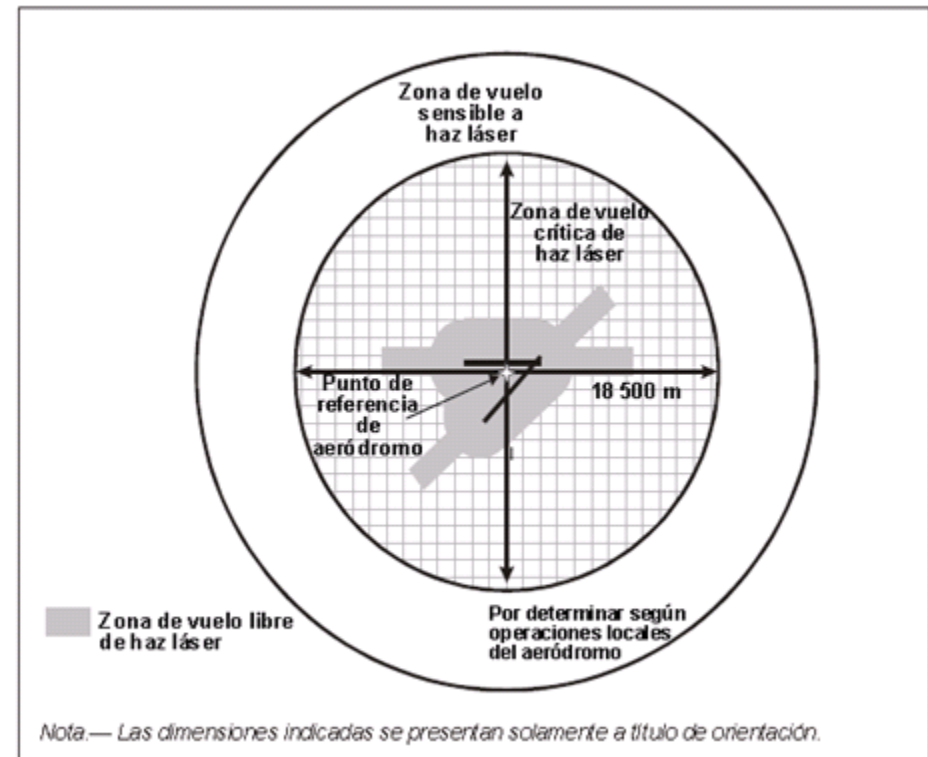
# 153.525. Iluminación

Se debe instalar Iluminación en las áreas adecuadas y en los edificios para evitar la entrada no autorizada del público en las áreas operativas y de seguridad durante las horas de oscuridad.

Toda la iluminación debe ser inspeccionada periódicamente

# 153.530. Emisiones láser que pueden ser peligrosas para la seguridad de las aeronaves

Para proteger la seguridad de las aeronaves de los efectos peligrosos de las emisiones láser alrededor de los aeródromos, el operador del espacio aéreo en coordinación con la AAC debe establecer las siguientes zonas protegidas:



# 153.535 Reporte de condiciones del aeródromo

El Operador  
de  
aeródromo  
debe

- elaborar los procedimientos para reportar las condiciones del aeródromo
- notificar a la AAC si existe alguna condición que pueda afectar a la seguridad de las operaciones aéreas para la emisión de un NOTAM si es necesario.

# Reporte de algunas condiciones

Actividades de Construcción en las áreas utilizadas por las aeronaves

Superficie irregularidades en cualquier superficie utilizada por las aeronaves

Condiciones de coeficiente de rozamiento bajo en pistas húmedas o mojadas

Objetos FOD en cualquier área de movimiento



## 153.540. Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma.

Se debe inspeccionar y notificar las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas, y se darán informes de importancia operacional, o que afecten el rendimiento de las aeronaves, particularmente respecto a lo siguiente

# Condiciones del Área de movimiento y las instalaciones

presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma;

presencia de bancos de nieve o de nieve acumulada adyacentes a una pista, calle de rodaje o plataforma;

presencia de productos químicos o líquidos anticongelantes en una pista o en una calle de rodaje;

otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas;

avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales; y

avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica.

# 153.545. Agua en la Pista



## 153.550. Control de Emisión de Cenizas Volcánicas

El Operador de aeródromo ubicado en una zona de influencia volcánica, debe preparar un plan de contingencia para el control de emisiones volcánicas



# Plan de contingencia

El plan de contingencia para el control de emisiones volcánicas debe incluir procedimientos antes, durante y después del fenómeno natural para proteger a:

- Aeronaves en vuelo;
- Aeronaves en tierra;
- Tanques de combustible;
- Vehículos: cisternas, camiones contra-incendios, camiones; e Infraestructura aeronáutica

# Capítulo F

## Mantenimiento de las superficies de las áreas de movimiento

# 153.600. Generalidades

Todo Operador de aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento incluyendo, cuando sea apropiado, un programa de mantenimiento preventivo, para asegurar que las instalaciones se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea según lo establecido en el ***Apéndice 10 – Condiciones de Superficie*** del presente Reglamento y que sea aceptable a la AAC.

# 153.605. Mantenimiento de los pavimentos

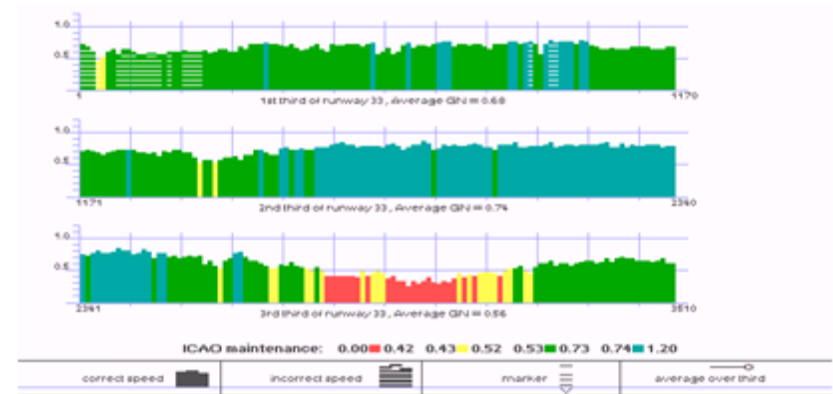
Todo Operador de aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de las superficies de las áreas de movimiento del aeródromo, incluidos los pavimentos (pistas, calles de rodaje, y plataformas) y áreas adyacentes aceptable a la AAC en el que se incluirá las inspecciones y condiciones de seguridad, a fin de evitar y eliminar cualquier objeto/desecho suelto que pudiera causar daños a las aeronaves.

La superficie de una pista se debe mantener de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales como se indica en el **Apéndice 11 - Mantenimiento**.

# 153.610. Características de rozamiento de los pavimentos

El  
operador  
de  
aeródromo  
debe:

- medir periódicamente las características de rozamiento de la superficie de la pista
- evaluar y adoptar las medidas correctivas de mantenimiento cuando las características de rozamiento de toda la pista, o de parte de ella, sean inferiores al nivel mínimo de rozamiento establecido en el **Apéndice 10 – Condiciones de Superficie** del presente Reglamento y que sea aceptable a la AAC.



# Plan de contingencia de Ceniza Volcánica

El plan de contingencia para el control de emisiones volcánicas debe incluir procedimientos antes, durante y después del fenómeno natural para proteger a:

- Aeronaves en vuelo;
- Aeronaves en tierra;
- Tanques de combustible;
- Vehículos: cisternas, camiones contra-incendios, camiones; e Infraestructura aeronáutica

# 153.615. Eliminación de nieve, nieve fundente y hielo de los pavimentos

Todo Operador de aeródromo debe mantener la superficie de los pavimentos limpia de nieve, nieve fundente, hielo la pista, las calles de rodaje y plataforma.

Las plataformas deben mantenerse limpias de nieve, nieve fundente y hielo para permitir que las aeronaves maniobren con seguridad o, cuando sea apropiado, sean remolcadas o empujadas

# 153.615. Eliminación de nieve, nieve fundente y hielo de los pavimentos

Cuando no pueda llevar a cabo simultáneamente la limpieza de nieve, nieve fundente y, hielo de las superficies del área de movimiento, el orden de prioridad debe ser como sigue, pero puede modificarse previa consulta con los usuarios del aeródromo cuando sea necesario:

- pistas en servicio
- calles de rodaje que conduzcan a las pistas en servicio
- plataformas;
- apartaderos de espera; y
- otras áreas.



# 154.620. Recubrimiento de los pavimentos de las pistas

El recubrimiento se debe efectuar empezando en un extremo de la pista y continuando hacia el otro extremo, de forma que, según la utilización normal de la pista, en la mayoría de las operaciones las aeronaves se encuentren con una rampa descendente.

Antes de poner nuevamente en servicio temporal la pista cuyo pavimento se recubre, el eje debe ser marcado con arreglo a las especificaciones que corresponden a la Señal de eje de pista y que se encuentran descritas en el **Apéndice 5 – Señalización del Área de Movimiento** del LAR 154 y que sea aceptable a la AAC.

# Capítulo G

## Mantenimiento de las Ayudas Visuales

# 153.700. Generalidades

Todo Operador de aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento incluyendo, cuando sea apropiado, un programa de mantenimiento preventivo, para asegurar que las instalaciones se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea según lo establecido en el ***Apéndice 10 – Condiciones de Superficie*** del presente Reglamento y que sea aceptable a la AAC.

# Programas de Mantenimiento

Los programas de mantenimiento deben ser incluidos en el Manual del aeródromo

El Operador del aeródromo debe disponer de personal debidamente capacitado

El Operador del aeródromo debe mantener los registros de capacitación del personal actualizados y a disposición de la AAC cuando sea solicitado

# Mantenimiento de las ayudas visuales



# Procedimientos de mantenimiento

El Operador del aeródromo debe disponer para las operaciones de mantenimiento de los siguientes documentos:

- inspecciones de servicio que componen el programa de mantenimiento.
- registro de los resultados de cada actividad de mantenimiento, programadas o no programadas.
- reparaciones y resolución de problemas del equipo y los resultados de esas acciones, así como detalle de los síntomas relacionados con el mal funcionamiento.
- niveles de stock de partes de repuesto.

# Tipos de Mantenimiento



## Tipos de mantenimiento

- **Mantenimiento correctivo,** después de ocurrir los daños
- **Mantenimiento preventivo** realizado a **INTERVALOS** de tiempo

# Registros de mantenimiento

El Operador del aeródromo debe mantener actualizado el sistema de registros



La AAC al revisar los registros debe determinar si el mantenimiento se cumplió con la frecuencia requerida conforme al Apéndice 6 – Iluminación del Área de Movimiento del LAR 154

# Frecuencia de las inspecciones

a) *Calles de rodaje - diariamente, para aquellas que estén en uso.*

b) *Plataformas – diariamente*

c) *Áreas de césped - las que pueden necesitarse para uso por aeronaves se inspeccionarán con igual frecuencia que las áreas pavimentadas adyacentes*

d) *Áreas de césped - las que pueden necesitarse para uso por aeronaves se inspeccionarán con igual frecuencia que las áreas pavimentadas adyacentes.*

# Inspecciones de mantenimiento

*Pistas  
Cuatro  
inspecciones  
diarias:*

- **Inspección al amanecer** - inspección minuciosa de la superficie, cubriendo el ancho total de todas las pistas

**Inspección a la mañana** - de todas las pistas, generalmente poniendo especial atención al área entre las luces de borde

**Inspección a la tarde** - igual que la inspección de la mañana

**Inspección al anochecer** - cubriendo todas las pistas, para llenar el vacío entre inspecciones de pista cuando las inspecciones de iluminación no sean necesarias hasta entrada la noche, y debe cubrir toda la superficie de la pista

# 153.705. Mantenimiento preventivo y correctivo de Ayudas Visuales

El Operador del aeródromo se debe asegurar que en los mantenimientos se incluyan como mínimo:

- la planificación del mantenimiento,
- las inspecciones de mantenimiento preventivo,
- inspección visual,
- reparación,
- instalación,
- calibración, y
- los procedimientos de mantenimiento no programado,

conforme a lo especificado en el ***Apéndice 11 – Mantenimiento (Pavimentos, Ayudas Visuales, Energía Eléctrica)*** del presente Reglamento.

# Luz fuera de servicio



Una luz está fuera de servicio cuando:

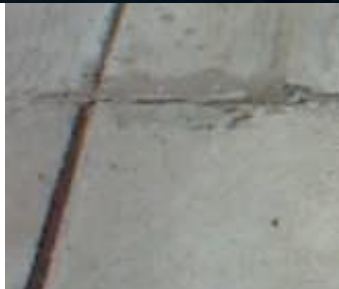
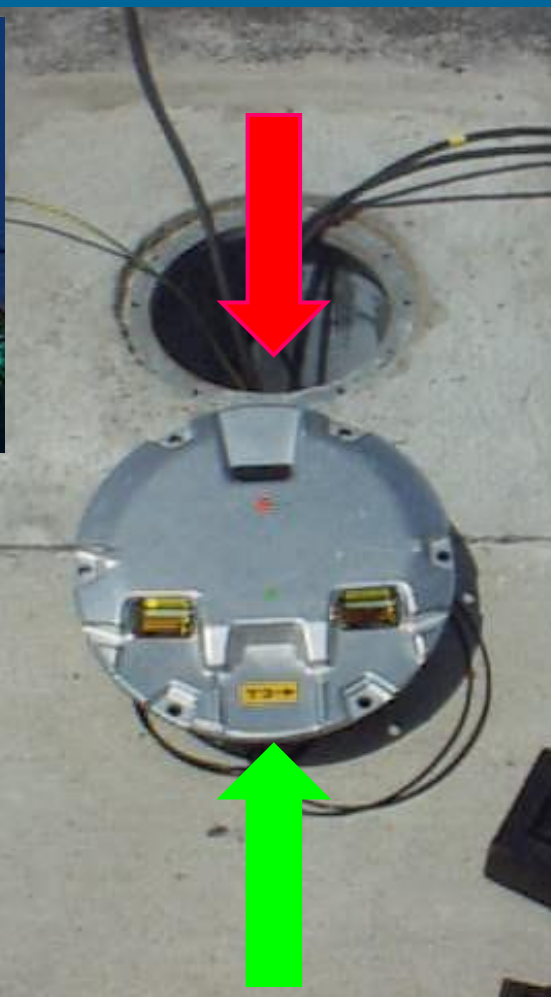
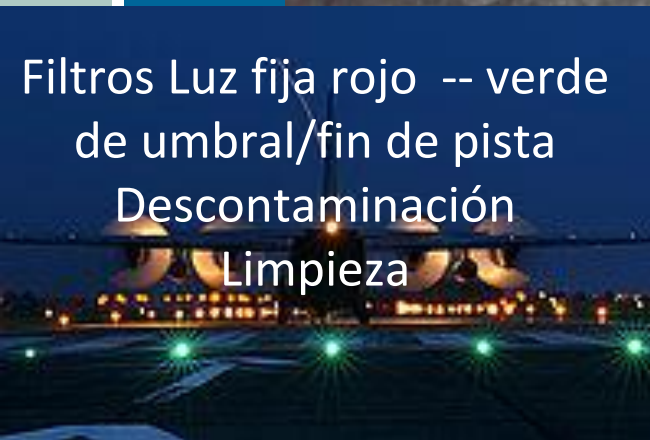
- la intensidad media de su haz principal es inferior al 50% del valor especificado,
- la intensidad media de diseño del haz principal de las luces es superior al valor indicado



Tal como se indica en **Apéndice 11 – Mantenimiento (Pavimentos, Ayudas Visuales, Energía Eléctrica)** del presente Reglamento.



# Mantenimiento de luces empotradas



# Mantenimiento preventivo CAT II y III



# Medición de la intensidad de las luces

La medición sobre el terreno de la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces de los sistemas de luces de aproximación y de pista para pistas de aproximación de precisión Categoría II o III se debe efectuar:

- midiendo todas las luces, a fin de asegurar el cumplimiento de las especificaciones correspondientes contenidas en ***Apéndice 11 – Mantenimiento (Pavimentos, Ayudas Visuales, Energía Eléctrica)*** del presente Reglamento.

# La medición de la intensidad



La medición de la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación en pista, para las pistas de aproximación de precisión Categoría II o III se debe efectuar con una unidad móvil de medición de suficiente exactitud para analizar las características de cada luz

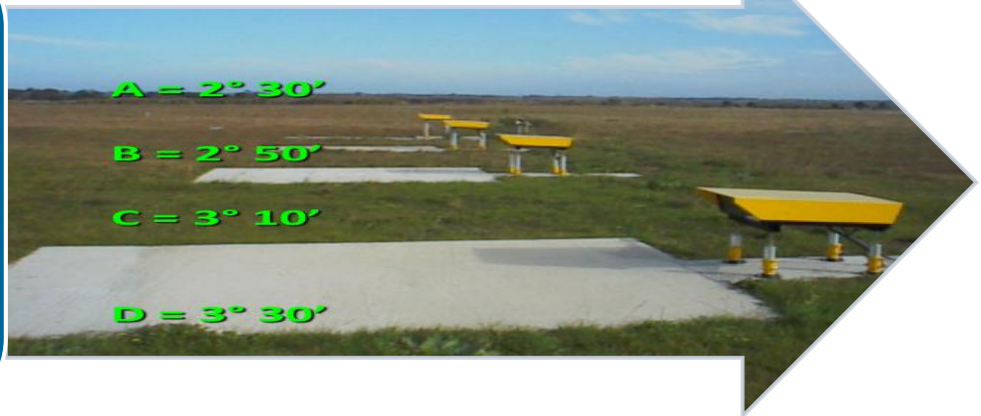


# Sistema PAPI

El Operador de aeródromo debe verificar periódicamente:

- todas las lámparas del sistema PAPI estén encendidas y sean de igual intensidad,
- limpieza de los vidrios difusores, filtros y reglaje en elevación (ángulo vertical) de los dispositivos o de las unidades

**Apéndice 11 –  
Mantenimiento  
(Pavimentos, Ayudas  
Visuales, Energía  
Eléctrica) del presente  
Reglamento**



# Las señales en las zonas pavimentadas

El Operador del aeródromo debe inspeccionar

todas las señales en las zonas pavimentadas, por lo menos cada seis meses

El programa de mantenimiento debe incorporar frecuencia de inspecciones, dependiendo de

condiciones locales, para determinar el deterioro de las señales debido a las condiciones meteorológicas

decoloración por suciedad o debido al caucho de los neumáticos

Establecer el programa para mantenimiento conforme el **Apéndice 11 – Mantenimiento (Pavimentos, Ayudas Visuales, Energía Eléctrica)** del presente Reglamento



# 153.710. Requisitos de fiabilidad de las ayudas visuales

## El Operador de aeródromo debe garantizar

la fiabilidad del sistema de iluminación del sistema de las ayudas visuales del aeródromo, esencial para la seguridad operacional, capacidad y funcionamiento, especialmente para operaciones de baja visibilidad.

un servicio confiable y operación adecuada

Las inspecciones programadas, pruebas y calibraciones se deben realizar periódicamente cada 3 meses para asegurar la fiabilidad de la iluminación

# Fiabilidad de las ayudas visuales



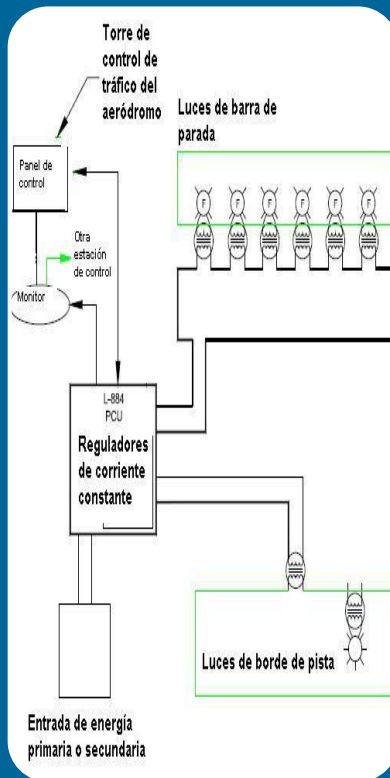
La fiabilidad de las ayudas visuales es responsabilidad del Operador del aeródromo

- implementar un procedimiento de control y corrección de las ayudas visuales, que presenten defectos en el nivel de actuación para el cual fueron diseñadas
- asegurar que la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados en el **Apéndice 6 – Iluminación del Área de Movimiento** del LAR 154 y que sea aceptable a la AAC.

# 153.715. Circuitos serie de las ayudas visuales y sala de reguladores RCC

El operador del aeródromo debe

- realizar periódicamente controles de mantenimiento preventivo a los circuitos de iluminación del aeródromo necesario para un funcionamiento fiable del sistema
- las pruebas de resistencia del aislamiento en todos los circuitos de la pista y rodaje deben realizarse en base a los documentos relacionados al presente Reglamento



# 153.720. Sistemas de control remoto de las ayudas visuales

El operador del aeródromo debe

- establecer un programa de mantenimiento para sistema de control de las ayudas visuales
- El programa debe incluir la capacitación necesaria para el personal del mantenimiento del sistema y para el personal del aeródromo
- Todas las personas que trabajen en el mantenimiento deben estar adecuadamente entrenadas.

# 153.725. Mantenimiento de la energía eléctrica primaria y secundaria

Energía secundaria

Energía Primaria

Proyectores de la plataforma



Circuitos de pista

Transformadores y reguladores

Subestación de energía eléctrica

Fuente secundaria de energía eléctrica

Iluminación de plataforma



# Fiabilidad operacional de las instalaciones eléctricas

El Operador de aeródromo debe asegurar el buen estado de servicio y la fiabilidad operacional de

- las instalaciones eléctricas de energía primaria y secundaria del aeródromo
- las instalaciones de navegación aérea (VOR, DME, NDB)
- las ayudas electrónicas para el aterrizaje, el RADAR del sistema de vigilancia
- los equipos de comunicaciones del servicio de tránsito aéreo
- el equipo de los servicios meteorológicos
- la iluminación de la plataforma y edificios aceptable a la AAC.

# Capítulo H

## **Notificación de Construcción, Remodelación, Activación, Desactivación de las Áreas en el Aeródromo**

# 153.800. Proyectos que requieren notificación

## Un operador de aeródromo que propone:

construir, alterar, activar o desactivar un aeródromo de uso civil o alterar las áreas de movimiento o uso de dicho aeródromo debe notificar a la AAC sobre estas actividades, excepto cuando:

- Un aeródromo está sujeto a las condiciones de un convenio del Estado, que requiere un plan de aeródromo vigente aprobado por la AAC;
- Un aeródromo cuyas operaciones de vuelo serán realizadas bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y que es usado o se pretende usar por un período de 30 días consecutivos o menos, con no más de 10 operaciones por día.

# 153.805. Notificación de Intención

Todo operador de aeródromo debe notificar a la AAC en la forma prescrita en 153.810, si tiene intención de realizar cualquiera de las siguientes actividades:

Desactivar, interrumpir o suspender el uso o abandonar un aeródromo o cualquier área de despegue o aterrizaje por un período de un año o más

Construir, realinear, alterar, activar, o interrumpir o suspender el uso de una calle de rodaje asociada con un área de despegue o aterrizaje de uso público

Cambiar el estado de un aeródromo de uso privado a uso público, o de uso público a otro

Cambiar cualquier patrón de tráfico o altitud o dirección del patrón de tráfico

Cambiar el estado de IFR a VFR o VFR a IFR

# Notificación de Construcciones

**Construcción o de otra manera, establecimiento de un nuevo aeródromo o activación de un aeródromo;**

**Construcción, realineación, alteración, o activación de cualquier pista u otra área para aterrizaje o despegue de las aeronaves de un aeródromo;**

**Construcción, realineación, alteración, activación, o interrumpir o suspender el uso de una calle de rodaje asociada con un área de despegue o aterrizaje en un aeródromo de uso público**

# 153.810. Notificación de Cumplimiento

Cada Operador debe notificar cumplimiento a la AAC, describiendo:

En el caso prescrito en los párrafos (a) al (d) de 153.805, 90 días antes del día de inicio del trabajo; o

En los casos prescritos en los párrafos (e) al (g) de 153.805, 90 días antes de la fecha planificada para la implementación

# Emergencia



# Notificación de Cumplimiento

En una  
emergencia  
que  
involucre:

- el servicio público esencial,
- salud pública, o
- seguridad pública, o
- cuando el retraso que surge del requerimiento de los 90 días de anticipación, podría resultar en una pérdida de tiempo no razonable
- un proponente puede proveer comunicación a la oficina de aeródromos de la AAC, por cualquier medio disponible tan pronto como sea posible.

# Notificación de Cumplimiento

La notificación relacionada con desactivación, uso discontinuado, o abandono de un aeródromo, un área para despegue o aterrizaje, o calle de rodaje debe ser presentado a la AAC.

- Se requiere una notificación con 30 días de anticipación; cuando un procedimiento establecido de aproximación por instrumentos es involucrado o cuando la propiedad afectada está sujeta a cualquier acuerdo con la AAC, requiriendo que sea mantenido y operado como un aeródromo para uso público.

Dentro de 15 días después del cumplimiento de cualquier proyecto de aeródromo, el Explorador/Operador del proyecto notificará a la AAC las acciones efectuadas.

# Capítulo I

## Evaluación de la Seguridad Operacional

# Objetivo

Proporcionar los fundamentos básicos del contenido del Capítulo I Operación de aeródromos en el LAR 153.

# 153.900. Generalidades

La evaluación de la seguridad operacional es un estudio comprensivo que se debe realizar cuando existen:

desviaciones de las normas o regulaciones, o

por cambios en las operaciones de los aeródromos.

# La evaluación de la Seguridad Operacional

La evaluación debe considerar no solo el cumplimiento de la norma pero también la gestión de cualquier riesgo a la seguridad operacional, que se extiende más allá del cumplimiento del reglamento evitando así que se generen otros riesgos.

Cuando un cambio o desviación impacta a varios usuarios del aeródromo (operadores de aeronaves, servicio de navegación aérea o proveedores de servicio en tierra, etc.) se debe involucrar a todos los usuarios en el proceso de evaluación de la seguridad operacional.

# 153.905. Aplicación

Una evaluación de seguridad operacional debe considerar el impacto de una desviación específica o cambio en todos los factores relevantes que se ha determinado que afectan la seguridad operacional.

# Una Evaluación de Seguridad operacional es aplicable

diseño de aeródromos, incluyendo configuraciones de pistas, longitudes de pistas, calles de rodaje, y acceso configuraciones de plataforma, puertas, puentes aéreos, ayudas visuales, infraestructura y capacidades de SEI

tipos de aeronaves y sus dimensiones y características de rendimiento diseñados para operar en el aeródromo

densidad y distribución del tráfico

servicios de tierra del aeródromo

comunicaciones aire-tierra y parámetros temporales para comunicaciones de voz y enlace de datos

# Compatibilidad de los aeropuertos con el 747-8:

747-8

*Cómo dar cabida al 747-8 en aeropuertos  
Código E a través del Estudio Aeronáutico*



# Evaluación de la seguridad

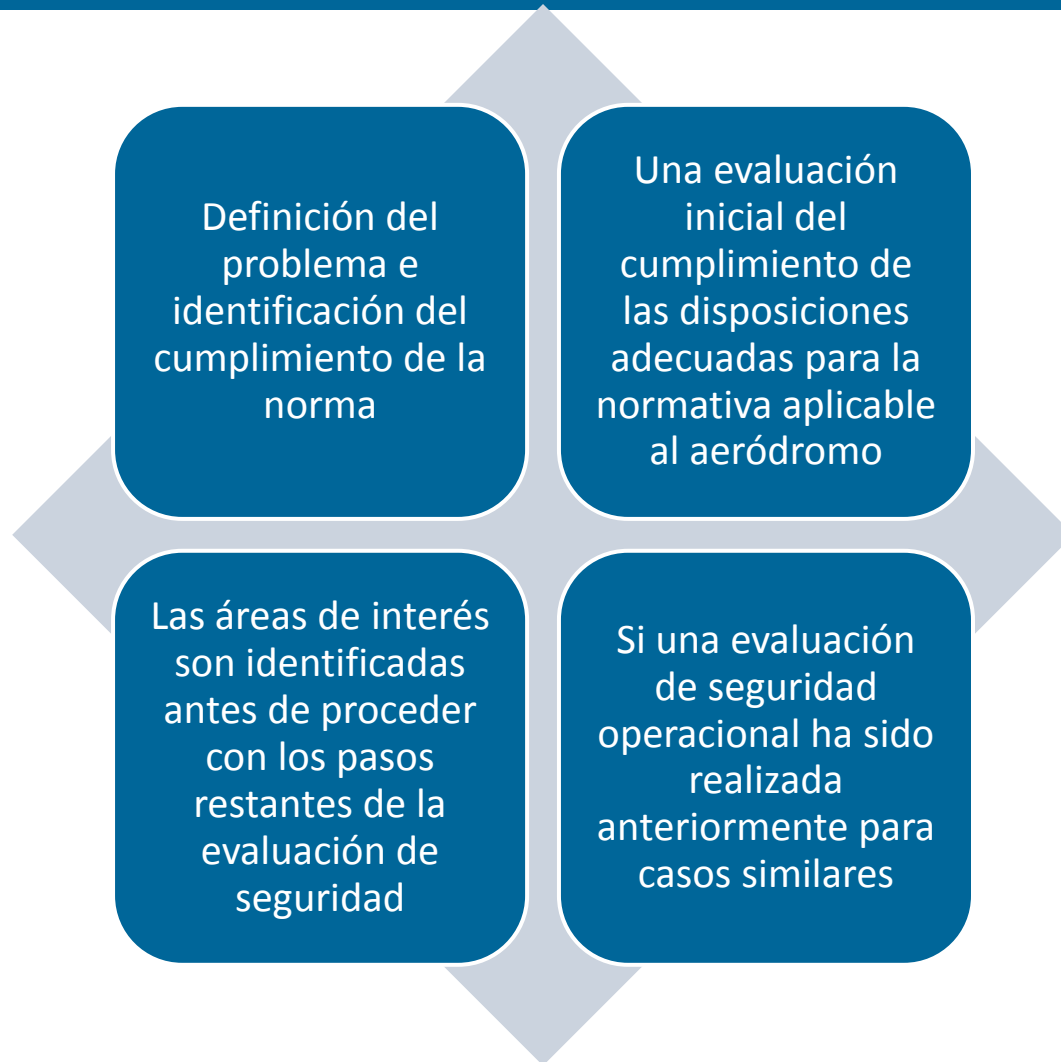
El operador del aeródromo es responsable de controlar la aplicación de las medidas de mitigación identificadas por la evaluación de la seguridad operacional.

La AAC debe revisar la evaluación de la seguridad proporcionada por el operador del aeródromo y las medidas de mitigación resultante, procedimientos operacionales y las restricciones operativas, que sean necesarias, y es responsable de su decisión y la supervisión posterior de su aplicación.

# 153.910 Metodologías de la Seguridad Operacional

Este proceso incluye la verificación de la adecuación de las medidas de protección contra los riesgos y sus consecuencias previstas por las instalaciones del aeródromo ya existente, la evolución prevista, y las actividades operacionales, así como por todas las medidas de mitigación propuestas

# Evaluación de la seguridad operacional



# Evaluación de la seguridad operacional



# Tres metodologías

En función de la naturaleza del riesgo, tres metodologías pueden ser utilizadas para evaluar si la gestión adecuada:

- El método de tipo "A". La evaluación del riesgo, está basado en el diseño y validación de la aeronave / sistema, certificación, los resultados de simulación y análisis de accidentes
- El método de tipo "B".. La evaluación del riesgo, es sobre la base de las estadísticas de las operaciones existentes o en el análisis de accidentes, el desarrollo de modelos de riesgo cuantitativo genéricos pueden ser bien adaptados.
- El método de tipo "C". En este caso, un "estudio de evaluación del riesgo" no es necesario. Una simple lógica argumento puede ser suficiente para especificar los requisitos de infraestructura, sistema o procedimiento, sin esperar a que el material adicional

## 153.915 Aprobación o aceptación de una evaluación de seguridad operacional

Una aceptación formal de las evaluaciones de seguridad operacional por la AAC y antes de la implementación del cambio es requerido en el caso de algunos cambios que han sido definidos por el Estado.

# 153.920 Publicación de la Información de Seguridad Operacional

A fin de garantizar la adecuada difusión de información a los interesados, las conclusiones de seguridad operacional relevantes de la evaluación de seguridad son publicadas en la documentación relevante del aeródromo o los sistemas de información

La publicación de esta información se realiza a través del AIP, NOTAM, ATIS u otros medios pertinentes

El operador del aeródromo debe determinar el método más apropiado para la comunicación de la información de seguridad operacional a la comunidad del aeródromo y se asegura de que todas las conclusiones pertinentes de la evaluación de seguridad sean comunicadas de manera adecuada



**Preguntas?**