

CA/AGA-DVSO No.05

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES O MODIFICACIONES A UNA INSTALACIÓN YA ESTABLECIDA DENTRO DE UN AERÓDROMO.

CONTENIDO

1. Propósito de esta circular de asesoramiento.	2
2. Aplicabilidad.	2
3. Base legal.	2
4. Objetivo.	2
5. Que cancela esta CA:	3
6. Definiciones:	3
7. Acrónimos:	6
8. Procedimiento para aceptación y aprobación	6
8.1. Objetivo	6
8.2. Responsabilidades	7
8.3. Actividades para la aceptación del diseño por parte de DVSO y ANSAC	7
8.4. Formulario unificado para la aceptación del diseño	8
8.5. Actividades para la aprobación de la construcción por parte de dvso y ansac	11
8.6. Material guía para la elaboración del plan de construcción	12
9. Durante la construcción.	13
10. Resolución de conflictos.	13
11. Autorizado	13

1. PROPÓSITO DE ESTA CIRCULAR DE ASESORAMIENTO.

- a) Asesorar al personal de un aeródromo privado y/o estatal de uso público, para la solicitud de aceptación del diseño y construcción de nuevas instalaciones o reformas de las instalaciones existentes que representen un riesgo de seguridad operacional y/o de seguridad de aviación y facilitación del transporte aéreo, dentro del área de movimiento o en cualquier área del aeródromo que represente un riesgo para las operaciones aéreas.

2. APLICABILIDAD.

- a) Aeródromos certificados bajo RAC 139.
- b) Aeródromos en proceso de certificación bajo RAC 139.
- c) Aeródromos privados y/o estatales de uso público.

3. BASE LEGAL.

- a) Anexo 17, 3.2.4 de la OACI

Cada Estado contratante asegurará que los requisitos de diseño de aeródromos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil, se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeródromos.

- b) Anexo 14 1.5.4 de la OACI

Los requisitos arquitectónicos y relacionados con la infraestructura necesarios para la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional se integrarán en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como las reformas de las instalaciones existentes en los aeródromos.

- c) Anexo 9 6.3 de la OACI

Cada Estado contratante exigirá que, cuando corresponda, al planificarse nuevas instalaciones y servicios o modificaciones importantes en las instalaciones y servicios existentes comprendidas aquellas de carga en los aeropuertos internacionales, las entidades responsables de dichos planes consulten con las autoridades competentes, los explotadores de aeronaves y los organismos competentes que representen a los usuarios de los aeropuertos, desde las primeras etapas de los planes.

4. OBJETIVO:

- a) Esta circular de Asesoramiento (CA) provee una guía para la observancia y prevalencia de la Seguridad Operacional (SO) y Seguridad de Aviación (AVSEC) y Facilitación del Transporte Aéreo (FAL) durante los procesos de diseño y construcción de nuevas instalaciones, así como en las modificaciones de las instalaciones existentes que se lleven a cabo en los aeródromos privados y/o estatales de uso público. Para ello toda solicitud de diseño y construcción debe someterse a la aceptación y aprobación del Departamento de vigilancia de la Seguridad Operacional y la Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil.

5. QUE CANCELA ESTA CA:

- a) Esta circular sustituye la CA/AGA-DVSO No.05 Revisión 02 anterior.

6. DEFINICIONES:

Actos de interferencia ilícita. Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- a) apoderamiento ilícito de aeronaves,
- b) destrucción de una aeronave en servicio,
- c) toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- d) intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- e) introducción de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales, a bordo de una aeronave o en un aeropuerto.
- f) uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
- g) comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Aceptación: Evaluación previa al inicio de una obra para verificar que el diseño cumple con las normativas y no genera riesgos de seguridad operacional y de seguridad de aviación.

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

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

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

Aprobación: Evaluación del proceso de construcción para verificar que cumpla con las normas aplicables y que no representen un riesgo potencial para la aviación.

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

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área de no movimiento (área de movimiento no controlada por ATS). Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el estacionamiento de aeronaves, espacios exclusivos para la carga y descarga de aeronaves, calles de rodaje, calles vehiculares y otras áreas que se operan bajo la autoridad del operador del aeródromo, que por efectos de visibilidad u otra razón de seguridad operacional no pueden estar bajo el control de ATS. Incluye también la existencia de áreas de uso exclusivo de operadores aéreos y de otras entidades, quienes son responsables por las áreas asignadas.

Área de trabajos. Parte de un aeródromo en que se están realizando trabajos de construcción, ya sea para nuevas instalaciones o reformas a las existentes.

Área de señales. Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Autoridad aeronáutica. Es la autoridad designada por el Estado de Guatemala, denominada Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC.

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

Barreta. Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.

Calle de rodaje. Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- a) **Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave.** La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- b) **Calle de rodaje en la plataforma.** La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- c) **Calle de salida rápida.** Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Detección del comportamiento. En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

Distancias Declaradas.

- 1) **Recorrido de despegue disponible (TORA).** La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.
- 2) **Distancia de despegue disponible (TODA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- 3) **Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.
- 4) **Distancia de aterrizaje disponible (LDA).** La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

Elevación del Aeródromo. Elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

Estado de la Superficie de la Pista. Descripción de las condiciones de la superficie de la pista que se utilizan en el informe del estado de la pista y que establecen las bases para determinar la clave de estado de la pista para fines de performance de los aviones.

- 1) **Pista seca.** Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible y no está contaminada en el área que se prevé utilizar.
- 2) **Pista mojada.** La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta 3 mm, inclusive, de espesor, dentro del área de utilización prevista.
- 3) **Pista mojada resbaladiza.** Una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que las características de rozamiento de la superficie en una porción significativa de la pista se han deteriorado.
- 4) **Pista contaminada.** Una pista está contaminada cuando una parte significativa de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista.
- 5) **Descriptores del estado de la superficie de la pista.** Uno de los siguientes elementos en la superficie de la pista:
 - i. Las descripciones relativas a continuación, se utiliza únicamente en el contexto del informe del estado de la pista y no tienen como objeto sustituir o reemplazar las definiciones existentes de la OMM.

1. **Agua estancada.** Agua con un espesor superior a 3mm.

Exactitud. Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

Facilitación. La gestión eficiente del proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

Imprevisibilidad. La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Inspección. La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Inspección de seguridad. Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.

Punto vulnerable. Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.

Seguridad de la aviación. Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Seguridad operacional. Es el estado en que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

Umbral. Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Umbral desplazado. Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

Vía de vehículos. Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

Verificación de seguridad de la aeronave. Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Zona de parada. Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

Zona de seguridad restringida. Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad.

7. ACRÓNIMOS:

AGA	Aeródromos y Ayudas Visuales	OMM	Organización Meteorológica Mundial
ATS	Servicio de Tránsito Aéreo	PANS	Procedimiento para los servicios de navegación aérea
AVSEC	Seguridad de la Aviación (por sus siglas en inglés)	PC	Plan de Construcción
CA	Circular de Asesoramiento	PNFTA	Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil	PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
DVSO	Departamento de Vigilancia de la Seguridad Operacional	RAC	Regulación de Aviación Civil
FAL	Facilitación	SEI	Salvamento y Extinción de Incendios
FOD	Objeto Extraño (por sus siglas en inglés)	SMS	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
MOA	Manual de Operaciones del Aeródromo	WIP	Obras en curso (por sus siglas en inglés)
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional		

8. PROCEDIMIENTO PARA ACEPTACIÓN Y APROBACIÓN

8.1. OBJETIVO

- a) Establecer los lineamientos para que un aeródromo pueda solicitar la aceptación y aprobación de un diseño y construcción de nuevas instalaciones o modificación de instalaciones existentes que representen un riesgo en la seguridad operacional y/o seguridad de aviación.

8.2. RESPONSABILIDADES

Área	Responsabilidad
Aeródromo privado y estatal de uso público	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitar aceptación del diseño y aprobación de la construcción a DVSO y ANSAC - Realizar los cambios requeridos por la DGAC y ANSAC - Aplicar lo aceptado y aprobado.
Departamento de Vigilancia de la Seguridad Operacional	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluar la solicitud realizada por parte del aeródromo - Notificar al aeródromo los cambios requeridos - Aceptar y aprobar cuando la solicitud sea satisfactoria
Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluar la solicitud realizada por parte del aeródromo - Notificar al aeródromo los cambios requeridos - Aceptar y aprobar cuando la solicitud sea satisfactoria

8.3. ACTIVIDADES PARA LA ACEPTACIÓN DEL DISEÑO POR PARTE DE DVSO Y ANSAC

No.	Paso a seguir	Responsable
1	<p>Enviar solicitud de aceptación de diseño a una construcción nueva o modificación de construcción dentro del aeródromo a DVSO y ANSAC.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incluyendo el diseño detallado de la construcción o modificación y - Presentando el formulario unificado de evaluación del diseño. - Evaluación de riesgos (ver nota) <p><i>Nota: Si algún ítem del formulario unificado descrito en 8.4 afecta la seguridad operacional, la seguridad de la aviación o la facilitación, el aeródromo debe realizar un análisis de riesgo sobre el diseño relacionado con el o las área (s) afectada (s).</i></p>	- Aeródromo
2	Verifican que la documentación esté completa y conforme para aceptación y si faltan documentos se solicitará la corrección correspondiente, de lo contrario se prosigue con el paso 4.	-DVSO -ANSAC
3	Completa la documentación, cuando sea necesario.	-Aeródromo
4	Evalúan documentación y ambas áreas pueden contestar por separado en caso de existir hallazgos, de lo contrario pasar a paso 6 y 7.	-DVSO -ANSAC
5	Completa la documentación con los hallazgos solventados	-Aeródromo
6	Emite aceptación al aeródromo	-ANSAC

7	Emite aceptación al aeródromo	-DVSO
---	-------------------------------	-------

8.4. FORMULARIO UNIFICADO PARA LA ACEPTACIÓN DEL DISEÑO

Formulario unificado para la aceptación del diseño				
<i>Nota: El usuario debe evaluar ítem por ítem y analizar si el diseño afecta o no. Contestar acorde a lo que requiere cada ítem basado en el análisis del diseño de una nueva obra o modificación a una existente.</i>				
No.	Criterios para evaluar si el diseño de una nueva obra o modificación a una instalación existente afecta la seguridad operacional	SI	NO	N/A
Ubicación y accesibilidad				
1	La ubicación de la nueva construcción es de fácil acceso a los servicios de emergencia, operaciones y personal autorizado			
2	Las nuevas edificaciones interfieren con las áreas de seguridad de las pistas, áreas de seguridad de los equipos de navegación o áreas de tránsito de aeronaves.			
3	La modificación a una instalación interfiere con las áreas de seguridad de las pistas, áreas de seguridad de los equipos de navegación o áreas de tránsito de aeronaves.			
Obstáculos fijos				
4	La nueva construcción crea un obstáculo dentro de las áreas de restricción y eliminación de obstáculos.			
5	La modificación de una instalación crea un obstáculo dentro de las áreas de restricción y eliminación de obstáculos.			
Visibilidad y señalización				
6	El diseño permite una visibilidad óptima de las pistas, señales horizontales y verticales desde las posiciones del control de tránsito aéreo y desde una aeronave en aproximación			
Evacuación y gestión de emergencias				
7	El diseño de una nueva construcción facilita rutas claras y eficaces para la evacuación en caso de emergencia, sin obstruir las salidas o áreas ya establecidas.			
8	El diseño de la modificación a una construcción incorpora las rutas para la evacuación en caso de emergencia a las ya establecidas			
9	El diseño de las nuevas construcciones impide el acceso rápido de vehículos de emergencia a cualquier área del aeródromo, especialmente en áreas cercanas a las pistas y la terminal.			
10	El diseño de la modificación a una instalación impide el acceso rápido de vehículos de emergencia a cualquier área del aeródromo, especialmente en áreas cercanas a las pistas y la terminal.			
Compatibilidad con el tránsito aéreo				
11	El diseño de las nuevas construcciones interfiere con las rutas de aproximación y salida, ni afecta la gestión del tránsito aéreo.			
12	El diseño de la modificación a una instalación interfiere con las rutas de aproximación y salida ni afecta la gestión del tránsito aéreo.			

Aspectos de control de fauna				
13	El diseño y la finalidad de la nueva construcción genera focos de atracción de fauna dentro del aeródromo			
14	El diseño y finalidad de la modificación de una instalación genera focos de atracción de fauna dentro del aeródromo			
Aspectos relativos a la seguridad de la aviación civil				
Control de accesos				
15	Si la nueva obra o modificación a una instalación existente genera un acceso directo hacia la parte aeronáutica o una zona de seguridad restringida, se ha diseñado para que se posea la mínima cantidad de accesos de personas y vehículos y están diseñadas de modo que puedan cerrarse y asegurarse completamente cuando no haya operaciones.			
16	Si la nueva obra o modificación a una instalación existente cuenta con una garita de control de ingreso de personas y vehículos a una zona de seguridad restringida, ésta cuenta dentro de su diseño con la aplicación correcta de las medidas de seguridad destinadas a impedir o minimizar los efectos de ataques mediante embestida de vehículos, tales como: barreras físicas, por ejemplo, bolardos.			
17	Si se desarrolla un punto de control del acceso de personas y vehículos para la nueva obra o modificación a una instalación existente, ésta se encuentra situado dentro del perímetro cercado, junto a las barreras de control, de forma que cuando se cierren las puertas de acceso, dicho punto esté protegido.			
18	Si se desarrolla una garita como obra o como parte de la nueva obra o modificación a una instalación existente, ésta se encuentra protegida contra las inclemencias del tiempo para proteger contra la intemperie y estar ventilado según las exigencias del clima, de modo que los agentes AVSEC puedan desempeñar sus funciones sean cuales fueren las condiciones meteorológicas.			
19	El diseño de la nueva obra o modificación a una instalación existente, considera que las acometidas sean adecuadas para la posible instalación de un sistema de CCTV.			
20	Si se diseña una garita como obra o como parte de la nueva obra o modificación a una instalación existente, éste cuenta con un espacio físico amplio para realizar tareas de inspección de personas, instalación de equipo de rayos x, pórticos detectores de metales, área para inspecciones físicas y área para solicitud y entrega de gafetes.			
21	El control de acceso de la nueva obra o modificación a una instalación existente, contiene medidas para canalizar la circulación de personas y vehículos para evitar el contacto entre personas inspeccionadas y no inspeccionadas.			
22	Si la obra contempla un control de ingreso, éste cuenta con una barrera o dispositivo que impida el acceso no autorizado de personas (como un molinete o esclusa).			

Separación de pasajeros, equipaje y carga				
23	Las vías de circulación de pasajeros, equipaje y la carga de la nueva obra o modificación a una instalación existente, contempla un flujo ordenado de circulación para todos los actores, donde aplique.			
24	La infraestructura de la nueva obra o modificación a una instalación existente, garantiza la separación del pasajero, equipajes y carga ya inspeccionados respecto a los no inspeccionados, donde aplique			
Cuando la nueva obra o modificación a la existente afecte el perímetro				
25	La nueva obra o modificación a una instalación existente, cuenta con barreras físicas de modo que sea imposible tener acceso a la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringida a partir de cualquier sector de la obra.			
26	La nueva obra o modificación a una instalación existente, delimita el perímetro, mediante muro o vallado suficientemente visible e impedir el acceso no autorizado.			
27	Cuando las barreras naturales forman parte del perímetro de La nueva obra o modificación a una instalación existente, proporcionan protección como la que se logra por medio de una cerca.			
28	En la nueva obra o modificación a una instalación existente, la valla perimetral cumple con la altura mínima de 2.44 mts. Elevada mediante alambre de púas o alambre de navajas inclinadas.			
29	En la nueva obra o modificación a una instalación existente, las vallas y demás barreras de seguridad, están diseñadas y colocadas de tal forma y distancia que no se puedan arrojar objetos a las aeronaves, que sea difícil escalarlas, doblarlas, cortarlas.			
30	La nueva obra o modificación a una instalación existente, está dotada de un camino apropiado para vehículos de patrulla a lo largo de la cerca dentro de la parte aeronáutica a fin de permitir el paso de patrullas motorizadas libre de obstáculos.			
31	La nueva obra o modificación a una instalación existente, considera la instalación de iluminación apropiada en todo el perímetro para incrementar el efecto disuasivo y de detección mediante la instalación de bombillas elevadas o bombillas instaladas o con proyectores donde puedan pasar los intrusos para llegar a sus objetivos.			
Aspectos relativos a la facilitación del transporte aéreo				
32	La nueva obra o modificación a una instalación existente, no interfiere con el paso de pasajeros.			
33	La nueva obra o modificación a una instalación existente, no interfiere con el paso de equipaje, carga y correo.			
34	La nueva obra o modificación a una instalación existente, no interfiere con el paso de aeronaves.			
35	La nueva obra o modificación a una instalación existente, proporciona servicios adecuados para permitir el embarque y desembarque de pasajeros sin demoras.			
36	La nueva obra o modificación a una instalación existente dentro de la terminal de pasajeros, contempla o se adapta al fácil acceso de personas con discapacidades.			
37	La nueva obra o modificación a una instalación existente, no genera un punto vulnerable o que perjudique seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto relacionado directamente con la facilitación.			

COMENTARIOS:	
FECHA DE LA INSPECCIÓN:	
NOMBRE Y FIRMA DE LOS INSPECTORES:	

8.5. ACTIVIDADES PARA LA APROBACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN POR PARTE DE DVSO Y ANSAC

No.	Paso a seguir	Responsable
1	Entrega solicitud formal para iniciar el proceso de construcción, incluyendo: - Plan de ejecución de la obra - Cronograma de actividades - Medidas de mitigación de riesgos	-Aeródromo
2	Verifican que la documentación esté completa y conforme, si faltan documentos se requiere el aeródromo completarlos, si todo está correcto se pasa al paso 4.	-DVSO -ANSAC
3	Completa la documentación en caso de existir faltantes o hallazgos	-Aeródromo
4	Evalúan la documentación y ambas áreas pueden contestar por separado en caso de existir hallazgos, de lo contrario pasar al paso 6.	-DVSO -ANSAC
5	Completa la documentación con los hallazgos solventados	-Aeródromo
6	Emiten aprobación del documento o plan de trabajo.	-DVSO -ANSAC
7	Vigilan el cumplimiento de lo aprobado	-DVSO -ANSAC

8.6. MATERIAL GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE CONSTRUCCIÓN

a) El PC debe incluir como mínimo lo siguiente:

Aspecto	Requerimientos mínimos
1) Seguridad operacional, de la aviación civil y facilitación durante la obra en construcción	Datos del Personal Responsable de la Obra
2) Construcción	Detalle de la construcción (planos completos, zonas de estacionamiento de maquinaria y equipo, áreas de desechos, entre otros)
3) Planificación con fases.	Cronograma de la obra o Plan de fases
4) Duración de cada fase.	Descripción de la duración de la actividad de construcción. Duración de zonas cerradas para operaciones.
5) Rutas y accesos	Rutas del SEI Accesos a la construcción y recorridos con escoltas. Casos de emergencia Señalización de seguridad operacional, seguridad de la aviación. (acorde a la normativa aplicable)
6) Gestión de la facilitación	Detalles del acceso continuo y expedito a las zonas de embarque y desembarque. Medidas para evitar que el sistema de información de vuelos del aeropuerto no sea efectivo. Medidas para evitar que las operaciones de manejo de equipaje no sean interrumpidas por las obras.
7) Análisis de riesgos de seguridad operacional y seguridad de aviación de la obra.	Análisis de riesgo de seguridad operacional y seguridad de aviación.
8) Controles de seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y facilitación.	Se debe desarrollar controles que abarquen, pero no limiten a: Gestión de FOD, Escombros de la obra. Gestión de materiales peligrosos. Identificación de las áreas afectadas. Descripción detallada de operaciones actuales del aeródromo. Cambios permisibles en las operaciones. Control de acceso Control de artículos restringidos ingresados Los controles a establecer deben responder a las actividades propuestas para minimizar el riesgo según lo descrito en la evaluación de riesgos de seguridad operacional y seguridad de aviación. Se debe documentar los procesos, procedimientos, medida y decisiones, y poner a disposición de todas las partes e interesados pertinentes que participan en las obras o que se ven afectados por cambios en las operaciones.



<p>9) Información de operaciones y zonas afectadas por la construcción o mantenimiento.</p>	<p>Pista, calle de rodaje, plataformas y áreas críticas de ayudas a la navegación. Cierre total o parcial de pista, calle y aproximaciones incluyendo tiempos. Cierre de ruta de acceso de vehículos de soporte técnico u otros Afectación de accesos al aeródromo Interrupción de Servicio: a) Agua, b) Energía, c) Desechos.</p> <p>Construcción o mantenimiento, así como desplazamiento temporal de umbrales. Cuando se requieren operaciones de longitud de pista reducida por la realización de obras el aeródromo elaborará e implantará procedimientos de conformidad con las RAC 139 en lo que respecta la identificación y señalización de áreas en construcción, RAC 14 en lo que respecta a distancias declaradas. Además de recomendar la aplicación del Documento 9981 PANS AGA.</p>
---	--

9. DURANTE LA CONSTRUCCIÓN

- a) El aeródromo debe realizar verificaciones de cumplimiento de su PC y la DGAC realizará inspecciones de cumplimiento de lo aceptado y aprobado.

10. RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

- a) En caso de existir hallazgos durante una verificación por parte de DVSO o ANSAC, será cada uno el que le remita los hallazgos al aeródromo para su corrección.
- b) Es necesario que DVSO, ANSAC o ambos se reúnan con el aeródromo para acordar las medidas de corrección relacionadas con los hallazgos emitidos por la DGAC.
- c) Al ser un proceso de construcción o modificación es importante que los hallazgos sean solventados en un tiempo oportuno acordado con DGAC antes de la finalización del PC.

11. AUTORIZADO



Licda. Ingrid Azucena Zeláya Florian
Directora General Interina

