



**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GUATEMALA, C. A.**

**DE USO
INTERNO**

VIGENCIA:
25/11/2019

CÓDIGO:
GEV-NP-001-2019

ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN:
NOVIEMBRE 2019

PÁGINA:
1 de 47

ALCANCE:

**DESPACHO SUPERIOR
SUBDIRECCIÓN TÉCNICO OPERATIVA
GERENCIA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

TITULO:

**MANUAL DEL INSPECTOR DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
GERENCIA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

GUATEMALA, NOVIEMBRE 2019

ÍNDICE

1	RESOLUCIÓN	5
2	SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDA	6
3	INTRODUCCIÓN	7
4	APLICABILIDAD	8
5	DEFINICIONES.....	9
6	ACRÓNIMOS.....	10
7	OBJETIVOS.....	11
8	LEGISLACIÓN	11
	8.1 REGULACIÓN INTERNACIONAL.....	11
	8.2 REGULACIÓN NACIONAL.....	12
9	MANUAL DE REFERENCIA	12
10	SECCIÓN I: REQUISITOS Y ENTRENAMIENTOS PARA EL INSPECTOR DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	13
	10.1 INTRODUCCIÓN	13
	10.2 CURSOS PARA EL INSPECTOR DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	13
	10.3 ON-THE-JOB TRAINING (OJT)	13
	10.4 CONDUCTA DEL INSPECTOR.....	13
11	SECCIÓN II: AUDITORIAS E INSPECCIONES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	14
	11.1 INTRODUCCIÓN	14
	11.2 PROPÓSITOS	14
	11.3 RESPONSABILIDAD PARA LA ACEPTACIÓN, APROBACIÓN, SUPERVISIÓN Y CUMPLIMIENTO DE PROGRAMAS SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS.	15
	11.4 RESUMEN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN.....	15
	11.5 COMO PLANIFICAR UNA INSPECCIÓN.....	16
	11.6 RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES.....	19
	11.7 FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES	19
12	SECCIÓN III: PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN INICIAL.....	19
	12.1 INSPECCIÓN INICIAL.....	19
	12.2 INSPECCIÓN DE LA APLICACIÓN DE UN OPERADOR PARA LA AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN SITUACIONES NORMALES O ESPECIALES.	20
	12.3 INSPECCIÓN AL MANUAL DE OPERACIONES Y OTRAS INSTRUCCIONES AL PERSONAL	21
	12.4 INSPECCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO	21
	12.5 PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	22
	12.6 PROCESO DE APROBACIÓN PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS	23
13	SECCIÓN IV: PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN PERIÓDICA.....	27
	13.1 INSPECCIONES PERIÓDICAS	27
	13.2 INSPECCIÓN DEL MANUAL DE OPERACIONES Y OTRAS INSTRUCCIONES AL PERSONAL	28
	13.3 INSPECCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO	28
	13.4 INSPECCIÓN DEL ENTRENAMIENTO AL PERSONAL	28

13.5	INSPECCIÓN DE LOS ENVÍOS (PAQUETES Y DOCUMENTOS) EN LAS INSTALACIONES DE CARGA.	28
13.6	INSPECCIÓN DE RAMPA (CARGAMENTO Y ALMACENAMIENTO).....	31
13.7	INSPECCIÓN DE LA INFORMACIÓN AL PASAJERO (AVISOS).....	32
13.8	INSPECCIONES DETALLADAS.....	32
13.9	INSPECCIÓN DE OTRAS INSTALACIONES RELACIONADAS	33
13.10	DISCREPANCIAS EN SITIO / ACCIONES INICIALES	34
13.11	PREPARACIÓN DEL REPORTE Y MANTENIMIENTO DEL REGISTRO	35
13.12	SEGUIMIENTO.....	35
14	SECCIÓN V: PRÁCTICAS DE TRABAJO SEGURAS.....	36
14.1	GENERALIDADES.....	36
14.2	ROPA Y EQUIPO DE PROTECCIÓN.....	36
14.3	EVALUACIÓN DEL RIESGO	36
14.4	SEGURIDAD EN EL ALMACÉN	36
14.5	SEGURIDAD EN LA ZONA DE RAMPA.....	37
14.6	MANEJO DE PAQUETES.....	37
14.7	MATERIALES RADIATIVOS.....	37
14.8	APERTURA DE PAQUETES	38
14.9	TOMANDO MUESTRAS	38
14.10	ROPA Y EQUIPO CONTAMINADOS	38
15	SECCIÓN VI: ACCIDENTE E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	38
15.1	INTRODUCCIÓN	38
15.2	REPORTANDO ACCIDENTES E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS	39
15.3	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS .	39
15.4	REGISTRO DE ACCIDENTES E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	40
15.5	COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	41
16	SECCIÓN VII: PROGRAMA DE CONCIENTIZACION AL PASAJERO.....	42
16.1	INTRODUCCION	42
16.2	EJECUCION DEL PROGRAMA DE CONCIENTIZACION.....	42
16.3	MEDIOS DE COMUNICACION.....	42
16.4	RECURSOS PARA LA CONCIENTIZACIÓN PÚBLICA DEL PASAJERO	42
16.5	DISPONIBILIDAD DE LOS MATERIALES PARA EL PROGRAMA DE CONCIENTIZACION PÚBLICA DEL PASAJERO.	43
17	SECCION VIII: FUENTES DE INFORMACION ADICIONAL	43
17.1	INTRODUCCION	43
17.2	COOPERACION.....	43
18	SECCION IX: PREPARACION DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA	43
18.1	GENERALIDADES.....	43
18.2	FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES	44
19	REVISIÓN Y ACEPTACIÓN DE LA UNIDAD DE NORMAS DE SEGURIDAD AERONÁUTICA.....	46

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

1 RESOLUCIÓN



RES-DS-714-2019

EL DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CONSIDERANDO

Que la Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales; asimismo, está facultada para elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la Ley y sus Reglamentos.

CONSIDERANDO

Que con la necesidad de describir los procesos y procedimientos que promuevan la implementación del programa de inspección del transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y para unificar los criterios del inspector en la certificación, inspección, vigilancia, evaluación y control del manejo de las mercancías peligrosas. Por parte de esta Dirección General se entrega la última actualización del **"MANUAL DEL INSPECTOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS"**, el cual se elaboró en el mes de noviembre del 2019.

POR TANTO

La Dirección General de Aeronáutica Civil; con fundamento en los Considerandos, Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo Numero 384-2001 del Presidente de la República.


RESUELVE:

- I) **APROBAR** la última actualización del **"MANUAL DEL INSPECTOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS"**.
- II) La presente resolución tiene efectos inmediatos.
- III) Notifíquese.

Guatemala, veinticinco (25) de noviembre de dos mil diecinueve (2019).



P.A. Francis Arturo Argueta Aguirre
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DGAC
DESPACHO
SUPERIOR
GUATEMALA, C.A.

9 Ave. 14-75, Zona 13 Guatemala, Guatemala • PBX: (502) 2321-5000 / (502) 2321-5400 ¹

www.dgac.gob.gt

2 SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDA

las enmiendas a la presente regla serán indicadas mediante una barra vertical en el margen izquierdo, enfrente del renglón, sección o figura que esté siendo afectada por el mismo. La edición será el reemplazo del documento completo por otro.

Estas enmiendas se deben de anotar en el registro de ediciones y enmiendas, indicando el número correspondiente, fecha de efectividad y la fecha de inserción.

Así mismo toda diferencia que exista entre el Anexo 18, los reglamentos y los documentos de OACI serán remitidos al departamento de seguridad operacional de OACI de esta dirección para que los mismos sean transmitidos por medio del efod (electronic filling of differences).

EDI/ENM.	FECHA DE EMISIÓN	FECHA DE INSERCIÓN	INSERTADA POR:
ORIGINAL	2015		A. MAZARIEGOS
REVISIÓN # 1	2019	Noviembre	A. MAZARIEGOS

3 INTRODUCCIÓN

Como es requerido por el ANEXO 18 a la Convención de Chicago, cada Estado contratante debe establecer procedimientos adecuados de vigilancia, mediante la ejecución de auditorías, inspecciones periódicas o aleatorias, con el objetivo de que todas las Regulaciones promulgadas por el Estado, concernientes a Mercancías Peligrosas, sean acatadas.

Las políticas, procedimientos y guías presentadas en este Manual están diseñadas para promover la implementación del Programa de Inspección del Transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea y para unificar los criterios del Inspector en la certificación, inspección, vigilancia, evaluación y control del manejo de las mercancías peligrosas.

Es una guía para realizar, principalmente, en la inspección a las empresas aéreas de transporte público nacional e internacional con aeronaves civiles, asimismo aplicará a las empresas que se dedican a la expedición, aceptación y manipulación de Mercancías Peligrosas. También aplicará a las empresas de apoyo terrestre.

Este manual resume los procedimientos que el Inspector de Mercancías Peligrosas debe seguir en el cumplimiento de sus funciones.

4 APLICABILIDAD

El cumplimiento estricto en este Manual se basa y está en cumplimiento con la Ley General de Aviación Civil del estado de Guatemala, y sus Reglamentos Aeronáuticos (RAC 18), ANEXO 18 de OACI, así como con las Instrucciones Técnicas sobre el transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas Doc. 9284 vigentes, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Este manual contiene la información, orientación y guía a ser utilizada por los Inspectores de Mercancías Peligrosas, concerniente a la realización de Inspecciones relacionadas con el transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea, aceptación y aprobación de los Manuales de Mercancías Peligrosas, y la aprobación de los Programas de Entrenamiento para el personal involucrado en esta actividad, según se tenga descrito en la DGAC.

Los términos “Materiales Peligrosos” y “Mercancías Peligrosas” utilizados en esta Sección son sinónimos.

5 DEFINICIONES

A continuación se define una serie de términos necesarios para comprender el significado de lo expuesto en este Manual:

Acatamiento: El estado de acatar los requisitos especificados en una regulación.

Accidente imputable a mercancías peligrosas: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él, que ocasiona lesiones mortales o graves a alguna persona o daños de consideración a los bienes o al medio ambiente.

Aprobación: Una autorización emitida por la autoridad nacional apropiada para: el transporte de aquellos artículos en la lista de Mercancías Peligrosas cuyo transporte se prohíbe en avión de pasajero y/o de carga y a la que la Provisión Especial A1, A2 o A109 ha sido asignado; o (b) otros propósitos según lo especificado en las Instrucciones.

Auditoria: Es un examen o comparación sistemática e independiente sobre la forma en que se está llevando a cabo una actividad y la forma en que los procedimientos operacionales autorizados dicen que se deberá llevar a cabo. El propósito de la auditoria es evaluar la necesidad de mejoramiento de los procedimientos y de acciones correctivas y establecer si el operador continúa en cumplimiento con las Regulaciones Aplicables.

Autoridad Competente: Dirección General de Aeronáutica Civil u/u Organismo/s o persona/s designado/s que tiene/n la competencia necesaria atribuida mediante las disposiciones jurídicas correspondientes.

Certificado de operador aéreo COA: Documento oficial expedido por la DGAC por el cual se autoriza a un operador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial de acuerdo a la Legislación y reglamentación aeronáutica del Estado Guatemalteco y en concordancia a las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

Certificado operativo CO: Documento oficial expedido por la DGAC, por el cual se autoriza a una entidad para prestar servicios aeronáuticos o aeroportuarios de acuerdo a la legislación y reglamentación aeronáutica del Estado Guatemalteco y en concordancia a las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional. Dicha entidad no realiza actividades de transporte aéreo comercial.

Documentos Adicionales: Incluye una copia del Manifiesto de Ruta Aéreo cuando se es requerido, una copia de la lista de chequeo usada por el operador en la aceptación de Mercancías Peligrosas, una copia del formulario usado para dar una notificación escrita al piloto de la aeronave y el certificado de empaquetamiento de un material radioactivo.

Evidencia objetiva: Se refiere a los documentos, fotografías, gráficos, tablas, datos, registros o información fidedigna que utilizan para mostrar o dar seguimiento al cumplimiento de un requerimiento.

Exención: Una autorización emitida por una autoridad nacional apropiada que exime al operador de cumplir con ciertas regulaciones en el Transporte de Mercancías Peligrosas.

Inspector de Mercancías Peligrosas: Es equivalente al título de Inspector de Transporte de Mercancías Peligrosas así como Inspector de Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

Inspección: Evaluación de un tema específico, función, procedimiento, componente o parte de la operación de la compañía, ya sea rutinaria o por una razón específica a efecto de verificar si se siguen los procedimientos operacionales establecidos y si los mismos están en cumplimiento de las regulaciones.

Investigación: Búsqueda sistemática para la documentación de hechos relevantes de un caso de supuesta violación de las regulaciones, y de la cual, puede tomarse una decisión para realizar la acción apropiada.

Incidente imputable a mercancías peligrosas: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionada con el — que no constituye un accidente imputable a mercancías peligrosas y que no tiene que producirse necesariamente a bordo de alguna aeronave — que ocasiona lesiones a alguna persona, daños a los bienes o al medio ambiente, incendio, ruptura, derramamiento, fugas de fluidos, radiación o cualquier otra manifestación de que se ha vulnerado la integridad de algún embalaje. También se considera incidente imputable a mercancía peligrosa toda ocurrencia relacionada con el transporte de mercancías peligrosas que pueda haber puesto en peligro a la aeronave o a sus ocupantes.

Procedimientos: Una serie de pasos seguidos en una orden regular (cuando, donde, como, que y por quien una tarea debe ser completada).

6 ACRÓNIMOS

DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.	SARPS	Standard and recomendad anexes prácticas.
ERAP	Plan de Asistencia en Respuesta a una Emergencia.	OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
GCT	Grupo de certificación técnica.	OACI IT'S	Se refiere a la edición actualizada de las Instrucciones Técnicas de la OACI para el Transporte de Seguro de Mercancías Peligrosas por vía Aérea.
IAEA	Agencia Internacional para la Energía Atómica.	PCO	Proceso de Certificación de Operadores.
IATA	Asociación Internacional del Transporte Aéreo.	UN	Organización de las Naciones Unidas.
MIMP	Manual del inspector de mercancías peligrosas.	MIT	Manual de Instrucciones Técnicas.

7 OBJETIVOS

El MIT tiene como objetivo unificar los procedimientos, con su respectiva documentación y servir de guía funcional, para que los Inspectores puedan desarrollar sus tareas, con el fin de eliminar todas las contradicciones que pudieran originarse como resultado de la experiencia en el campo de trabajo. Constituye una herramienta principal de trabajo para el Inspector en el logro de los objetivos mencionados, el cual ha sido desarrollado, y ajustado a la Ley General de Aviación Civil de cada DGAC, a las Normas y Métodos recomendados y a los procedimientos, guías de la OACI.

8 LEGISLACIÓN

8.1 REGULACIÓN INTERNACIONAL

Organización de Aviación Civil Internacional.

El Anexo 18 a la Convención de Aviación Civil Internacional fue desarrollado para responder a una demanda por los Estados contratantes por acuerdos internacionales en conjunto a las disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

Estas disposiciones se basan en las recomendaciones del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas y el Reglamento para el transporte seguro de materiales radiactivos de la Agencia Internacional de Energía Atómica. Todas las enmiendas del Anexo 18 han sido aprobadas por el Consejo a raíz de una recomendación del Grupo de expertos de Materiales Peligrosos de la Comisión de Navegación Aérea y la consulta con los Estados.

Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, Doc. 9284.

Las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de la OACI contiene el material técnico detallado completamente comprensivo de regulaciones internacionales. Las Instrucciones Técnicas también pueden ser enmendadas por el Consejo de la OACI, siguiendo una recomendación del Panel de Mercancías Peligrosas de la Comisión de la Navegación Aérea y de las consultas con Estados. Los Zarpas, están contenidas en el Anexo 18. Las Instrucciones Técnicas contienen todas las instrucciones detalladas para el transporte seguro de Mercancías Peligrosas por vía aérea. Se publican cada dos años.

Suplemento a las Instrucciones Técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional.

El Suplemento a las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea provee información que es de interés primario. Ciertas Mercancías Peligrosas, las cuales son normalmente prohibidas para el transporte por vía aérea (identificadas en la tabla 3-1 del Documento 9284 de la OACI por Estipulación Especial A-1,A-2 o A-109), pudieran ser específicamente autorizadas para transporte aéreo mediante una autorización emitida por la DGAC. El suplemento de las Instrucciones Técnicas provee información al procesamiento de aprobación de las excepciones.

8.2 REGULACIÓN NACIONAL

La RAC 18 incluye las normas del Anexo 18, así como las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea de la OACI.

Los Inspectores de Mercancías Peligrosas desempeñan las tareas encomendadas, aplicando los procedimientos del presente Manual y lo establecido por las Leyes, Normas y reglamentos vigentes para el óptimo desempeño, control, evaluación y manejo de las mercancías peligrosas. Sus atribuciones le permiten inspeccionar bodegas, almacenes, agencias, expedidores, plataforma, salas de espera, mostradores, cursos sobre mercancías peligrosas y las aeronaves matrícula Guatemaltecas y a las aeronaves extranjeras, en el ámbito del territorio nacional.

9 MANUAL DE REFERENCIA

Este manual hace referencia al Documento 9284 de OACI para llevar a cabo las inspecciones identificadas, sin embargo puede ser necesario utilizar la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas aprobada, publicada y enmendada anualmente por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional IATA.

10 SECCIÓN I: REQUISITOS Y ENTRENAMIENTOS PARA EL INSPECTOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS

10.1 INTRODUCCIÓN

Este capítulo muestra las calificaciones de entrenamiento requeridas para el Inspector de Mercancías Peligrosas.

10.2 CURSOS PARA EL INSPECTOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS.

Todos los empleados que ocupan una posición con delegación de la DGAC son Calificados y competentes al proporcionárseles el entrenamiento requerido para realizar sus deberes.

Los siguientes cursos deben ser tomados como parte de la calificación y el Mantenimiento de la competencia para Inspectores de Mercancías Peligrosas:

- Curso de Procedimientos de Auditoría.
- Curso Básico y Recurrente sobre las Instrucciones Técnicas de la OACI.
- Curso Básico y Recurrente de la Reglamentación de Mercancías Peligrosas, IATA. (Opcional).
- Curso Básico y Recurrente sobre Técnicas de Instrucción en el Área de Mercancías Peligrosas (opcional).
- Habilidades de Comunicación.
- Curso Básico de "Aviation Enforcement".
- Procedimientos de Salud ocupacional en el Trabajo.
- Entrenamiento Estructurado de Práctica en el trabajo, (OJT).

Para garantizar una capacitación completa como inspector de Mercancías Peligrosas, se recomienda que el inspector deba también completar exitosamente los cursos enumerados a continuación dentro de un período de tiempo razonable:

- Curso de Procedimientos de Investigación
- Curso de Toma de Muestras de Mercancías Peligrosas
- Curso de Materiales Radioactivos.
- Curso de Instrumentación y Protección de la Radiación.
- Curso de Sustancias Infecciosas.

10.3 ON-THE-JOB TRAINING (OJT)

Una programación de Entrenamiento en el Trabajo y una Lista de Chequeo han sido desarrolladas para esta posición.

La lista de Chequeo de Entrenamiento y Práctica de Trabajo se adjunta en el **FORMA DGAC GVS0 XXX**.

10.4 CONDUCTA DEL INSPECTOR

En todo momento, los Inspectores de Mercancías Peligrosas deben de conducirse de tal Manera, que reflejen una buena imagen de la DGAC y demás compañeros inspectores. Se debe tratar con cada persona, oficial de compañía y empresas de una manera equitativa. Consultas y orientaciones son solicitadas frecuentemente y deben

brindarse de una manera fácil de que la seguridad pública y la autoridad no sean comprometidas.

11 SECCIÓN II: AUDITORIAS E INSPECCIONES DE MERCANCIAS PELIGROSAS

11.1 INTRODUCCIÓN

Para los propósitos de este manual y en concordancia con la terminología usada en el Anexo 18 de la OACI "El Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas".

La DGAC aplicara procedimientos de inspección y vigilancia para asegurar que las mercancías peligrosas sean transportadas con seguridad sin poner en riesgo el avión o sus ocupantes.

11.2 PROPÓSITOS

De acuerdo a los requisitos del Anexo 18 de la Convención de Chicago, la DGAC establecerá procedimientos de inspección con el objeto de lograr el cumplimiento de las regulaciones asociadas con las Mercancías Peligrosas.

El objetivo de la inspección es determinar las facilidades de la organización y los procedimientos establecidos por el responsable de ofrecer, aceptar, y manipular mercancías peligrosas y de las instalaciones proporcionadas. Tomando en cuenta la naturaleza y la escala de la operación. También se logra verificar los programas de entrenamiento tanto para operadores que Transportan Mercancías Peligrosas como las que no lo hacen. Si el operador utiliza los servicios de un agente de carga, el enlace entre ellos necesita ser verificado para confirmar que cada uno sabe lo que el otro espera de él.

Se verifica los programas de entrenamiento de los expedidores que ofrecen Mercancías Peligrosas para el transporte por vía aérea.

Hay varios aspectos relacionados con el transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea a verificar durante una inspección. El objetivo de la inspección es confirmar que el responsable de ofrecer, aceptar, y manipular mercancías peligrosas tiene recursos suficientes para la operación prevista y ha identificado a aquellos individuos que tienen obligaciones específicas y los ha hecho conscientes de sus responsabilidades. Se asegurará de que los manuales de referencia estén actualizados y accesibles para el personal que necesitará utilizarlos. La forma de manejo y almacenamiento de las Mercancías Peligrosas en las bodegas del aeropuerto se revise para asegurar de que no haya prácticas que pudieran conducir al daño accidental de los paquetes o poner al personal en riesgo; y el método de carga y estiba en el avión se comprueba para asegurar que se realiza según los procedimientos establecidos en cumplimiento con las Instrucciones Técnicas para el Transporte seguro de las Mercancías Peligrosas por vía aérea.

11.3 RESPONSABILIDAD PARA LA ACEPTACIÓN, APROBACIÓN, SUPERVISIÓN Y CUMPLIMIENTO DE PROGRAMAS SOBRE MERCANCIAS PELIGROSAS.

La DGAC tiene la responsabilidad sobre la supervisión del Programa de Mercancías Peligrosas de los Operadores. El personal técnico tiene la competencia para evaluar dichos programas.

El Programa de Mercancías Peligrosas de los Operadores podría formar parte del Manual de Operaciones, o puede encontrarse como un Manual independiente, en cualquiera de los casos, los Programas de Entrenamiento sobre Mercancías Peligrosas deben ser incluidos.

El Plan de Vigilancia de la DGAC contempla inspecciones a las instalaciones de carga, a la rampa, tanto en las terminales de pasajeros como de carga, también incluye auditorías en otros lugares tales como puntos de chequeo de seguridad, transportistas, expedidores de carga, fabricantes de embalaje, la frecuencia se encuentra determinada por la escala y naturaleza de la operación. Además, las auditorías de los procedimientos incluyen visitar las instalaciones del operador, tanto nacionales como en el exterior, o los agentes de carga, como sea apropiado.

Dentro del mismo Plan de Vigilancia de la DGAC se encuentran incluidas inspecciones periódicas y aleatorias a los programas de entrenamiento, previamente aprobados o aceptados por la DGAC, tanto a los operadores nacionales como a los extranjeros, según corresponda, así estos transporten Mercancías Peligrosas o no.

11.4 RESUMEN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN

Cada inspección enumerada abajo se encuentra adjunta en la sección de FORMAS DGAC GVS0 Aprobadas:

Inspección Inicial:

- a) La aplicación del Operador para transportar Mercancías Peligrosas en circunstancias normales o especiales.
- b) Manual de Operaciones y otras instrucciones al personal o Manual de Mercancías Peligrosas.
- c) Aprobaciones y/o aceptaciones de los programas de Entrenamiento.

El propósito de la inspección inicial es verificar que el operador reúne los requisitos de las Instrucciones Técnicas de la OACI antes de transportar Mercancías Peligrosas.

Inspecciones Periódicas:

- a) Inspección del manual de Operaciones y otras instrucciones al personal.
- b) Inspección de Programas de Entrenamiento.
- c) Inspección de Entrenamiento de Personal.
- d) Inspección del envío (paquetes y documentos) en las instalaciones de carga.
- e) Inspecciones de Rampa (carga y estiba).

- f) Inspecciones de la Información al pasajero (avisos).
- g) Auditorías detalladas.

Las inspecciones periódicas sirven para verificar que el operador mantiene la información actualizada en los manuales de referencia y que la forma de manejo y almacenamiento de las Mercancías Peligrosas en las instalaciones del aeropuerto así como los procedimientos de carga y estibación en el avión se llevan a cabo según los requerimientos. Los tipos de inspecciones para los operadores/agentes de carga pueden variar desde auditorías a profundidad hasta inspecciones de los envíos e inspecciones en rampa; las inspecciones en los aeropuertos incluyen el chequeo de los avisos a los pasajeros.

11.5 COMO PLANIFICAR UNA INSPECCIÓN

Antes de que se comience una inspección, toda la información referente a los procedimientos el operador deberá ser examinado.

Evaluación previa e Inspección Preliminar.

El inspector auditor debe de familiarizarse con los siguientes manuales, documentos información del operador:

1. Documentación del operador:
 - a) El archivo de la compañía del Operador.
 - b) Los manuales de la compañía.
 - c) Reporte de sucesos.
 - d) Expedientes de Inspecciones anteriores.
 - e) Aprobaciones del Estado (Ej. OSPECS).
 - f) Material de referencia.
 - g) Cualquier otra información relevante de la compañía que esté disponible.
2. Garantizar que toda la información esté disponible mientras se realiza la inspección.
3. Determinar el progreso de las medidas de seguimiento para corregir las deficiencias anotadas anteriormente

Inspección en el sitio

Cuando una inspección es programada, un aviso adecuado debe darse al operador/agente de carga y los arreglos necesarios deben ser realizados para tener acceso a las áreas de relevancia. En algunas circunstancias la inspección puede ser hecha sin dar aviso previo.

Reunión de apertura:

1. Independientemente del tipo de auditoría e inspección sea total, parcial o puntual con previo aviso o sin previo aviso, el inspector auditor debe de llevar a cabo una reunión de apertura con el operador o el representante del área a auditar, en la cual le informará sobre el propósito de la auditoría/inspección, área a auditar, documentación que va a requerir, documentación oficial de la DGAC a utilizar (Formatos, listas de chequeo

etc.), de forma tal que el auditado no tenga ninguna duda sobre la actividad que se desarrollará.

2. Debe comunicarle que al terminar la inspección o auditoría se le estará brindando el informe de resultados y la forma en que serán categorizados los incumplimientos y su significado.
3. La agenda de trabajo a desarrollar debe ser lo más flexible posible a efectos de que tenga el menor impacto en las operaciones. También se debe de tener en consideración el ingreso de las áreas de movimiento.
4. Debe reunirse con el operador para tratar sobre la agenda de la inspección, el estado actual incluyendo cualquier área problemática.

Ejecución de Auditorías e Inspecciones

1. Para un mejor desempeño el auditor inspector debe conducir la auditoría/inspección siguiendo las listas de chequeo.
2. La evidencia podrá ser recolectada a partir de entrevistas, exámenes de documentos o mediante la observación de actividades del área a auditar. En caso de obtener información mediante entrevistas, se deberá de validar la información con otras fuentes, tales como observación física, medición, pruebas o registros.
3. Toda observación o hallazgo debe ser documentado (evidencia objetiva), evaluado e identificado contra la regulación, reglamento o punto de la ley específica o documentación relevante que se ha utilizado para efectuar la auditoría inspección, para tener certeza que se trata de una no conformidad.
4. Toda observación que constituya un incumplimiento debe hacerse del conocimiento inmediato del auditado, para que inicie las acciones correctivas.

Redacción de Inconformidades

5. Una vez concluida la auditoría o inspección y determinado el incumplimiento o discrepancia con respecto a una regulación a un procedimiento o método aprobado, el inspector auditor realizará un informe preliminar claro, conciso y concreto, utilizará referencias técnicas apropiadas como sección, capítulo, otros, y la referencia regulatoria por sección, párrafo, sub-párrafo, según corresponda. Ejemplo: Debe incluir el resultado, también el plazo asignado para implementar la acción correctiva.
6. El informe final será entregado al auditado en un periodo no mayor a 10 días calendarios posterior a la fecha en que se ha finalizado la inspección.

Reunión de Cierre

El inspector auditor debe llevar a cabo una reunión de cierre una vez concluida la auditoría inspección y previo a la entrega del reporte de Resultados de Auditoría. El propósito de esta reunión es crear un escenario informativo y de discusión para que el auditado aclare dudas sobre la categoría de las no conformidades o discrepancias y para conocer sobre los plazos para la implementación de acciones correctivas.

Informe de Auditoría o Inspección

1. Este informe será preparado y entregado tan pronto concluya la reunión de cierre y se compone de dos partes:
 - a) Carta de remisión de resultados de inspección.
 - b) Reporte de Resultados.
2. La carta debe reflejar el contenido de la auditoria, será fechada y firmada por el auditor inspector y debe de registrarse acuse y fecha de recibo por parte del auditado. Debe de detallar el tipo de auditoría/inspección, el área o áreas auditadas/inspeccionadas, las fechas de auditoría y la capacidad del auditado en cuanto al cumplimiento de las Regulaciones.
3. Además de cada resultado o ítem debe ser enumerado en el reporte, de igual forma deberá enumerar todas las hojas que se han utilizado.
4. El informe de Auditoría Inspección será dirigido al operador, con copia para el encargado del área auditada.
5. El inspector mantendrá una copia del reporte junto con las evidencias de respaldo o información factual, que respalden las inconformidades y lo archivará en el expediente de auditoría del operador.
6. Una vez concluida la auditoria, el inspector hará un reporte a su jefe haciendo referencia de todos los resultados encontrados durante la auditoria, adjuntando al reporte la evidencia objetiva de cada discrepancia.
7. El responsable hará las evaluaciones correspondientes y determinará si aplica un plan de acción o si requiere más información o si es viable enviarlo a la oficina que corresponda para que se inicie el debido proceso.

Seguimiento.

1. Aceptación de Acciones Correctivas.
 - a) El operador auditado es responsable de iniciar la acción correctiva necesaria.
 - b) El inspector mantendrá en control los períodos establecidos y acordados con el auditado para recibir y verificar la implementación de acciones correctivas.
 - c) Una vez que el inspector evalúe la implementación de acciones correctivas y las de por aceptadas, le dirigirá una carta de cierre de auditoría, manifestando queda por aceptada la implementación de acciones y procederá a archivarlo en el expediente de vigilancia del operador.
2. No aceptación de Acciones Correctivas.

En caso que el inspector determine que la acción correctiva no se ajusta a los procedimientos aprobados o la regulación aplicable, hará un reporte de seguimiento. En caso de no aceptación se comunicará inmediatamente al que corresponda

para que tome las previsiones del caso. Si el período otorgado ha vencido, podrá otorgarse un nuevo plazo dentro de ese período, indicando al auditado el número de la no conformidad que quede pendiente y el nuevo plazo para que implemente la acción correctiva.

11.6 RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES

Los resultados de una inspección de Mercancías Peligrosas se registran para producir un expediente de que fue visto y observado en el momento. El informe debe ser lo suficientemente amplio para identificar cualquier deficiencia, ya que estas necesitaran ser identificadas en una solicitud al operador para tomar la acción necesaria para remediarlas. La petición al operador debe incluir un rango de tiempo límite para la acción correctiva.

Si durante la inspección un inspector descubre una violación, a su respuesta será determinada por varios factores que garantizaran cursos diferentes de acción.

11.7 FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES

Para considerar tales frecuencias es necesario tomar en cuenta el establecido en la POLÍTICA DGAC GVS0 22. Los aspectos significativos de los procedimientos y de las prácticas del operador se deben examinar por lo menos una vez en un período de doce meses. Por lo tanto, el Inspector de Mercancías Peligrosas debe examinar todos los aspectos relacionados con el Transporte de Mercancías Peligrosas de un operador con aprobación para el transporte de Mercancías Peligrosas como carga en un periodo de un año, como mínimo.

Los operadores que eligen no transportar Mercancías Peligrosas en carga pueden ser inspeccionados en una frecuencia menor.

Inspección de Mercancías Peligrosas a Organizaciones y Agencias implicadas. El objetivo de esta inspección es evaluar la idoneidad de la organización y procedimientos establecidos por el expedidor que presta servicios a los explotadores autorizados por esta DGAC, para el transporte seguro de las mercancías peligrosas por vía aérea, en cuanto a la instrucción brindada a sus agentes para la tramitación de mercancías peligrosas. La inspección de vigilancia que se planificara anualmente, deberá confirmar que el expedidor o agente cuenta con suficientes recursos para la operación prevista y que ha identificado y entrenado adecuadamente a aquellas personas que tienen responsabilidades específicas, haciendo que tomen conciencia de las mismas. Se deberá verificar por medio de una planificación de vigilancia de la misma manera que el expedidor garantice que los manuales de referencia estén actualizados y a disposición del personal que necesitara utilizarlos, esto para asegurar que se haga conforme a los requisitos establecidos en la reglamentación.

12 SECCIÓN III: PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN INICIAL

12.1 INSPECCIÓN INICIAL

Un operador debe demostrar antes de transportar Mercancías Peligrosas que los procedimientos están diseñados como para manejar, ofrecer o transportar Mercancías Peligrosas, que las coordinaciones han sido hechas con los agentes de carga (si

aplica), que el Manual de Operaciones y otras instrucciones al personal contienen la información requerida y el entrenamiento ha sido aprobado y dado al personal apropiado.

La inspección inicial incluirá:

1. La inspección de la aplicación del Operador para transportar Mercancías Peligrosas en circunstancias normales o especiales
2. Inspección del Manual de Operaciones y otras instrucciones al personal.
3. Inspección de las Aprobaciones de los programas de entrenamiento.

12.2 INSPECCIÓN DE LA APLICACIÓN DE UN OPERADOR PARA LA AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN SITUACIONES NORMALES O ESPECIALES.

La supervisión del transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea puede ser lograda concediendo la autorización, las aprobaciones y las exenciones para el transporte de Mercancías Peligrosas en circunstancias normales y especiales.

Los objetivos de conceder la autorización, aprobaciones y exenciones son ejercer control sobre el transporte de Mercancías Peligrosas y asistir en las actividades de aplicación de las regulaciones.

La autorización para el transporte de Mercancías Peligrosas en circunstancias normales debe ser concedida a los operadores por el Estado (Ej.: aquellas Mercancías que las Instrucciones Técnicas no indican como prohibidas para su transporte en el avión de pasajeros o avión de pasajeros y carga). La autorización debe ser concedida en cuanto el operador demuestre que posee los procedimientos respectivos para manejar Mercancías Peligrosas, que los arreglos han sido realizados con el agente de carga (si aplica), que el manual de operaciones o las otras instrucciones al personal contienen la información requerida y que la capacitación ha sido dada al personal apropiado.

El operador informará a la DGAC de su intención de transportar Mercancías Peligrosas por vía aérea, enviando una aplicación para una autorización de transporte de Mercancías Peligrosas en circunstancias normales.

Esta aplicación debiera contener:

1. Información General sobre los Procedimientos del Operador.
2. Contenido del manual de operaciones de Mercancías Peligrosas, y
3. Contenido de los programas de entrenamiento de Mercancías Peligrosas para cada categoría del personal.

Un ejemplo de toda la información requerida del operador se adjunta: **FORMA DGAC GVSO Aprobada.**

Las aprobaciones son generalmente válidas por períodos cortos, para un solo vuelo o una serie corta de vuelos, aunque si se presenta la necesidad pueden ser concedidas por períodos de tiempo más largo. El inspector utilizara las Instrucciones

Técnicas como guía para otorgar aprobaciones para el transporte de algunas Mercancías Peligrosas cuales son prohibidas en circunstancias normales ya sea en avión de pasajeros o de carga. Este sistema permite aquellas mercancías en el avión con aprobación concedida por el Estado de Origen. La aprobación solo puede concederse si el método de embalaje y la cantidad por paquete está de conformidad con lo que está estipulado en las Instrucciones Técnicas o el Suplemento a las Instrucciones Técnicas y estas condiciones necesitan ser declaradas en el documento de aprobación que se emite.

Después de que una aprobación ha sido concedida, algunas circunstancias pueden presentarse cuando todas o algunas de las condiciones en ella ya no sean válidas y una variación puede ser necesaria; esto variará esa parte de la aprobación o exención original que ha cambiado. Solo si algún tiempo ha pasado desde que la aprobación original fue concedida o hay una diferencia mayor entre lo que se pidió originalmente y lo que se busca ahora, una completa reemisión de la aprobación debiera ser considerada.

12.3 INSPECCIÓN AL MANUAL DE OPERACIONES Y OTRAS INSTRUCCIONES AL PERSONAL.

Según los requisitos del Anexo 6 de la OACI, cada operador aéreo proporcionará los procedimientos, la información de orientación e instrucciones en el Manual de Operaciones, necesarias para que el personal de tierra, tripulaciones de Vuelo y de Cabina lleven a cabo sus responsabilidades. Las Instrucciones Técnicas requieren que los Manuales de Operación u otros manuales contengan la información pertinente para cuando el operador se propone transportar Mercancías Peligrosas.

El objetivo de la inspección del Manual de Operaciones u otro Manual es confirmar que la información proporcionada por el operador es adecuada, completa y actualizada; también cualquier ente o persona involucrada con el operador debería poseer copias de las partes relevantes del manual o de otras instrucciones referentes a la política y procedimientos del operador.

Cuando un operador no esté autorizado a transportar Mercancías Peligrosas, el Manual de Operaciones debe ser verificado para asegurar que contiene la información sobre la política del operador con respecto al transporte de Mercancías Peligrosas, así como la política para el transporte de COMAT (materiales y repuestos de la compañía) e instrucciones sobre el transporte de pasajeros con Mercancías Peligrosas.

Una inspección inicial al Manual de Operaciones y otras instrucciones al Personal se debe de llevar a cabo antes de que el Operador comience a transportar mercancías peligrosas. Después de la inspección inicial del manual de operaciones, las inspecciones periódicas deben ser hechas si hay algunas modificaciones a las operaciones o a la regulación.

12.4 INSPECCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO

Aprobación de los programas de Entrenamiento

Las Instrucciones Técnicas requieren que los programas de entrenamiento inicial y recurrente del operador sobre Mercancías Peligrosas para el personal sean revisados y aprobados por la Autoridad Competente del Estado del Operador. Las Instrucciones

Técnicas establecen un mínimo de requisitos de entrenamiento, requeridos para las diferentes categorías de personal relacionado con el manejo y el transporte de Mercancías Peligrosas. La inspección confirma que el entrenamiento reúne los requisitos de las Instrucciones Técnicas.

Dependiendo de la magnitud del operador y las responsabilidades de su personal, puede haber varios programas de entrenamiento diferentes, y las áreas que se cubren en estos entrenamientos y el grado de detalle con que se cubren los temas dependerán de las responsabilidades del personal involucrado. Aun cuando el operador no transportara Mercancías Peligrosas, se necesita proporcionar programas de entrenamiento para el personal, tanto el de tierra como el operacional, involucrados en el contacto con pasajeros y sus equipajes. El curso de Mercancías Peligrosas para dicho personal se puede incluir con el entrenamiento en los procedimientos de seguridad y de emergencia. El contenido del programa de entrenamiento variará según las responsabilidades de su personal. El contenido de estos cursos debería coincidir con lo estipulado en la RAC 18.

La inspección inicial que conduce a la concesión de las aprobaciones de los programas de entrenamiento se puede realizar como actividad de la oficina (por ejemplo: no necesita ser realizado en las instalaciones del operador).

Para aprobar el programa de entrenamiento del operador, el inspector debe verificar los planes de estudios del entrenamiento. El personal de operador debe recibir el entrenamiento basado en los requisitos proporcionados con sus responsabilidades.

12.5 PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS.

Cuando un Inspector de Operaciones o de Aeronavegabilidad reciba un Programa de Entrenamiento propuesto o actualizado de parte del Operador, el Inspector de Operaciones o de Aeronavegabilidad deberá someterlo a la Sección de Mercancías Peligrosas de la DGAC la cual evaluará su contenido, duración de los cursos y el nivel apropiado de los mismos para luego discutirlo con el Inspector de Operaciones o de Aeronavegabilidad. El Operador, por su parte, deberá coordinar con la Sección de Mercancías Peligrosas de la DGAC la evaluación del programa de entrenamiento propuesto para aprobación. Una vez la Sección de Mercancías Peligrosas finalice la evaluación del programa de entrenamiento propuesto por el operador, enviara la recomendación por escrito al Inspector de Operaciones o de Aeronavegabilidad para la aprobación del mismo. El Programa de Entrenamiento en Mercancías Peligrosas, generalmente se incluye en el Manual de Mercancías Peligrosas del Operador. La aprobación inicial del Programa de Entrenamiento usualmente se hace simultáneamente con la revisión y aceptación del Manual de Mercancías Peligrosas.

La DGAC podría convalidar un programa de entrenamiento que el operador le presente ya que una empresa que opere en nombre del operador tenga aprobado un programa de entrenamiento por una AC, esta convalidación será aceptada siempre y cuando cumpla con el programa del entrenamiento del operador.

Cursos de Capacitación

Es importante verificar que el entrenamiento se ha impartido al personal apropiado y cubre todos los aspectos relacionados con las responsabilidades del personal del operador. Para evaluar el contenido del programa de entrenamiento el inspector debe asistir al curso.

Aprobación

En el proceso de certificación del operador el inspector de mercancía peligrosas revisará los programas de entrenamiento, si no se encontrara observaciones se concederá una aprobación si los programas de entrenamiento que satisfacen la RAC 18. Esta aprobación es de acuerdo a lo establecido en el MIO Parte 3 de Certificación y lo expuesto en el presente manual.

Registro de Aprobaciones

Las aprobaciones de los programas de entrenamiento de las Mercancías Peligrosas deben ser archivadas y un registro debe contener la información siguiente:

1. Nombre del Operador
2. Dirección del Operador
3. Fecha de la Emisión, Renovación o Cancelación de la Aprobación
4. Tipo de Programa (Categoría del personal Involucrado)
5. Número de Registro

Vencimiento de la Aprobación

La aprobación de los programas de entrenamiento es emitida por la DGAC y es válida a partir de la fecha de emisión hasta que haya un cambio operacional que afecte la operación de las Mercancías Peligrosas en el operador, una enmienda regulatoria o una de fecha especificada por la DGAC.

12.6 PROCESO DE APROBACIÓN PARA MERCANCIAS PELIGROSAS

El proceso de aprobación del transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea está compuesto por una serie de pasos que el operador debe de cumplir, aunque estos pasos son diferentes, éstas deben ser consideradas bajo un solo proceso.

Este proceso constituye un método ordenado, el cual es utilizado por el inspector de la DGAC para asegurar que los solicitantes cumplan con los requisitos establecidos.

El proceso de aprobación está conformado de las siguientes fases:

- 1) Fase uno: Pre-solicitud
- 2) Fase dos: Solicitud formal
- 3) Fase tres: Análisis de la documentación
- 4) Fase cuatro: Inspección y demostración
- 5) Fase cinco: Aprobación

Presolicitud: Constituye la gestión que realiza un interesado para obtener información relacionada con el otorgamiento de un Certificado Operativo; durante esta etapas se produce la primera reunión entre el solicitante y la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la cual existe un intercambio de información relativa al servicio y orientación por parte de ésta en relación con los estándares, procedimientos, responsabilidades y atribuciones del servicio que pretende brindar y la documentación técnica que debe presentar.

Esta etapa del proceso puede ser omitida si el solicitante considera que conoce apropiadamente los requisitos del servicio aeronáutico de que se trate.

- **Reunión de Pre-solicitud**

La etapa del proceso de Pre-solicitud debe ser presidida por el Jefe del Proyecto, debe contar con la presencia de todos los Miembros del equipo de aprobación y los representantes del aspirante.

Los propósitos de la reunión de Presolicitud son:

- Asistir al aspirante a desarrollar una solicitud comprensiva
- Asegurar que el aspirante comprenda los requisitos del proceso de aprobación y los elementos o condiciones que podrían atrasar este proceso.

Durante esta reunión es importante promover buenas relaciones de trabajo entre el personal de la DGAC y el personal clave del aspirante. Muchos de los contratiempos del proceso de aprobación pueden evitarse si esta reunión es dirigida apropiadamente. Las guías y formas de esta manual tienen la intención de asistir en la conducción de esta reunión. Algunos solicitantes pueden tener una gran gama de capacidades y experiencia, y estas deben ser reconocidas y darse la consideración apropiada durante la reunión.

Algunos de los puntos que deben ser incluidos en la agenda para discusión durante la reunión en orden lógico son:

- A. Verificación de la información del contenido en la declaración de intenciones de Pre-solicitud.
- B. Estructura gerencial propuesta y las competencias y experiencias del personal clave del aspirante.

- **Operación propuesta.** Esto deberá ser discutido detalladamente. Es esencial que el solicitante comprenda los requisitos legales que son aplicables a la operación propuesta. Es de suma importancia que el solicitante comprenda la importancia de la Carta de Cumplimiento y que debe ser desarrollada con el máximo detalle y exactitud con respecto de la inclusión de la operación de Mercancías Peligrosas. La preparación de la Carta de Cumplimiento requiere un gran esfuerzo del aspirante.

C. El proceso de Aprobación. Para promover la comprensión común, deberá ponerse atención a las listas de verificación que serán usadas para evaluar facilidades, aeronaves, manuales y programas de entrenamiento. El personal clave del aspirante debe informarse de sus responsabilidades durante el proceso de aprobación. Es de su beneficio someter los puntos requeridos tan pronto como estén disponibles, y de notificar inmediatamente al Jefe de Proyecto de los problemas o cambios en la operación propuesta.

D. La solicitud asegura que el aspirante tiene una clara comprensión de la forma requerida y sus

contenidos. El aspirante debe comprender claramente que la solicitud deberá someterse con tiempo suficiente para permitirle a la DGAC completar el Proceso de Aprobación.

E. Para evitar demoras, debe indicársele al aspirante de las siguientes situaciones, que podrían prolongar el proceso de aprobación:

- Incumplimiento de Cronograma de Eventos.
- Itinerario irreal del Cronograma de Eventos: por ejemplo, tiempo inadecuado para completar los diferentes eventos, fallar en el cálculo de tiempo adicional para cubrir posibles demoras, etc. Esto es particularmente relevante a la fase de Demostración Técnica.
- Sumisión de documentos incompletos o insatisfactorios que requieren corrección subsiguiente por el aspirante.
- Pro eficiencia inaceptable de miembros relacionados con la operación.
- Inspecciones y demostraciones insatisfactorias,
- Atrasos en el acceso a la aeronave y áreas de operación para efectuar inspecciones requeridas.
- Al aspirante debe informársele durante la reunión de Pre-solicitud que un período de 90 días debe considerarse como el tiempo mínimo necesario para procesar una solicitud (caso contrario se archivara el proceso y deberá de iniciar desde la fase de presolicitud si se desea continuar con la aprobación).

F. El Equipo de aprobación debe discutir con el aspirante el tipo y contenido de los manuales requeridos, registros y otros documentos a ser completados, aprobados o aceptados previo a la aprobación. El aspirante debe comprender claramente que los documentos y manuales deben ser presentados de acuerdo con el Cronograma de Eventos, que debe a su vez, permitir el suficiente tiempo para que el equipo de aprobación evalúe el material.

En la Fase dos - La Fase de Solicitud es muy corta, y en ella ocurren los siguientes eventos:

- El aspirante presenta una solicitud para la inclusión de dicha operación, acompañada por varios documentos que prueban o describen la manera como se planea operar.
- La DGAC efectuará una evaluación para valorar el grado de cumplimiento de la propuesta del aspirante.
- Se efectuará la reunión de solicitud

- **Solicitud**

La Solicitud para una operación de Mercancías Peligrosas debe presentarse a la Dirección de Aeronáutica Civil con suficiente tiempo para permitir a la oficina de Estándares de Vuelo revisarla y procesarla.

- **Cronograma de Eventos**

El Cronograma de Eventos será preparado por el aspirante.

El Cronograma de Eventos es una lista de eventos y actividades desarrollada por el aspirante, con una fecha propuesta para su realización, en dicha fecha las aeronaves, instalaciones y otras facilidades deben de estar disponibles para la inspección por parte de la DGAC. Esta lista debe incluir, pero no está limitada a los siguientes puntos:

Fechas de cuando los miembros de tripulación comienzan:

- Entrenamiento de los tripulantes de cabina
- Entrenamiento de Despachadores de Vuelo.

- Fechas de inicio del entrenamiento del personal operacional que no sean tripulantes.
- Fechas cuando cada uno de los manuales requeridos estarán disponibles para evaluación.
- Fechas para cuando las facilidades terminales estarán listas para inspección.
- Fechas para cuándo comenzarán las operaciones propuestas.
- Fechas propuestas para la evaluación del encargado del transporte de Mercancías Peligrosas.

El Cronograma de Eventos facilitará al equipo de aprobación poder planificar las cargas de trabajo de manera que se logre dicha aprobación en la fecha propuesta.

- **Carta de Cumplimiento**

La Legislación de Aviación Civil requiere que la DGAC esté satisfecha que el aspirante ha cumplido con, o es capaz de cumplir con, las provisiones de la ley y de las regulaciones relacionadas con seguridad (safety). La carta de cumplimiento es una herramienta para que el solicitante elabore un documento que proporciona detalles suficientes para convencer a la DGAC que él/ella tanto comprenden los requisitos como haber asentado las instrucciones, procedimientos y prácticas, apropiadas, para asegurar su cumplimiento. Una carta de cumplimiento debidamente preparada es beneficiosa para el aspirante tanto directa como indirectamente. Proporciona un sistema tanto para el aspirante como para la DGAC que asegura que sus obligaciones según la Legislación están totalmente acatadas.

La carta de cumplimiento debe estar en forma de una lista detallada de las regulaciones aplicables a la operación propuesta. El listado deberá estar suficientemente detallado para hacer referencia a los artículos aplicables de las regulaciones. A la par de cada artículo el solicitante debe proporcionar una descripción narrativa corta de los medios de cumplimiento o una referencia a una sección específica de un manual u otro documento que demuestra la forma de cumplimiento.

- **Manuales**

El aspirante deberá de desarrollar un manual de Mercancías peligrosas que exprese todos los procedimientos a seguir para asegurar que el transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea es el adecuado en cumplimiento con lo descrito en el Documento de OACI 9284 o Reglamentación IATA.

Además, deberá de preparar un programa de entrenamiento para el personal relacionado con esta operación se describe en la tabla 1-4 del DOC. 9284 de OACI o tabla 1-5-A de la Reglamentación de IATA.

La Reunión proporciona al Equipo de la aprobación la oportunidad para conocer en detalle al personal clave del aspirante. Se espera, normalmente que el siguiente personal atienda o esté presente en la verificación

- **Reunión:**

Representando al aspirante:

Gerente Responsable, Gerente de Operaciones de Vuelo, Gerente de Seguridad, Gerente de Entrenamiento, Gerente de Operaciones de Tierra, Gerente de Calidad u Otro personal necesario

Representando a la DGAC:

Jefe del Proyecto e inspectores asignados al Equipo de Aprobación.

Durante la Reunión de Aspirante debe discutirse asuntos de las siguientes áreas:

- Cronograma de Eventos
- Contenido apropiado de los manuales

- Carta de Cumplimiento
- Competencias del personal
- Lista de asistencia de los representantes en acuerdo con el aspirante.

En la Fase tres - Fase de Evaluación Documental involucra el estudio detallado de todos los manuales y otros documentos relacionados con el transporte de Mercancías Peligrosas descritos en Legislación de Aviación Civil y/o regulaciones. Los manuales y documentos deben ser evaluados antes de que inicie la Fase de Demostración Técnica.

El operador debe estar consciente de que antes de la emisión de sus OPS SPECS, toda la documentación deben cumplir con el contenido obligatorio de las regulaciones; de lo contrario serán devueltos al solicitante.

La Fase de Inspección documental puede resaltar la necesidad de cambios que a su vez hacen necesario que el solicitante enmiende los documentos originales.

En la Fase cuatro - La Fase de la Demostración Técnica es aquella en la que las instrucciones en el Manual de Mercancías Peligrosas y su programa, las facilidades, los servicios y los equipos propuestos por el aspirante son evaluados para ser aceptados / aprobados. Aquel personal que debe tener aprobación específica será evaluado en esta fase, como también se llevarán a cabo las visitas de comprobación. Inspección y demostración.

El Operador llevará a cabo la instrucción de su personal y el plan de validación.

En la Fase cinco - Aprobación, La Fase de aprobación incluye la conclusión de todas las aprobaciones requeridas, exenciones, delegaciones y la elaboración de los instrumentos (documentos) asociados, el Equipo de Proyecto revisa la Carta de Cumplimiento final y el Gerente de Proyecto eleva los respectivos documentos y borradores para la firma del Inspector previa emisión del documento aprobado.

13 SECCIÓN IV: PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN PERIÓDICA

13.1 INSPECCIONES PERIÓDICAS

La finalidad de las inspecciones periódicas es:

1. Evaluación de los procedimientos establecidos por el operador.
2. Verificación que el operador mantiene la información en los manuales de referencia actualizada.
3. Verificación que los consignadores de mercancías peligrosas satisfacen los requisitos sobre la manera de manejar y estibar las mercancías peligrosas en las instalaciones del operador.
4. Así como verificar el cumplimiento de los Programas de Entrenamiento que le fueron aprobados y las competencias de los instructores que imparten dichos entrenamientos según el RAC 18.

13.2 INSPECCIÓN DEL MANUAL DE OPERACIONES Y OTRAS INSTRUCCIONES AL PERSONAL

El Objetivo de la inspección periódica del manual de operaciones y otras instrucciones al personal es confirmar la suficiencia de la información proporcionada al personal, así como también confirmar que cualquier agente de carga tiene copias de las partes relevantes del manual o de otras instrucciones referentes a la política y a los procedimientos del operador.

13.3 INSPECCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO

Después de la inspección inicial de los programas de entrenamiento, las inspecciones periódicas deben ser hechas de una selección de los cursos de aprendizaje reales que son dados para establecer que el entrenamiento está de acuerdo con los objetivos y el programa del plan de estudios.

13.4 INSPECCIÓN DEL ENTRENAMIENTO AL PERSONAL

Una inspección del Entrenamiento de Personal es para confirmar que han entrenado a todo el personal involucrado del operador o al agente de carga o expedidor, que el entrenamiento ha estado al nivel del estándar requerido y que la capacitación se ha dado dentro de los períodos requeridos.

Se inspeccionara el entrenamiento de todos aquellos involucrados con la operación, seleccionando a un grupo de ellos y preguntándoles acerca de las fechas recurrentes de sus entrenamientos, además se les preguntara en que consistió dicha capacitación. Todo el personal relacionado con la operación incluye a las tripulaciones, tanto de vuelo como de cabina, y al personal de manejo de carga en tierra. Los chequeos también deben ser hechos en los archivos de entrenamiento para confirmar que ellos muestran los detalles suficientes para establecer que entrenamiento se le ha dado a cada miembro del personal, cuando se le dio el curso, y cuando será necesario el curso recurrente.

13.5 INSPECCIÓN DE LOS ENVÍOS (PAQUETES Y DOCUMENTOS) EN LAS INSTALACIONES DE CARGA.

El objetivo de inspeccionar los envíos de Mercancías Peligrosas es el de determinar que, por lo que puede ser comprobado en un chequeo externo, los paquetes y sus documentos asociados cumplen con los requisitos; otro objetivo también, es determinar, hasta donde sea posible, que la documentación asociada (por ejemplo, la hoja de manifiesto aérea, el documento de las Mercancías Peligrosas, la lista de chequeo de aceptación, la notificación escrita al comandante etc.) cumple con todos los requisitos necesarios. Una inspección del envío consiste en una inspección del paquete y una inspección de los documentos. Las inspecciones del envío se realizan, también para determinar si los operadores o los agentes de carga siguen con los procedimientos establecidos. Las inspecciones se llevan a cabo en las instalaciones del operador o el agente de carga o el expedidor y después de que las Mercancías Peligrosas se hayan aceptado para el transporte o mientras todavía estén al cuidado del operador o agente de carga.

Los envíos de la exportación y de la importación deben ser examinados, pero con el énfasis en los envíos de exportación, puesto que si se encuentra un envío que no cumple con los requisitos, se puede evitar que sea cargado en un avión y una investigación se puede comenzar para averiguar los términos en que fue ofrecido el transporte y el estado en que el envío fue aceptado. También los envíos importados deberán ser verificados, aunque ellos ya se transportaron por aire, el hallazgo de evidencia de incumplimiento con los requisitos necesita ser informado al Estado del operador donde la mercancía peligrosa fue originalmente aceptada para transportación.

Si una inspección del consignador es parte de una inspección más completa, verifique si hay procedimientos que sean adecuados para manejar Mercancías Peligrosas, dada la naturaleza y la escala de la operación, incluyendo entrenamientos recurrentes, los procedimientos de aceptación de envíos, los avisos al público en los puntos de reaceptación, los procedimientos de carga y provisión de documentos de información (los manuales, documento NOTOC, la guía de respuesta de emergencia).

Cuando una inspección es programada, una notificación adecuada se debe mandar para avisar al operador/agente de carga/expedidor y los arreglos necesarios deben ser tomados para lograr el acceso a las áreas pertinentes. En algunas circunstancias la inspección puede ser hecha sin dar el aviso previo. Sin embargo, esto no puede ser siempre práctico o deseable. Si no se anuncia la llegada, el miembro del personal de operaciones de más alto rango debe ser contactado y avisarle de la inspección. Debe determinar cuáles envíos están disponibles para inspección y, de ser necesario, se tomara una decisión sobre que paquetes se van a inspeccionar.

Inspección del paquete

Cuando se realiza una inspección a los paquetes que llevan mercancías peligrosas que en ese preciso momento este manejando el operador o el agente de carga o expedidor, se observa la apariencia externa de estos, independientemente de si son para transportar o acaban de ser transportados, mientras estén bajo la custodia y el manejo del operador o agente de carga.

La inspección comprobará que la marca y los requisitos de etiquetado se haya cumplido, que el tipo de empaquetado usado sea el permitido y con la especificación correcta, (para el material radiactivo, que se indique el nivel de radiación) y que los paquetes, están en un estado apto para el transporte.

El paquete de Mercancías Peligrosas se debe abrir solamente en circunstancias excepcionales y con precaución extrema. Si se va a abrir un paquete, se necesita ser considerado el peligro potencial del contenido y se debe de tener mucho cuidado. Cualquier paquete abierto durante una inspección debe, antes de ser remitido al consignatario, ser restaurado a su condición original por las personas calificadas. Durante el curso de sus deberes, el personal de la seguridad puede considerar abrir algún paquete consignado como cargo. Sin embargo, los paquetes de Mercancías Peligrosas se deben abrir solamente en circunstancias excepcionales y con la ayuda de personas especialistas calificadas.

Inspección de la Documentación

Una inspección de la documentación sirve para determinar, hasta donde sea posible, que un envío de Mercancías Peligrosas reúne todos los requisitos aplicables. Se detalla toda la información en varios documentos y se confrontan los documentos unos con otros durante una inspección, para verificar la validez.

Donde el operador o el agente de carga tengan paquetes de Mercancías Peligrosas en sus instalaciones, es donde los respectivos documentos asociados deben ser verificados. Donde no hay paquetes disponibles, se hace un chequeo del documento solamente.

El método es revisar los documentos para cada envío que se transportó durante un período específico.

Para los envíos de exportación, los documentos que necesitan ser examinados son:

1. El Manifiesto Aéreo;
2. El Documento de Transporte de Mercancías Peligrosas (Declaración de los expedidores);
3. Lista de Chequeo de Aceptación;
4. La Notificación al Capitán/Comandante (NOTOC); y
5. Otros documentos referentes a un envío que pueden asistir a evaluarlo.

El propósito de inspeccionar la Hoja de Manifiesto Aéreo, el Documento de Transporte de Materiales Peligrosos y otros documentos relacionados a un envío es para asegurar que se han completado correctamente y que, hasta donde puede determinarse, se usaron la clasificación y empaquetado correctos.

La lista de chequeo de Aceptación se inspecciona para establecer que el operador o agente de carga usa un formulario u otro sistema para completar que permiten la aceptación, a mano o a máquina, y que se aceptaron paquetes de Mercancías Peligrosas de acuerdo con los requisitos o que cualquier error fue identificado correctamente, esta aceptación debe ser por medio de una firma en la lista de verificación.

La Notificación para el Capitán/Comandante (NOTOC) se verifica para establecer que toda la información requerida fue dada, que el formulario fue firmado correctamente y que se cumplieron con los requisitos de la carga o almacenaje.

Inspección de la Carga en general por sospecha de Mercancías Peligrosas No Declaradas.

Hay una tendencia creciente a que las Mercancías Peligrosas No Declaradas se envíen como carga general. Hay implicaciones de seguridad con esta práctica, ya que resulta, entre otras cosas, que el comandante no esté consciente de todos los riesgos potenciales que pueden estar presentes en un avión.

Las inspecciones de carga general son hechas en conjunto con los chequeos de envíos de Mercancías Peligrosas en las instalaciones de carga. Las inspecciones de carga general son útiles para saber lo que se transporta y Mercancías Peligrosas No Declaradas pueden llegar a descubrirse durante esas inspecciones.

El método de llevar a cabo una inspección es examinar toda la carga general o una muestra representativa cuidadosamente, o examinar la documentación disponible como hoja de manifiesto o la factura. Al inspeccionar un paquete, se debe de concentrar en buscar las etiquetas de riesgo, marcas de empaquetado específicas de la ONU y otras señales y etiquetas que se exigen para ser usadas al transportar Mercancías Peligrosas declaradas o aquellas que se relacionan a la identificación de sustancias perjudiciales para la salud; deben verificarse los documentos en bolsas atadas a los paquetes que pudieran identificar los riesgos de los contenidos. Si se encontrara algo que parece ser sospechoso, los documentos pertinentes para transporte (tales como la hoja de manifiesto aéreo o la factura) se debieran revisar por si hay alguna indicación adicional que sugiriera que fueran Mercancías Peligrosas o No. Si no puede determinarse con certeza si las mercancías son o no, Mercancías Peligrosas, se le debe pedir al operador o agente de Carga retener la mercancía y e debe contactar al transportista y solicitársele una copia de la hoja de datos de seguridad de materiales (MSDS). En ausencia de cualquier otra evidencia a lo contrario, la información e indicación sobre el MSDS debe tomarse como válido.

Acción de Seguimiento

Si al encontrar Mercancías Peligrosas, se sospecha que no han sido declaradas, se declarara la situación como que ha ocurrido un incidente relacionado con las Mercancías Peligrosas.

13.6 INSPECCIÓN DE RAMPA (CARGAMENTO Y ALMACENAMIENTO)

Las inspecciones de rampa toman lugar en el avión o a un lado de este y, a veces, también en un almacén/cobertizo de carga previo al embarque; con el objetivo de verificar que el operador ha preparado el avión para la carga y estibación según los principios del RAC 18, que el entrenamiento para la tripulación (de vuelo y de cabina, si aplica) se ha llevado a cabo, que todos los manuales/instrucciones al personal, etc., están abordo y actualizados y que cualquier aprobación/exención necesaria sea llevada a bordo y cuyas condiciones se hayan cumplido.

Una inspección de la rampa tendrá como objetivo confirmar que la carga y estibación de Mercancías Peligrosas cumple con los requerimientos de las Instrucciones Técnicas.

Cargamento y Almacenaje: Están aseguradas adecuadamente para prevenir el movimiento. Que cualquier material radiactivo se ha guardado de tal forma que las distancias requeridas para la segregación pueden ser mantenidas; la inspección en el cargamento y la estiba incluye el asegurarse de que la Mercancía Peligrosa llevada a bordo de un avión exclusivo para carga este en la cubierta principal y accesible, como es requerido por las instrucciones técnicas; y que las sustancias infecciosas o tóxicas no se estiben en la proximidad de animales o comestibles.

Entrenamiento: Una inspección del entrenamiento para tripulación de vuelo y de la cabina consiste en hablar con la tripulación o una selección representativa de ellos y pedir detalles de su último entrenamiento, cuando se llevó a cabo y por quien. Sus nombres deben registrarse y el operador posteriormente, debe enviar detalles de sus archivos de entrenamiento. La inspección de entrenamiento también debe incluir que las tripulaciones de vuelo y de cabina entienden que acciones tomar en caso de

emergencias (por Mercancías Peligrosas No declaradas) mientras el avión está en vuelo, como es requerido en el RAC 18.

Manuales de Instrucciones al Personal: Una inspección de los manuales y las instrucciones del personal consiste en buscar entre los manuales del avión para ver si hay una copia del Manual de Operaciones; debe haber también una copia del documento de la OACI o el reglamento de la IATA referente a mercancías peligrosas, Guía de Respuesta de Emergencia para los incidentes aéreos o en tierra relacionados con Mercancías Peligrosas o la información similar en otro formulario. La inspección debe confirmar que hay instrucciones para acciones en emergencias, incluso la notificación para los Servicios de Tráfico Aéreo, como establecido en las Instrucciones Técnicas.

Si se sospecha que ha ocurrido un incumplimiento mayor y se cree que la seguridad del avión estará en riesgo si se le permitía hacer el vuelo, las Mercancías Peligrosas deben descargarse del avión, o la detención del avión debiera ser considerada.

13.7 INSPECCIÓN DE LA INFORMACIÓN AL PASAJERO (AVISOS)

El RAC 18 requieren que el operador (o su agente de carga) provean información a los pasajeros sobre los tipos de Mercancías Peligrosas prohibidas para su transporte a bordo del avión. Esta información debe consistir en avisos, advirtiendo a los pasajeros sobre la prohibición de Mercancías Peligrosas en el equipaje, para ser desplegado de forma prominente y en el número suficiente para que los pasajeros los vean durante su progresión normal a través de los procedimientos de salida.

El objetivo de inspeccionar la información para los pasajeros es comprobar que los operadores (o sus agentes de carga) están proporcionando tal información.

El método de inspeccionar los avisos es revisar esas áreas en las terminales donde el operador (o su agente de carga) emite los boletos, recibe a los pasajeros e inicia el procedimiento de chequeo a los pasajeros. La inspección debe confirmar que los avisos están en los lugares requeridos (los mostradores de chequeo, los mostradores de ventas de boletos y las áreas de abordaje). Los avisos deben ser visibles y en número suficiente para ser visto por los pasajeros durante el flujo normal a través del chequeo para abordaje.

El método de inspeccionar el material de la advertencia en los boletos es solicitar al pasajero su boleto. Verificar si la información de advertencia de Mercancías Peligrosas está en el boleto físico o en el sobre del boleto. Se debe informar a los pasajeros que la inspección que se lleva a cabo se relaciona con las responsabilidades del operador y de ninguna manera la inspección los involucra.

13.8 INSPECCIONES DETALLADAS

Deben hacerse los arreglos de antemano con el operador/agente de carga para poder tener al personal necesario y documentos disponibles. Una copia en blanco del

formulario de la auditoría, a ser utilizado por el inspector, debe enviarse previamente a la compañía a ser auditada.

El objeto de una auditoría es determinar si el operador o el agente de carga tiene los procedimientos/instrucciones etc. donde corresponde para asegurar que las responsabilidades de los Operadores en la RAC 18 se cumplen.

Asegurar que se completan totalmente las listas de chequeo para todas las áreas de la auditoría e identifica cualquier resultado u observaciones. Se deben de usar las listas de chequeo para la Inspección del Manual de Operaciones, Inspección de Entrenamiento al Personal, Inspecciones de los Envíos, Inspección de la Rampa e Inspección de la Información al Pasajero, además de la Lista de Chequeo de la auditoría. En el caso de un operador, si los procedimientos se encuentran muy deficientes, puede ser necesario considerar revocación de la Autorización para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la compañía o de la Aprobación del Programa de Entrenamiento de Mercancías Peligrosas. Si involucra al transportista/agente de carga, etc., se debe de asegurar que se registra todos los detalles.

Debriefing: Al finalizar resume todos los incumplimientos encontrados durante la inspección. La persona con la que se llevó a cabo la inspección debe estar completamente clara acerca de los ítems encontrados, debe de identificar las áreas (si las hubiere) que necesitan de atención. Se debe llegar a un acuerdo sobre el periodo de tiempo que se dará para la rectificación. El original del formulario debe entregársele a la persona responsable y la copia debe ser archivada por el Inspector de Mercancías Peligrosas.

Un ejemplo de la lista de verificación para una auditoria se encuentra en el **FORMA DGAC GVS0**.

13.9 INSPECCIÓN DE OTRAS INSTALACIONES RELACIONADAS

Inspección de los Expedidores

Antes de que alguna persona entregue un paquete que contenga Mercancías Peligrosas a un agente de carga para ser transportado por vía aérea, deberá de asegurarse que dicha Mercancías Peligrosas no corresponden a las que están prohibidas para transporte por vía aérea y que están debidamente clasificadas, empaquetadas, selladas y etiquetadas, como también este acompañada de su respectivo documento de transporte de Mercancías Peligrosas será completado debidamente según las especificaciones del RAC 18.

Durante las inspecciones en los envíos de carga del operador se encontraran los expedidores Frecuentes.

El objetivo de inspeccionar a los expedidores frecuentes es para determinar si el expedidor tiene en orden los procedimientos que cumplen con las responsabilidades del expedidor, especificadas en la RAC 18. La inspección de un expedidor es llevada a cabo para asegurar que las Mercancías Peligrosas están propiamente clasificadas, empaquetadas, marcadas y etiquetadas, que el documento de Transporte de Mercancías Peligrosas sea completado debidamente, la declaración firmada y las

personas involucradas en la preparación de los embarques han recibido los entrenamientos que los capacitan para llevar a cabo sus responsabilidades.

Cuando una inspección es programada, debe notificarse previamente al expedidor para que este realice los arreglos pertinentes para reunirse con el personal encargado de los envíos.

Las listas de chequeo preparadas como ejemplo para la Inspección del Entrenamiento al Personal y de la Inspección de Envíos (paquetes y documentos), pueden ser usados para la Inspección al expedidor.

Inspección al personal que realiza labores revisión a los pasajeros y su equipaje.

Al hacer la inspección de la información al pasajero es también importante verificar el procedimiento de los empleados en los puntos inspección de pasajeros y su equipaje.

El objetivo de inspeccionar los puntos en donde realizan la inspección de pasajeros y su equipaje es para prevenir que los pasajeros lleven a bordo Mercancías Peligrosas no permitidas. La inspección de este tipo se realiza para asegurarse que los empleados han recibido los entrenamientos apropiados que les permiten cumplir con sus responsabilidades y que los procedimientos relacionados con el transporte de Mercancías Peligrosas de pasajeros o tripulaciones se siguen.

13.10 DISCREPANCIAS EN SITIO / ACCIONES INICIALES

En cualquier momento durante una inspección puede ser evidente que hay deficiencias en varios niveles. Una deficiencia es un error o una omisión e incluye diversos tipos, desde lo ligero hasta lo serio, no importando quien sea el causante.

La causa de las deficiencias debe establecerse. Las deficiencias pueden ser como: Los errores administrativos simples en el papeleo, preparación incorrecta de un envío para transportación, el hallazgo de Mercancías Peligrosas no declarada, falta de entrenamiento para la tripulación de vuelo, o un procedimiento incorrecto. Una decisión debe tomarse, basada en la causa de las deficiencias y acerca de que acción apropiada debe tomarse dadas las circunstancias. Otros factores también deben ser considerados antes de tomar la acción apropiada como los registros previos de incumplimiento, la naturaleza y la frecuencia del incumplimiento.

Considerando que se le debe dar seguimiento a las deficiencias, se debe identificar al responsable. Se debe poseer evidencia, como documentación o fotografías para mostrárselas a la persona responsable.

Las deficiencias muy simples (por ejemplo, malas ortografías) pueden no requerir acción alguna. Con relación a las deficiencias del Operador o agente de carga, se debe asegurar que se completen las listas de chequeo de inspección en su totalidad con todos los datos necesarios.

El incumplimiento con requisitos legales o los procedimientos del operador/agente de carga se deben identificar como un fallo en las listas de chequeo. Deficiencias que no contravienen los requerimientos legales o errores menores en los procedimientos pueden anotarse en los formularios como observaciones.

13.11 PREPARACIÓN DEL REPORTE Y MANTENIMIENTO DEL REGISTRO

Un reporte debe hacerse no más tarde de 10 días después de la inspección. Antes de comenzar el informe, toda la información, documentos, etc., deben revisarse para asegurarse que no se omita alguna deficiencia o alguna acción sobresaliente. Confirme que todas las deficiencias se han identificado y se han registrado en las listas de control de las inspecciones, de la forma adecuada; confirme la acción correctiva que se tomó o se tomará.

Si hay deficiencias, confirme la decisión tomada durante la inspección acerca de si o no un incidente pudo haber ocurrido.

Si existió un incidente, asegúrese que se ha tomado la acción correctiva acorde a los procedimientos. Ordene y clasifique todos los documentos, etc. que sean relevantes al informe. Incluya en la narrativa cualquier deficiencia encontrada que se considere fueron los errores de otros y no causados por el operador/agente de carga. Si toma acción en un incidente, también incluya los detalles breves. Adjunte todos los documentos para el reporte.

Elabore un reporte para los operadores/agentes de carga confirmado los resultados y las observaciones. Envíe la carta a la persona responsable en la organización inspeccionada y evaluada. Para los cargadores y otros, escriba una carta al infractor solicitando una explicación; esto normalmente evitará la posibilidad de investigación formal debido a la acción perjudicial. Una carta no debe asignar ninguna culpa puede ofrecer consejo o ayuda para el futuro.

Cartas y respuestas relacionadas con los resultados y observaciones por parte de los operadores y agentes de carga, se guardan en el archivo correspondiente. Los registros de la serán mantenidos de manera electrónica y archivados en papel por al menos 3 años.

El informe será subido al programa SIAR.

13.12 SEGUIMIENTO

El objetivo del seguimiento es para asegurar que los asuntos abiertos o pendientes en los informes de la inspección puedan ser cerrados. La inspección e informes de la auditoría identificarán cuando se requiere una acción de seguimiento que involucre el enviar cartas para tomar una acción, con la finalidad de tratar con las deficiencias encontradas durante la inspección, y así poder asegurar que se reciban respuestas satisfactorias.

Procesando las Respuestas: Cuando se reciba una respuesta a los informes, estas deben ser revisadas por el inspector pertinente y en su ausencia, por otro inspector, para verificar que la respuesta con lleva o no un seguimiento

satisfactorio de los casos en cuestión con un resultado satisfactorio. Si el inspector juzga que la contestación informa de una deficiencia que se trató en forma satisfactoria, el inspector indica que el tema en cuestión puede ser cerrado.

Las Contestaciones No Satisfactorias: Si la contestación no es considerada completa o satisfactoria, el inspector puede decidir cuál será el siguiente paso a tomar, como escribir nuevamente para solicitar una explicación o una revisión de la acción propuesta.

14 SECCIÓN V: PRÁCTICAS DE TRABAJO SEGURAS

14.1 GENERALIDADES

Las inspecciones del Mercancías Peligrosas e investigaciones de incidentes potenciales, por necesidad, tienen lugar a menudo en las áreas, donde una lesión personal podría ocurrir a menos que se toman las precauciones convenientes.

14.2 ROPA Y EQUIPO DE PROTECCIÓN

Al conducir inspecciones o investigaciones, varios artículos de ropa de protección y equipo deben de usarse. Estos artículos incluyen zapatos o botas con puntas de metal protectoras, chaqueta reflectiva y de alta visibilidad, pantalones impermeables reflectivos, guantes, anteojos protectores, máscaras contra polvo, protector de oídos y pantalones de trabajo. Estos artículos deben usarse siempre que sea necesario según el riesgo potencial de la actividad que se está llevando a cabo.

14.3 EVALUACIÓN DEL RIESGO

El nivel de riesgo involucrado en la inspección o investigación a ser emprendida debe evaluarse antes del comienzo de la actividad y debe repasarse a intervalos apropiados durante la inspección en caso de que el nivel de riesgo haya cambiado. El nivel de riesgo se reducirá debido a las precauciones tomadas y viceversa. El Inspector de Mercancías peligrosas debe evaluar el riesgo y toma las precauciones necesarias para asegurar que el riesgo se mantenga tan bajo como razonablemente práctico. Puede que a pesar de las precauciones tomadas, se decida que la actividad no debe emprenderse en primer lugar, o que debe detenerse ya una vez comenzado.

14.4 SEGURIDAD EN EL ALMACÉN

Normalmente, agentes de carga u operadores proporcionan información de seguridad y de salud cuando los visitantes llegan a sus instalaciones. En todo caso, y particularmente si la información no se ha proporcionado, debe determinarse si hay alguna actividad inusual llevándose a cabo en el almacén antes de entrar en el que pueda requerir de particular atención (como un trabajo de construcción).

Siempre que se trabaje en un almacén o bodega, debe usarse zapatos o botas con la punta de protección y ropa reflectiva de alta visibilidad. Muchos almacenes tienen pasillos específicos (líneas de seguridad) que deben usarse, pero aun así, se debe observar con cuidado para evitar el maniobrar de los vehículos, particularmente los montacargas. Otros riesgos que deben tenerse presente son los suelos mojados o resbaladizos y riesgos del viaje.

La mayoría de los almacenes usan estantes para guardar la carga y a menudo se guardan paquetes que necesitan ser inspeccionado bajo un estante que proporciona poco espacio. Debe tenerse cuidado por consiguiente al inspeccionar los paquetes y es a menudo aconsejable pedir que saquen los paquetes primero del estante. Además deberá de verificar que los estantes estén asegurados de manera adecuada de tal forma que se evite cualquier tipo de movimiento que pudiese provocar que los artículos en su interior puedan moverse o caer del estante.

Deben lavarse las manos lo más pronto posible después de trabajar en un almacén o bodega, se hayan usado o no guantes.

14.5 SEGURIDAD EN LA ZONA DE RAMPA

Cuando se encuentre en la zona de rampa debe usarse zapatos o botas con la punta de metal protectora y ropa reflectiva de alta visibilidad (chaleco). Debe respetar las zonas delimitadas manteniendo especial cuidado de no acercarse a los motores de avión, hélices y palas del rotor de cola, también deberá de tener cuidado con las aeronaves que se encuentren desplazándose, los montacargas y camiones. Debe llevarse protección para los oídos siempre que se esté cerca de aeronaves con los motores y/o unidad de poder auxiliar encendida.

Al trabajar a bordo de un avión en tierra, la salida y puertas de la carga quedan a menudo abiertas y debe tenerse cuidado de no caerse. En aviones de carga, los suelos del asimiento contienen normalmente sistemas del rodillo por lo que debe tenerse cuidado y evitar resbalarse.

14.6 MANEJO DE PAQUETES

Los paquetes conteniendo Mercancías Peligrosas tienen que ser revisados detalladamente durante una inspección; esto significa que a menudo estos tienen que ser movidos. Antes de intentar mover un paquete que puede ser pesado o difícil de manejar debido a su tamaño, forma o la distribución del contenido, debe evaluarse el riesgo de una lesión y se debe considerar pedir ayuda para moverlo con la ayuda de alguien más o de utilizar un equipo apropiado (Montacargas, pallets, grúas, tecles etc.).

Si se decide mover o alzar el paquete sin ayuda, esto debe llevarse a cabo con mucho cuidado, con la espalda recta y tan vertical como sea posible y doblando las rodillas. Debe tenerse también cuidado con la orientación correcta del paquete y esta debe de mantenerse en todo momento. Antes de ocuparse de un paquete dañado, el IMP debe evaluar si es seguro hacerlo y que precauciones deben tomarse.

14.7 MATERIALES RADIATIVOS

Todas las Mercancías Peligrosas conllevan un riesgo inherente a la salud, seguridad o propiedad, pero un empaque y etiquetado correcto minimiza este riesgo siempre que este paquete permanezca intacto. Lo anterior no es aplicable para los materiales radiactivos; muchos de ellos emiten la radiación de ionización a través del empaquetamiento. Para minimizar la dosis de radiación recibida tan bajo como sea posible, el tiempo de manipulación de los paquetes se debe reducir al mínimo. Cuando no se esté trabajando directamente con los paquetes, se deben de mantener a la mayor distancia posible de estos.

Si se sospecha que un paquete de materiales radiactivos no reúne todos los requisitos, no deben ser abiertos o manipulados en ninguna forma o circunstancia; el acceso al paquete en mención debe restringirse y debe solicitarse orientación a la respectiva Autoridad Nacional relacionada con Materiales Radioactivos.

14.8 APERTURA DE PAQUETES

Con la excepción de materiales radiactivos, si se sospecha que un paquete no cumple con los requisitos se puede tomar la decisión de abrirlo. Tomada esta decisión, se debe considerar el riesgo del contenido, la localización del paquete y si hay un suministro adecuado de aire fresco. Equipos de Protección apropiado deben ser usados de acuerdo al riesgo evaluado. Antes de abrir un paquete, es posible que se pueda tener una idea del contenido si se examina con rayos X.

14.9 TOMANDO MUESTRAS

Puede ser necesario tomar las muestras de Mercancías Peligrosas o paquetes que se sospechan tengan Mercancías Peligrosas. En lo posible, el receptáculo completo se debe tomar, para evitar la necesidad de abrirla. Sin embargo, si una muestra necesita ser tomada de un receptáculo, esto debe ser considerada solamente si el peligro puede ser identificado correctamente. La cantidad de muestra tomada debe ser suficiente para el análisis que se llevara a cabo. Se debe tener cuidado que exista la menor cantidad posible de personas en las cercanías, además de vigilar que ellos no toquen ni entren en contacto con la muestra.

14.10 ROPA Y EQUIPO CONTAMINADOS

Las prendas de vestir utilizadas deberán de quitarse con cuidado para evitar el contacto con la contaminación. Deben de realizarse los arreglos para deshacerse de estas prendas tan pronto como sea posible, mientras recibe asistencia de expertos.

15 SECCIÓN VI: ACCIDENTE E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCIAS PELIGROSAS

15.1 INTRODUCCIÓN

Se establecerán los procedimientos para reportar, investigar y recabar información que involucre accidente e incidentes relacionados con Mercancías Peligrosas que ocurren a nivel nacional y que involucra el transporte de Mercancías Peligrosas que se origina en o se destina a otro Estado.

Los accidentes e incidentes relacionados con Mercancías Peligrosas necesitan ser registrados e investigados para establecer su causa para descubrir, entre otras cosas, si los requisitos de la RAC 18 son inadecuados o ha habido una violación de ellos.

La DGAC cooperará con otros Estados referente a las violaciones de regulaciones de Mercancías Peligrosas con los objetivos de eliminar las tales violaciones.

15.2 REPORTANDO ACCIDENTES E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCIAS PELIGROSAS

De acuerdo a la RAC 18, "Un operador debe reportar accidentes e incidentes relacionados con Mercancías Peligrosas a las autoridades del Estado del operador y el Estado en que el accidente o incidente ocurrió, de acuerdo con los requisitos de las autoridades involucradas. Ante la sospecha de una violación de los requisitos (Mercancías no declaradas), también se debe informar a las autoridades apropiadas del Estado del operador, o el Estado en que esto ocurrió.

Cuando un informe se recibe acerca de un accidente o incidente relacionado con Mercancías Peligrosas, debe verificarse tan rápidamente como sea posible. Si algún detalle falta, se le solicitará al que reporta el accidente o incidente que lo proporcione tan pronto esté disponible. Una revisión se emprenderá de toda la información actualmente disponible para establecer que acción necesita ser tomada. Si se decide que ninguna acción necesita ser tomada o la acción no es posible, el registro se anota para mostrar eso. La revisión tendrá como objetivo establecer si el incidente, se considera serio (ejemplo: hay evidencia de incumplimiento con la RAC 18 tal que había una Situación potencialmente insegura) o (ejemplo: mal entendimiento de los requisitos pero no produciendo una situación potencialmente insegura).

Los objetivos de investigar un Accidente e Incidente relacionados con Mercancías Peligrosas es establecer su potencial gravedad y determinar la causa para que una acción pueda tomarse para prevenir que vuelva a ocurrir.

15.3 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCIAS PELIGROSAS

De acuerdo a lo requerido por la RAC 18, y con el objetivo de prevenir la repetición de accidentes e incidentes de Mercancías Peligrosas, la DGAC establecerá los procedimientos para investigar y recopilar información referente a accidentes e incidentes que ocurran en el territorio nacional y que involucren el transporte de Mercancías Peligrosas que originaron en o destinados para otro estado.

Accidentes relacionados con Mercancías Peligrosas

Un accidente relacionado con Mercancías Peligrosas es una situación muy seria y pudiera involucrar investigadores de accidentes aéreos. Si ha habido un accidente relacionado con Mercancías Peligrosas, cualquier solicitud de información o ayuda de otras organizaciones deben de ser cumplidas inmediatamente. Cualquier solicitud de otro Estado acerca de las Mercancías Peligrosas a bordo de un avión involucrado en un accidente en ese Estado también deben de cumplirse.

El Estado en el que ocurra un accidente relacionado con Mercancías Peligrosas, y que involucra mercancías que fueron abordadas en otro estado o se transportaban para otro debe iniciar una investigación acerca de las circunstancias del accidente.

Si se sabe o se sospecha que una mercancía peligrosa sea un factor causativo en un accidente de avión, cualquier investigación relacionada con Mercancías Peligrosas necesitará ser coordinada con la investigación del accidente aéreo.

Incidentes Relacionados con Mercancías Peligrosas

El Estado en el que ocurre un incidente relacionado con Mercancías Peligrosas debe de llevar a cabo una investigación acerca de las circunstancias en que dicho incidente sucedió.

Se harán las investigaciones preliminares para establecer que ha sucedido, quien está implicado y que evidencia está disponible. Las indagaciones identificarán si el incidente justifica las averiguaciones de los investigadores profesionales con el objetivo de conseguir la evidencia para el procesamiento. Si la investigación profesional no está justificada o no es posible llevarla a cabo (por ejemplo: toda la evidencia que se necesita no está disponible) una indagación detallada tiene todavía que ser llevada a cabo. Esta investigación tiene que ser minuciosa, para ratificar la causa e identificar a las organizaciones o individuos que pudieran ser responsables por este incidente.

Al realizar las indagaciones preliminares, tiene que determinarse si las Mercancías Peligrosas en su estado actual son una amenaza a las personas, Si lo son se deben de tomar las medidas necesarias para asegurarlos o para desecharlos lo más rápidamente posible, usando el asesoramiento de un experto. Si se va a realizar una investigación acerca de las Mercancías Peligrosas, es esencial que se tome en consideración la seguridad personal, debido a que muchas Mercancías Peligrosas tienen el potencial de causar un daño permanente. Se debe de usar ropa protectora, incluyendo guantes y anteojos. Aunque es importante identificar las Mercancías Peligrosas, esto no se debe de hacer si hay riesgo de daños corporales.

Al terminar una investigación relacionada a un incidente serio, se emitirá un reporte que resuma los detalles del incidente, los resultados de la investigación y la acción recomendada. El informe será analizado para determinar la siguiente acción a ser tomada. Un informe del incidente debe remitirse a la OACI y a los otros Estados involucrados, esto con la finalidad de prevenir la repetición de incidentes similares. En relación a las consignaciones de importación, una copia del reporte debe enviarse al Estado de Origen y a cualquier otro Estado involucrado. Para las consignaciones de exportación, si el informe tiene evidencia de un mal procedimiento tal que se justifique una acción penalizadora, se deberá proceder inmediatamente.

15.4 REGISTRO DE ACCIDENTES E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCIAS PELIGROSAS

Se llevara a cabo un registro de todos los accidentes e incidentes relacionados con Mercancías Peligrosas que sean reportados. El objetivo del reporte a ser guardado, es que se haga de tal forma, que incluya todos los detalles pertinentes a cada accidente e incidente, así como proveer un registro establecido de todos los accidentes e incidentes reportados, para permitir una exanimación o revisión que establezca las causas, facilite su divulgación a otros Estados y que permita un análisis que establezca el punto débil en los requerimientos o tendencias. El registro también puede usarse para establecer si un particular, zipper, operador, agente, etc., está causando un número excesivo de problemas.

Los detalles de un accidente o de un incidente deben ser anotados en el registro lo antes posible, aunque inicialmente se sepan pocos detalles; se debe actualizar tan pronto se tenga disponible la información. El registro indicará cuando esté completa toda la investigación sobre accidente o un incidente, y cuando se lleve a cabo una revisión a intervalos regulares para identificar cualquier acción sobresaliente. Antiguos expedientes no se destruyen sino que pueden ser archivados, de tal forma que se puedan recuperar si se presenta la necesidad.

15.5 COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCIAS PELIGROSAS.

La DGAC en la medida de lo posible cooperará con otros Estados en lo referente a violaciones de las regulaciones de Mercancías Peligrosas, esto con el objetivo de eliminar tales violaciones. Se ha proyectado que los esfuerzos de cooperación incluyan coordinación de investigaciones y ejecución de la ley, intercambio de información e inspecciones conjuntas.

Los Objetivos de la Cooperación entre los Estados:

Los Estados necesitan cooperar en la investigación de casos para establecer que ha sucedido, tomar la acción correctiva si es requerido y tratar con cualquier transgresor. Necesitan demostrar que están al mando conjuntamente para enfrentarse a cualquier situación y darle respuesta inmediata de manera que un supuesto transgresor no pueda intentar aprovecharse de cualquier situación donde un Estado tiene una forma menos severa que otra.

La Cooperación entre Estados se necesita para asegurar que toda la información pertinente sobre un suceso sea identificada, para que puedan tomarse las decisiones correctas y las medidas necesarias para tratar con el caso y prevenir que se vuelva a repetir. Se necesita cooperación inclusive para identificar a un transgresor, y que se tome una acción penalizadora no importando en qué Estado el transgresor se encuentre.

Enlace y Cooperación entre los Estados

Donde sea posible, los Estados deben comunicarse y cooperar regularmente con otros Estados, para que los miembros de las agencias reguladoras sepan a qué personas contactar y avisar en caso de una situación y con quienes se pueden arreglar en caso de alguna investigación.

Si no ha habido ningún contacto con algún Estado y es necesario reportarles una situación, se puede solicitar detalles de los contactos de cada una de las Autoridades de Aviación de todo el mundo a la siguiente dirección:

Secretary, Dangerous Goods Panel
International Civil Aviation organization
999 University Street

Montreal, Quebec
Canada, H3C 5H7
TELEX: 05-24513
E-MAIL: krooney@icao.int

16 SECCIÓN VII: PROGRAMA DE CONCIENTIZACION AL PASAJERO

16.1 INTRODUCCION

La DGAC debe asegurarse que la información es difundida de tal manera que se advierte a los pasajeros acerca de los tipos de Mercancías Peligrosas que son prohibidos o restringidos para ser transportados en las aeronaves.

Además de la información obligatoria que debe ser difundida por los operadores, el estado debería fomentar que todas las agencias involucradas en el transporte aéreo ayuden a aumentar el nivel de conocimiento público de los riesgos de Mercancías Peligrosas en el transporte aéreo.

16.2 EJECUCION DEL PROGRAMA DE CONCIENTIZACION

La DGAC debe diseñar un plan de concientización de Mercancías Peligrosas para incrementar el conocimiento público del transporte seguro de Mercancías peligrosas.

Proporcionar la información al viajero acerca de las Mercancías Peligrosas, mediante las agencias involucradas en el transporte.

16.3 MEDIOS DE COMUNICACION

Varios medios de comunicación están disponibles para ayudar a los Estados a levantar el nivel de concientización pública de los riesgos de Mercancías peligrosas en el transporte aéreo. Por ejemplo:

1. Agentes de Viajes
2. Operadores de Turismo
3. Autoridades Aeroportuarias
4. Operadores Aéreos
5. Asociaciones Deportivas
6. Asociaciones de Deportes al Aire libre
7. Publicaciones en Periódicos
8. Revistas
9. Publicaciones Comerciales
10. Boletines de Noticias
11. Internet
12. Exhibiciones en shows comerciales
13. Conferencias

16.4 RECURSOS PARA LA CONCIENTIZACIÓN PÚBLICA DEL PASAJERO

Hay varios recursos que pueden usarse para transmitir información fácil de entender al público con respecto a las restricciones o prohibiciones asociados con el transporte de Mercancías Peligrosas, tanto en el transporte como en el equipaje del pasajero.

Ejemplos de recursos para la concientización pública de los pasajeros se enumera abajo:

1. Posters
2. Folletos
3. Gabinetes de Exhibición
4. Medios Electrónicos
5. Volantes
6. Internet
7. Artículos de Información
8. Boletines

16.5 DISPONIBILIDAD DE LOS MATERIALES PARA EL PROGRAMA DE CONCIENTIZACION PÚBLICA DEL PASAJERO.

El suplemento de las Instrucciones Técnicas de la OACI, Parte S-8 ilustra algunos ejemplos de los materiales que se pueden utilizar para el programa de la concientización pública del pasajero.

17 SECCION VIII: FUENTES DE INFORMACION ADICIONAL

17.1 INTRODUCCION

Otras regulaciones pueden tener un impacto en el transporte de Mercancías Peligrosas. La DGAC debe participar en los esfuerzos cooperativos con otras ACs acerca del transporte de Mercancías Peligrosas con el objetivo de eliminar las violaciones a las regulaciones. Los esfuerzos de cooperación podrían incluir inspecciones colectivas, enlaces técnicos, intercambio de información y reuniones conjuntas y conferencias.

Información apropiada que podría ser intercambiada incluye alertas de seguridad, boletines, reportes de incidentes y materiales de educación convenientes para la difusión pública.

17.2 COOPERACION

Donde sea posible, la DGAC debe comunicarse y cooperar regularmente con otros Estados, para que los miembros de las agencias reguladoras sepan a qué personas contactar y avisar en caso de una situación y con quienes se pueden arreglar en caso de alguna investigación.

Se debe mantener actualizada una lista de otras autoridades que podrían tener un impacto en el transporte de Mercancías Peligrosas. Esas Autoridades podrían ser una fuente de información adicional.

18 SECCION IX: PREPARACION DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA

18.1 GENERALIDADES

El programa de vigilancia será preparado anualmente por el Inspector de Mercancías Peligrosas. El diseño del programa de vigilancia debe ser flexible a afecto

de que pueda abarcar y reforzar la inspección en áreas débiles o problemáticas y áreas críticas, por lo que en su preparación se debe considerar:

Expediente de certificación.

Operador nuevo. Se debe enfatizar en actividades de inspección tendientes a medir insuficiencia en la gestión de operaciones y de mantenimiento, procedimientos irregulares y de cualquier insuficiencia en equipo e instalaciones.

Dificultades previas. Se debe estudiar el expediente de vigilancia de la DGAC y el expediente del sistema de Inspección del operador para conocer sobre las áreas que han presentado más discrepancias o no conformidades, violaciones, acciones correctivas inapropiadas o factores causales no atendidos.

18.2 FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES

La frecuencia de las inspecciones depende de la eficacia del sistema de calidad del operador. También se establecen las inspecciones de tipo aleatorio, las cuales son programadas a discreción del Inspector.

De acuerdo a las recomendaciones de OACI doc. 9284 se realizará una inspección de los todos los aspectos significativos de los procedimientos y métodos del operador, con el objeto de que estos sean inspeccionados por lo menos una vez al año.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

19 REVISIÓN Y ACEPTACIÓN DE LA GERENCIA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

ELABORADO POR:

Andrés N. Mazariegos Hernández
Inspector de Mercancías Peligrosas

Luis La Torre
Unidad de Planificación

Revisado y Aceptado por:

Nombre Cap. Inosente Tomas Aldecoa Casasola
Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional

Firma y Sello: _____



MANUAL DEL INSPECTOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS

GERENCIA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Actualícese Anualmente