

REPUBLICA DOMINICANA
REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO



RAD 19

CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS



CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Í n d i c e

Sección “A” – Generalidades

- 19.1 Responsabilidad.
- 19.3 Aplicación.
- 19.5 Definiciones.
- 19.7 Normas y métodos.

Sección “B” - Certificación de Aeródromos

- 19.9 Requisito de certificado de aeródromo.
- 19.11 Solicitud de certificado de aeródromo.
- 19.13 Otorgamiento de rechazo de certificado de aeródromo.
- 19.15 Aprobación de las condiciones para un certificado de aeródromo.
- 19.17 Duración del certificado de aeródromo.
- 19.19 Devolución de un certificado de aeródromo.
- 19.21 Transferencia de un certificado de aeródromo.
- 19.23 Certificado de aeródromo provisional.
- 19.25 Enmienda de un certificado de aeródromo.
- 19.27 Cancelación de un certificado de aeródromo.

Sección “C” - Manual de Aeródromo (MAD)

- 19.29 Introducción.
- 19.31 Preparación del manual de aeródromo.
- 19.33 Ubicación del manual de aeródromo.
- 19.35 Información que debe incluirse en el manual de aeródromo.
- 19.37 Enmienda del manual de aeródromo.
- 19.39 Notificación de cambios al manual de aeródromo.
- 19.41 Aprobación por el IDAC del manual de aeródromo.

Sección “D” - Obligaciones del Operador de Aeródromo

- 19.43 Cumplimiento de normas y métodos.
- 19.45 Competencia del personal operacional y de mantenimiento.
- 19.47 Operación y mantenimiento del aeródromo.
- 19.49 Sistema de gestión de la seguridad operacional del operador del aeródromo.
- 19.51 Auditorias internas y notificación sobre seguridad operacional por el operador del aeródromo.
- 19.53 Acceso al aeródromo.
- 19.55 Notificación e informes.
- 19.57 Inspecciones especiales.
- 19.59 Eliminación de obstrucciones de la superficie del aeródromo.
- 19.61 Avisos de advertencia.
- 19.63 Plan de acción para solución de las no conformidades.

Sección “E” - Exenciones

- 19.65 Generalidades.

Apéndices del RAD 19

- Apéndice “A” - Plan general— Detalles que deben incluirse en el MAD.
- Apéndice “B” - Formulario de solicitud de certificado de aeródromo.
- Apéndice “C” - Estudios aeronáuticos.
- Apéndice “D” - Certificado de aeródromo.

Sección “A” - Disposiciones Generales

19.1 Responsabilidad.

De conformidad con el artículo 174 de la Ley N° 491-96 sobre Aviación Civil, el Instituto Dominicano de Aviación Civil, a través de su Departamento de Aeródromos es el responsable de la Certificación de los Aeródromos Dominicanos.

19.3 Aplicación.

El presente Reglamento, se aplica a los aeródromos de uso público, utilizados para operaciones internacionales de conformidad con las especificaciones técnicas contenidas en el Reglamento de diseño y operación de aeródromos, RAD 14.

19.5 Definiciones.

Las definiciones de los términos que se emplean en este Reglamento han sido incluidas en el RAD 1, de Definiciones.

19.7 Normas y métodos.

Toda referencia en este Reglamento a normas y métodos de aeródromos es una referencia a las normas y métodos contenidos en el Reglamento de Aeródromos, RAD 14, Volumen 1, dictado y publicado por el IDAC.

Sección “B” - Certificación de Aeródromos

19.9 Requisito de certificado de aeródromo.

- a) El Operador de un aeródromo destinado a uso público será titular de un Certificado de Aeródromo con arreglo a los requisitos contenidos en el presente Reglamento.
- b) Se requiere un Certificado de Aeródromo si el aeródromo es utilizado para operaciones internacionales de conformidad con las especificaciones contenidas en el Reglamento de Aeródromos, RAD 14, y otras regulaciones complementarias emitidas por el IDAC.
- c) El IDAC otorgará un Certificado de Aeródromo a aquellos aeródromos de uso público, para lo cual se procederá al estudio correspondiente para cada caso en particular.

19.11 Solicitud de certificado de aeródromo.

- a) Un solicitante de Certificado de Aeródromo presentará a la aprobación del IDAC una solicitud en el formulario prescrito por el IDAC en el Apéndice B. La solicitud incluirá dos ejemplares del Manual de Aeródromo (MAD) correspondiente, preparado de acuerdo a la Sección C.
- b) Los nuevos aeródromos deben poseer un certificado antes de iniciar las operaciones. Esta Certificación deberá incluir una evaluación de las operaciones de vuelo por parte del IDAC, para asegurar que la operación del aeródromo, en el emplazamiento especificado en la solicitud, no pondrá en peligro la seguridad de las operaciones de las aeronaves, tomando en cuenta:
 - 1) La proximidad del aeródromo respecto de otros aeródromos y lugares de aterrizaje incluyendo aeródromos militares.
 - 2) Los obstáculos y el terreno.
 - 3) Todo requisito excesivo de restricción operacional.
 - 4) Toda restricción existente y el espacio aéreo controlado.
 - 5) Los procedimientos por instrumentos existentes.
 - 6) Impacto Ambiental por razones de la operación, para esto se solicitará el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente y la debida Licencia Ambiental de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

19.13 Otorgamiento o rechazo de un certificado de aeródromo.

a) A reserva de las disposiciones contenidas en los acápites b) y c), el IDAC puede aprobar la solicitud y aprobar el MAD presentado en el marco del acápite 19.13 a) y otorgar un Certificado de Aeródromo al solicitante.

b) Antes de otorgar un Certificado de Aeródromo, el IDAC debe cerciorarse de que:

- 1) El solicitante y su personal tienen la competencia, habilitación y experiencia necesarias para operar y mantener adecuadamente el aeródromo.
- 2) El MAD preparado por el solicitante y presentado conjuntamente con la solicitud contiene toda la información pertinente.
- 3) Las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo se ajustan a las normas y métodos especificados en el Reglamento de aeródromos, RAD 14, Volumen I, publicado por el IDAC.
- 4) Los procesos y procedimientos de operación y mantenimiento del aeródromo tienen satisfactoriamente en cuenta la seguridad operacional de las aeronaves.
- 5) El solicitante cuenta con una Base de Datos que incluye los procesos y procedimientos relativos a las verificaciones y planes de acción correctivos para la solución de las no conformidades detectadas en sus procedimientos de auto-inspección y la gestión del riesgo asociado a los peligros identificados en el marco de la aplicación de un sistema de gestión de la seguridad operacional; y
- 6) En el aeródromo existe un sistema aceptable de gestión de la seguridad operacional.

c) Como parte del proceso de Certificación de Aeródromos, el IDAC debe asegurar el pleno cumplimiento del presente Reglamento de Certificación de Aeródromos. El proceso de certificación comprenderá:

- 1) El tratamiento de la expresión de interés de un solicitante (Operador del Aeródromo) de Certificado de Aeródromo;
- 2) La evaluación de la solicitud oficial, incluyendo la evaluación del MAD con el contenido de cada una de sus capítulos referidos a:
 - i) Generalidades;
 - ii) Detalles del Emplazamiento del Aeródromo;
 - iii) Detalles que deben notificarse al IDAC/AIS;
 - iv) Detalles de los Procedimientos Operacionales y Medidas de Seguridad; y
 - v) Gestión de la Seguridad Operacional.

3) La evaluación de las instalaciones y equipos del aeródromo:

- i) Verificación de los datos del aeródromo en el lugar;
- ii) Verificación de las instalaciones y equipo del aeródromo, que debe incluir:

A) Dimensiones y estado de las superficies de:

- A1) las pistas.
- B2) los márgenes de pistas.
- C3) las franjas de pistas.
- D4) las áreas de seguridad de extremo de pista.
- E5) las zonas de parada y las zonas libres de obstáculos.
- F6) las calles de rodaje.
- G7) los márgenes de calles de rodaje.
- H8) las franjas de calles de rodaje; y
- I9) las plataformas.

B) La presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos en el aeródromo y en sus cercanías.

C) Las siguientes luces aeronáuticas de tierra, incluyendo sus registros de verificación de vuelo:

- A1) Luces de pista y de calles de rodaje.
 - B2) luces de aproximación.
 - C3) PAPI/APAPI.
 - D4) iluminación de plataforma;
 - E5) iluminación de obstáculos.
 - F6) iluminación activada por el piloto, si corresponde; y
 - G7) sistemas de guía visual para el atraque.
- D) Fuente secundaria de energía eléctrica.
- E) Indicadores de dirección del viento.

- F) Iluminación de los indicadores de dirección del viento.
- G) Señales y balizas de aeródromos.
- H) Letreros en áreas de movimiento.
- I) Puntos de amarre para aeronaves.
- J) Puntos de conexión a tierra.
- K) Equipo e instalaciones de salvamento y extinción de incendios.
- L) Equipo de mantenimiento del aeródromo, en particular para el mantenimiento de las instalaciones de la parte aeronáutica, incluyendo equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas.
- M) Barredoras de pista.
- N) Equipo para el traslado de aeronaves inutilizadas.
- O) Procedimientos y equipo para gestión de la fauna.
- P) Radios bidireccionales instaladas en los vehículos que utiliza el Operador del aeródromo en el área de movimiento.
- Q) La presencia de luces que puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves; e
- R) Instalaciones de abastecimiento de combustible.

4) El otorgamiento o el rechazo de un Certificado de Aeródromo; y

5) La promulgación de la condición certificada de aeródromo y los detalles necesarios en la AIP.

d) Cuando el solicitante de un certificado de aeródromo no cumpla con lo que disponen los requerimientos señalados en los acápites anteriores b) y c), el IDAC no procederá al otorgamiento del Certificado de Aeródromo, notificándole las razones para ello, dando detalles de una o más de las determinaciones siguientes:

- 1) La inspección de las instalaciones y equipo del aeródromo reveló que no tiene satisfactoriamente en cuenta la seguridad de las operaciones de aeronave.

- 2) La evaluación de los procedimientos operacionales del aeródromo reveló que no tienen satisfactoriamente en cuenta la seguridad de las operaciones de aeronave.
- 3) La evaluación del manual de aeródromo reveló que no contiene los detalles indicados en 19.37 y el correspondiente plan del reglamento; y
- 4) La evaluación de los aspectos indicados anteriormente y otros factores (deben indicarse) revelaron que el solicitante no estará en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo según lo dispuesto en la presente disposición en 19.15.

19.15 Aprobación de las condiciones para un certificado de aeródromo.

Una vez completado con éxito el procesamiento de la solicitud y la inspección del aeródromo por parte del IDAC, éste otorgará el Certificado de Aeródromo, aprobando con este acto, las condiciones para el tipo de uso del aeródromo, número de identificación y otros detalles, según se indica en el Apéndice D. La información sobre el aeródromo debe proporcionarse al IDAC/AIS para su publicación.

19.17 Duración del certificado de aeródromo.

Un Certificado de Aeródromo permanecerá en vigor durante cinco (5) años o hasta que sea renovado, suspendido o cancelado, tomándose la primera de las fechas. En caso de renovación de un Certificado, el IDAC se ajustará al proceso de evaluación establecido en 19.15 b) y c), de manera de verificar y asegurar que el Operador mantiene las instalaciones, servicios y equipos del Aeródromo de acuerdo a las normas y métodos especificados en el Reglamento de Aeródromos, RAD 14 Vol. I, dictado por el IDAC.

19.19 Devolución de un certificado de aeródromo.

El titular de un Certificado de Aeródromo deberá comunicar por escrito al IDAC, con una anticipación no inferior a 180 días, la fecha en la que prevé devolver el Certificado de modo que puedan adoptarse medidas adecuadas de promulgación. Una vez recibido el aviso, el IDAC deberá:

- 1) Verificar las credenciales del Operador que solicita la cancelación para determinar si es el titular de un certificado.
- 2) Verificar que la notificación recibida del Operador del aeródromo satisface los requisitos de 19.17 de este reglamento; y
- 3) Verificar que la información proporcionada por el Operador del aeródromo comprende lo siguiente:

- i) Si el aeródromo permanecerá abierto, que se haya promulgado un NOTAM apropiado para comunicar el cambio de condición; y
 - ii) Si el aeródromo será cerrado a todo tráfico, que el Operador del aeródromo haya adoptado suficientes medidas de seguridad, como la eliminación de anemómetros y señales, la instalación de señales de cierre apropiadas, balizas de fuera de servicio y toda otra ayuda visual que resulte conveniente.
- 4) Si la solicitud de cancelación del certificado se encuentra en buena y debida forma, el IDAC publicará una comunicación cancelando el certificado a partir de la fecha especificada en el aviso dado por el titular del mismo.
- 5) Si el aeródromo va a permanecer abierto para uso como aeródromo no certificado, IDAC deberá garantizar que se satisfacen los requisitos de seguridad de ese aeródromo.
- 6) Se notificará al IDAC/AIS para que adopte medidas apropiadas con respecto a la condición de aeródromo no certificado o del cierre del aeródromo, según el caso, con arreglo al RAD-15, Reglamento de los Servicios de Información aeronáutica IDAC.

19.21 Transferencia de un certificado de aeródromo.

- a) El IDAC podrá dar su consentimiento y expedir un instrumento de transferencia de un Certificado de Aeródromo a un nuevo titular cuando:
- 1) El titular actual del Certificado de Aeródromo notifica al IDAC por escrito, por lo menos 180 días antes del cese de su operación del aeródromo, que dejará de operar el aeródromo en la fecha especificada en el aviso;
 - 2) El titular actual del Certificado de Aeródromo notifica por escrito al IDAC el nombre del nuevo titular propuesto;
 - 3) El nuevo titular propuesto solicita por escrito al IDAC dentro de los 90 días antes de que el titular actual del Certificado de Aeródromo cese de operar el aeródromo, que dicho Certificado se transferirá al nuevo titular; y
 - 4) Se satisfacen los requisitos establecidos en 19.15 b) con respecto al nuevo titular.
- b) El IDAC rechazará la transferencia propuesta de un Certificado de Aeródromo, si no está garantizado de que el nuevo Operador propuesto estará en condiciones de operar y mantener efectivamente el aeródromo o si la transferencia resultara en importantes cambios a los aspectos operacionales del aeródromo. El IDAC comunicará por escrito al candidato dentro de un periodo de 30 días, indicando las razones del rechazo. De ser aprobada la transferencia, esta se realizará de acuerdo a lo que establece la Ley de Aviación Civil.

19.23 Certificado de aeródromo provisional.

a) El IDAC podrá otorgar un Certificado de Aeródromo Provisional, cuya duración será de 90 días, renovables por igual periodo, si persistiere la necesidad, al solicitante a que se hizo referencia en 19.13 ó al nuevo titular propuesto de un Certificado de Aeródromo a que se hizo referencia en 19.23 (a), autorizando al solicitante o al titular propuesto a operar el aeródromo si el IDAC se ha asegurado de que:

- 1) Se otorgará al solicitante un Certificado de Aeródromo con respecto al aeródromo o se transferirá el Certificado al nuevo titular tan pronto como se haya completado el procedimiento de solicitud de otorgamiento o transferencia de dicho Certificado; y
- 2) El otorgamiento de un Certificado Provisional es de interés público y no perjudica la seguridad operacional de la aviación.

b) Un Certificado de Aeródromo Provisional otorgado con arreglo a 19.25 (a), expirará en:

- 1) La fecha en que el Certificado de Aeródromo se otorga o transfiere; o
- 2) La fecha de expiración especificada en el Certificado de Aeródromo Provisional; tomándose la primera de ambas fechas.

c) EL IDAC aplicará estas disposiciones a un Certificado de Aeródromo Provisional de la misma forma en que se aplican a un Certificado de Aeródromo.

19.25 Enmienda de un certificado de aeródromo.

A reserva de que se hayan cumplido los requisitos de 19.15 b), 19.41 y 19.43, el IDAC puede enmendar un Certificado de Aeródromo cuando:

- 1) Hay un cambio en la propiedad o administración del aeródromo.
- 2) Hay un cambio en el uso u operación del aeródromo.
- 3) Hay un cambio en los límites del aeródromo.
- 4) El titular del Certificado de Aeródromo solicita una enmienda; o
- 5) Si el IDAC determina que la seguridad de la transportación aérea o comercial y el interés público requiere o demanda la enmienda.

19.27 Cancelación de un certificado de aeródromo.

Cuando el Operador que ha obtenido un certificado de aeródromo no cumpla con lo dispuesto en los requerimientos señalados en 19.15 b) y c), a que se comprometió al momento en que el certificado le fue otorgado, el IDAC, luego de agotar los recursos señalados en el Reglamento de Sanciones, RAD 20, procederá a la cancelación del certificado, de acuerdo a lo determinado por el Art. 306 de la Ley 491-06 de Aviación Civil.

Sección “C” - Manual de Aeródromo (MAD)

19.29 Introducción.

El Manual de Aeródromo (MAD) es un requisito fundamental del Proceso de Certificación, el cuál debe contener toda la información pertinente relativa al emplazamiento, instalaciones, servicios, equipos, personal, procedimientos operacionales y de mantenimiento y la descripción y desarrollo del sistema de gestión de la seguridad operacional de aeródromo.

19.31 Preparación del manual de aeródromo.

a) El Operador de un aeródromo certificado debe tener un Manual, que se conocerá como Manual de Aeródromo (MAD).

b) El Manual de Aeródromo (MAD):

1) Será escrito e impreso, estará firmado y puesto en vigencia para su aplicación por el Director General o Gerente General o el Administrador del aeródromo.

2) Se presentará en un formato amistoso (en términos claros, precisos y concisos con gráficas y diagramas) que facilite la revisión, posterior aplicación y difusión interna. En relación a este punto, es necesario precisar que el lenguaje a utilizar debe ser tal, que sea fácilmente interpretado por el personal de línea (supervisores y técnicos de operaciones y mantenimiento y por aquel personal de empresas de proveedores de servicios externos);.

3) Se presentará en original y sin alteraciones, en idioma español.

4) Los documentos se elaborarán en hojas 8.5” x 11”. Las de formato distinto se presentarán en la altura de “11” por la longitud necesaria, y luego se doblarán para introducirlas en el manual. Los dibujos en 8.5” x 11” se insertarán con el texto, y los dibujos y planos de mayor tamaño se encuadernarán en apéndices al documento principal. (Véase Apéndice 1).

5) Cada hoja del MAD debe contar con timbre con el logo del aeródromo, esto con la finalidad que se haga un cambio o modificación o alteración indebida de páginas.

6) El Operador del Aeródromo incluirá en Apéndices, la información complementaria que considere necesaria.

7) Contará con un sistema para registrar la vigencia de las páginas y las enmiendas de las mismas, incluyendo una página para registrar las revisiones o enmiendas, además de contar con listado efectivo de páginas, cada página en su encabezamiento y pie de página deberá llevar la siguiente información:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19

LOGO AERÓDROMO	CAPÍTULO DEL MAD	Hoja 1/12
Nº Consecutivos de página	Fecha: de primera publicación Fecha: de última enmienda	

8) Se organizará de forma que facilite la preparación, la lectura, la comprensión, la aplicación y la aprobación por parte del IDAC. (Véase el Apéndice A); y

9) Una vez que el MAD es autorizado por el IDAC, el Operador del Aeródromo debe elaborar las Circulares Operacionales pertinentes, mediante las cuales dicho Operador, comunica a los Operadores de Líneas Aéreas y a los Servicios en Plataforma como se deben cumplir ciertos procedimientos operacionales derivados de la aplicación del MAD.

19.33 Ubicación del manual de aeródromo.

a) El Operador del aeródromo proporcionará al IDAC un ejemplar completo y actualizado del MAD.

b) El Operador del aeródromo conservará un ejemplar actualizado del MAD en la oficina del Director General o Gerente General o Administrador del Aeródromo, y otro en las Oficinas a nivel corporativo, si es el caso. Otro ejemplar deberá estar a disposición del Encargado de Organización y Métodos para su difusión y aplicación en las áreas pertinentes. Se entiende que la parte correspondientes a los Procedimientos Operacionales, Mantenimiento, Gestión Ambiental y Gestión deberán ser de conocimiento y aplicación de todos los niveles del Aeródromo, por tal motivo, se debe asegurar que porten en sus cargos de documentación correspondiente dichos procedimientos.

c) El Operador del aeródromo deberá poner a disposición del personal autorizado del IDAC, a efectos de inspección, el ejemplar a que se hace referencia en el acápite anterior.

19.35 Información que debe incluirse en el manual de aeródromo.

a) El Operador de un aeródromo certificado deberá incluir los detalles siguientes en el MAD, en la medida en que sean aplicables al aeródromo, en el marco de Preámbulo y de los Capítulos que se indican.

Preámbulo.

Antecedentes relativos a compromiso del Operador en cuanto al cumplimiento de la Reglamentación del IDAC en especial la correspondiente al ámbito de Aeródromos y todos aquellos aspectos administrativos documentales (véase el Apéndice A).

Capítulo 1. Generalidades

Información general que se indica en el Apéndice A, Capítulo 1, sobre la finalidad y ámbito del MAD; el requisito jurídico para un Certificado de Aeródromo y un MAD según se prescribe en la reglamentación vigente; las condiciones para el uso del aeródromo; los servicios de información aeronáutica disponibles y los procedimientos para su promulgación; el sistema para registrar los movimientos de aeronaves y las obligaciones del Operador del aeródromo según se especifican en la Sección D de este Reglamento.

Capítulo 2. Detalles del emplazamiento del Aeródromo

Detalles del emplazamiento del aeródromo según se establece en el Apéndice A, Capítulo 2 de este Reglamento.

Capítulo 3. Detalles de Información Aeronáutica del Aeródromo (AIS)

Detalles del aeródromo que deben notificarse al servicio de información aeronáutica según se establece en el Apéndice A, Capítulo 3 de este Reglamento.

Capítulo 4. Procedimientos Operacionales y Mantenimiento del Aeródromo

Procedimientos de operación del aeródromo y las medidas de seguridad establecidas en el Apéndice A, Capítulo 4 de este Reglamento. Éstos pueden incluir referencias a los procedimientos del tránsito aéreo como los pertinentes a las operaciones con mala visibilidad. Los procedimientos de gestión del tránsito aéreo normalmente se publican en el MAD de servicios de tránsito aéreo con referencia al MAD.

Capítulo 5. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional

Detalles de la administración del aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad según se establecen en el Apéndice A, Capítulo 5 de este Reglamento.

Apéndice.

Presentación de Gráficas o Diagramas con descripciones que se establecen en el Apéndice A, Apéndice del MAD en el presente Reglamento.

b) Si el IDAC exime al Operador del aeródromo de ajustarse a algún requisito establecido en 19.15 b), el MAD indicará el número de identificación dado a dicha exención por el IDAC y la fecha en que ésta entró en vigor así como cualquier condición o procedimiento sujetos a los cuales la exención fue otorgada.

c) Si no se incluye un detalle en el MAD porque no se aplica al aeródromo, el Operador debe indicar en el MAD el motivo correspondiente.

19.37 Enmienda del manual de aeródromo.

- a) El Operador de un aeródromo certificado debe modificar o enmendar el MAD, siempre que sea necesario, para mantener la exactitud de la información registrada.
- b) Para mantener la exactitud del MAD, el IDAC puede encargar por escrito a un Operador de aeródromo que altere o enmiende el MAD con arreglo a dicha directiva.

19.39 Notificación de cambios al manual de aeródromo.

Un Operador de aeródromo debe notificar al IDAC, tan pronto como sea posible, todo cambio que desee efectuar en el MAD.

19.41 Aprobación por el IDAC del manual de aeródromo.

El IDAC aprobará el MAD y toda enmienda del mismo, siempre que ésta satisfaga los requisitos de las disposiciones anteriores de esta Parte.

Sección “D” - Obligaciones del Operador del Aeródromo

19.43 Cumplimiento de normas y métodos.

El Operador del aeródromo cumplirá las normas y métodos especificados en 19.9 y toda otra condición aprobada en el Certificado en cumplimiento de 19.17 y 19.63.

19.45 Competencia del personal operacional y de mantenimiento.

a) El Operador del aeródromo empleará un número suficiente de personal calificado e idóneo para cumplir de manera efectiva las actividades críticas para la operación y el mantenimiento del aeródromo. Lo anterior, consecuente además con los sistemas de turnos aprobados por la Legislación Laboral pertinente.

b) El IDAC exigirá la habilitación y certificación de competencia para el personal a que se hace referencia en el acápite anterior. El Operador del aeródromo empleará solamente a las personas que posean dichas habilitaciones y certificados.

c) El Operador del aeródromo implantará los programas de capacitación o perfeccionamiento según corresponda para actualizar la competencia del personal indicado en el acápite a), lo anterior, acorde a los cambios que vayan experimentando las tecnologías de la comunicación e información (TIC) y la renovación de las facilidades y equipamiento en uso.

19.47 Operación y mantenimiento del aeródromo.

a) A reserva de las directrices que el IDAC pueda publicar, el Operador del aeródromo operará y mantendrá el aeródromo con arreglo a los procedimientos establecidos en el MAD.

b) Para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves, el IDAC transmitirá al Operador de un aeródromo las directrices escritas que lleven a modificar los procedimientos establecidos en el MAD.

c) El Operador del aeródromo debe garantizar un buen y efectivo mantenimiento de las instalaciones del aeródromo.

d) El titular de un Certificado de Aeródromo coordinará con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo (ATS) para cerciorarse de que hay disponibles servicios de tránsito aéreo que garanticen la seguridad operacional de las aeronaves en el espacio aéreo correspondiente al aeródromo. La coordinación abarcará otros sectores relacionados con la seguridad operacional, como el servicio de información aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo, las autoridades meteorológicas designadas y los organismos de seguridad a la aviación.

19.49 Sistema de gestión de la seguridad operacional del operador del aeródromo.

- a) El Operador del aeródromo establecerá un sistema de gestión de la seguridad para el aeródromo, éste debe describir la estructura de la organización, las funciones a fines, los deberes y responsabilidades de los funcionarios, con miras a asegurar que las operaciones se realizan en una forma probadamente controlada, bajo un concepto de mejoramiento continuo.
- b) El Operador del aeródromo solicitará a todos los sub-concesionarios del aeródromo, incluyendo a los Operadores con base fija, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realicen actividades independientes en el aeródromo con relación a los vuelos o abastecimiento de las aeronaves, a que se ajusten a los requisitos establecidos por el Operador del aeródromo con respecto a la seguridad operacional del aeródromo y que participen de manera activa y efectiva del Comité Seguridad Operacional. El Operador del aeródromo supervisará y controlará dicho cumplimiento. El IDAC fiscalizará de manera especial, el desarrollo de iniciativas tendientes optimizar el funcionamiento del aeródromo, en términos de mantener los niveles de riesgos los más bajo posible.
- c) El Operador del aeródromo exigirá a todos los usuarios del aeródromo, incluyendo los Operadores con base fija, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones a que se hace referencia en el acápite anterior, que cooperen en el programa para promover la seguridad operacional del aeródromo y el uso seguro del mismo, informando inmediatamente sobre todo accidente, incidente, defecto o falla, peligro que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional.

19.51 Auditorias internas y notificación sobre seguridad operacional por el operador del aeródromo.

- a) El Operador del aeródromo organizará una auditoria del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo una inspección de las instalaciones y equipo del aeródromo. Dicha auditoría abarcará las propias funciones del Operador del aeródromo. El Operador del aeródromo también organizará una auditoría externa y programa de inspección para evaluar la operación de los subconcesionarios que ejercen actividades en la plataforma, incluyendo los Operadores con base fija, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que trabajen en el aeródromo, según se indica en el 19.51 b).
- b) Las auditorias a que se refiere en el acápite anterior, se llevarán a cabo cada seis (6) meses o menos si las circunstancias de ocurrencias de eventos lo amerita, o a requerimiento del IDAC.
- c) El Operador del aeródromo asegurará que todos los informes de auditoría, incluyendo el informe sobre las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, son preparados por profesionales con habilitaciones y altos niveles de competencia en seguridad operacional.
- d) El Operador del aeródromo conservará un ejemplar de los informes a que se refieren los acápites a) y c) hasta la próxima auditoría. El IDAC puede solicitar un ejemplar adicional del informe para su examen y referencia.

e) Estos informes a que los que se refiere el acápite anterior, deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorías e inspecciones.

19.53 Acceso al aeródromo.

a) El personal autorizado por el IDAC puede inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipos del aeródromo, inspeccionar los documentos y registros del Operador del aeródromo y verificar el sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo antes de que se otorgue o renueve un Certificado de Aeródromo y, posteriormente, en cualquier otro momento, sin previo aviso, con la finalidad de garantizar la seguridad operacional.

b) El Operador del aeródromo cooperará en la realización de las actividades indicadas en a).

c) Un Operador de aeródromo, a petición de la persona a que se hizo referencia en el acápite a), permitirá el acceso a cualquier parte del aeródromo o a cualquier instalación del aeródromo, incluyendo equipos, registros, documentos y personal de operaciones, con la finalidad indicada en el artículo en cuestión.

19.55 Notificación e informes.

a) Un Operador de aeródromo cumplirá el requisito de notificar e informar al IDAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos, dentro de los límites de tiempo especificados en este reglamento.

b) Notificación de inexactitudes en las publicaciones del servicio de información aeronáutica (AIS). El Operador del aeródromo examinará todas las publicaciones de información aeronáutica, suplementos y enmiendas del AIP, avisos a los pilotos (NOTAM), boletines de información previa al vuelo y circulares de información aeronáutica expedidos por el AIS, al recibo de los mismos e inmediatamente después de dichos exámenes, notificará al AIS toda información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo.

c) Previa notificación de cambios planificados a las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo. El Operador del aeródromo notificará al IDAC/AIS, por escrito, por lo menos cuarenta y dos (42) días antes de efectuar cualquier cambio a la instalación o equipo del aeródromo o al nivel de servicio en el aeródromo, para fines de estudio, evaluación y publicación de todo cambio que se haya previsto y que probablemente afecte la exactitud de la información que figure en las publicaciones AIS indicadas en el acápite b).

d) Asuntos que exigen notificación inmediata. A reserva de los requisitos indicados en el acápite e), el Operador del aeródromo notificará inmediatamente al AIS, y se encargará de que el control de tránsito aéreo y la dependencia de operaciones de vuelo reciban también inmediatamente, todo detalle de las circunstancias siguientes acerca de las cuales tenga conocimiento:

1) Obstáculos, obstrucciones y peligros:

- i) Toda penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo; y
- ii) La existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional de las operaciones aéreas, o cerca del, aeródromo.

2) Nivel de servicio:

Una reducción del nivel de servicio en el aeródromo establecido en cualquiera de las publicaciones AIS indicadas en el acápite b);

3) Área de movimiento:

El cierre de cualquier parte del área del movimiento de aeródromo; y

4) Cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad operacional de las operaciones aéreas en el aeródromo y con respecto a la cual haya que adoptar precauciones.

e) Notificación inmediata a los pilotos. Cuando no es posible que un Operador de aeródromo provea control de tránsito aéreo, ni tampoco la dependencia de operaciones de vuelo, si se presenta un aviso relativo a una circunstancia de las indicadas en el acápite anterior con arreglo a dicha disposición, el Operador debe dar aviso inmediato directamente a los pilotos que puedan verse afectados por dicha circunstancia.

19.57 Inspecciones especiales.

Un Operador de aeródromo inspeccionará el aeródromo, según lo exijan las circunstancias, para garantizar la seguridad operacional de las operaciones aéreas:

- 1) Tan pronto como sea posible después de cualquier accidente o incidente de aeronave, entendiéndose éstos términos según las definiciones de la Ley de Aviación Civil 491-06, artículo 1.
- 2) Durante cualquier período de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo que resulte crítico para la seguridad de las operaciones de aeronaves; y
- 3) En todo otro momento en que existan en el aeródromo condiciones que puedan afectar la seguridad operacional de las operaciones aéreas.

19.59 Eliminación de obstrucciones de la superficie del aeródromo.

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

19.61 Avisos de advertencia.

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

- 1) Colocará avisos de advertencia de peligro en toda vía pública vecina al área de maniobras; o
- 2) Si dicha vía pública no está controlada por el Operador del aeródromo, informará a la autoridad correspondiente para que ésta coloque los avisos en la vía pública indicando que existe un peligro.

19.63 Plan de acción para solución de las no conformidades.

El Operador de Aeródromo una vez que haya recibido de parte del IDAC el respectivo Informe de Inspección o Verificación con la relación de los No Conformidades y/o Observaciones según corresponda, procederá a elaborar un Plan de Acción el cual debe contener como mínimo la información que se señala en la tabla que a continuación se indica:

Plan de Acción

Indicación Norma Reglamento Aeródromos	No. Conformidad (Descripción)	Nivel de Riesgo (Aceptable o No Aceptable)	Fecha Solución (No conformidad)	Área responsable Solución No conformidad Aeródromo	Recursos (USA) En Solución No conformidad

Sección “E”- Exenciones

19.65 Generalidades.

- a) Esta Sección contiene los términos de excepciones para determinadas disposiciones que podrían ser eximidas en un Aeródromo.
- b) El IDAC podrá eximir, por escrito, a un Operador de aeródromo del cumplimiento de determinadas disposiciones de este Reglamento de conformidad al RAD-14, Vol. I.
- c) Antes de que el IDAC decida eximir a un Operador de aeródromo del cumplimiento de determinadas disposiciones del presente Reglamento y del RAD-14, Vol. I, debe tener en cuenta todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional.
- d) La exención está sujeta al cumplimiento por parte del Operador del aeródromo, de las condiciones y procedimientos especificados por el IDAC en el Certificado de Aeródromo que resulten necesarios para el mantenimiento de la seguridad operacional.
- e) Cuando un aeródromo no satisfaga el requisito relativo a una norma o método especificados en 19.9, el IDAC, después de disponer y analizar el estudio aeronáutico presentado, y sólo si lo permiten las normas y métodos, determinará las condiciones y procedimientos que sean necesarios para garantizar un nivel de seguridad equivalente al establecido por la norma o método pertinente.
- f) La desviación con respecto a una norma o método y las condiciones y procedimientos a que se refiere en 19.17, se establecerán en la aprobación del Certificado de Aeródromo.

**CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19
“APÉNDICES”**

Apéndice “A”

Plan General – Detalles que deben Incluirse en el MAD.

PREÁMBULO.

1. Introducción

Antecedentes que dieron origen y que regulan los aeropuertos concesionados y privados;

2. Descripción marco normativo nacional ámbito de aeródromos, en especial lo concerniente a la certificación de aeródromos;

3. Índice;

4. Lista de control efectivo de páginas;

5. Ficha administrativa con nombre Empresa Concesionaria o Propietaria Aeropuerto, nombre y profesión del Director o Gerente General o Administrador del Aeropuerto.

6. Autorización de operación provisional de Aeródromo;

7. Registro de Enmiendas; y

8. Lista de distribución del MAD.

CAPITULO 1 - GENERALIDADES.

Información general, incluyendo lo siguiente:

1. Finalidad y ámbito del manual de aeródromo;

2. Requisito jurídico IDAC para el certificado de aeródromo y el MAD;

3. Condiciones de uso del aeródromo, conteniendo una declaración de compromiso que indica que el aeródromo, está disponible para el despegue y aterrizaje de aeronaves, y estará en todo momento, abierto a todos los Operadores y personas en términos e igualdad de condiciones;

4. El sistema de información aeronáutica disponible y los procedimientos para la promulgación de dicha información;

5. El sistema para registrar movimientos de aeronaves; y

6. Organización y responsabilidades del Operador del Aeródromo.

Anexo 1-1 Glosario de términos

Anexo 1-2 Abreviaturas

CAPÍTULO 2

DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO.

Información general, incluyendo lo siguiente:

1. Plano de ubicación del aeródromo que indique la distancia del aeródromo con respecto a la ciudad, pueblo u otra área poblada más cercana, y el emplazamiento de cualquier instalación y equipo de aeródromo fuera de los límites de éste.
2. Plano de levantamiento topográfico del área del aeródromo indicando los límites.
3. Plano de planta del aeródromo indicando las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo incluyendo, en particular, el emplazamiento de cada indicador de la dirección del viento;
4. Un plano en planta dimensionado del aeródromo incluyendo los detalles de pista, calle de rodaje, plataforma, Sistema de Drenaje, Señalización e iluminación,
5. Detalles del título del emplazamiento del aeródromo. Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos de título, indicación de los detalles del título de propiedad o de los intereses en la propiedad sobre la que el aeródromo está emplazado y un plano que indique los límites y la posición del aeródromo.

CAPÍTULO 3

DETALLES DEL AERODROMO QUE DEBEN NOTIFICARSE AL IDAC - SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA (AIS).

La precisión de la información que se indica a continuación es fundamental para la seguridad operacional del aeródromo, por lo que para el caso de aquellas informaciones que exijan estudios y evaluaciones de ingeniería, el Operador debe obtenerlas o verificarlas mediante la contratación de técnicos calificados.

3.1 INFORMACION GENERAL.

1. Nombre y emplazamiento del aeródromo;
2. Coordenadas geográficas punto de referencia de aeródromo (WGS-84);
3. Elevación y ondulación del geoide en el aeródromo;
4. Elevación de cada umbral y ondulación del geoide, elevación de extremos de pista y todos los puntos importantes altos y bajos a lo largo de la pista, mayor elevación de la zona del punto de toma de contacto (caso pistas de aproximación de precisión);
5. Temperatura de referencia del aeródromo;
6. Detalles del faro del aeródromo; y
7. Nombre Operador del aeródromo, dirección y números telefónicos donde pueda ubicársele en todo momento.

3.2 DIMENSIONES DEL AERÓDROMO E INFORMACION CONEXA.

1. Pista – marcación verdadera, número de designación, longitud, anchura, ubicación del umbral desplazado, pendiente, tipo de superficie, tipo de pista y, para las pistas de aproximación de precisión, existencia de una zona despejada de obstáculos;
2. Longitud, anchura y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad de extremo de pista, zonas de parada;
3. Longitud, anchura y tipo de superficie de las calles de rodaje;
4. Tipo de superficie de la plataforma y puestos de parada de aeronaves;
5. Longitud de la zona libre de obstáculos y perfil del terreno;
6. Ayudas visuales para procedimientos de aproximación, por Ej., tipo de iluminación de aproximación y sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI/APAPI); señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en calles de rodaje (incluyendo puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios y barras de parada) y plataformas, emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de atraque; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación;
7. Emplazamiento y radiofrecuencia de puntos de verificación VOR del aeródromo;
8. Ubicación y designación de las rutas de rodaje normales;
9. Coordenadas geográficas de cada umbral (WGS-84);
10. Coordenadas geográficas de puntos apropiados eje de calles de rodaje (WGS-84);
11. Coordenadas geográficas de cada puesto estacionamiento de aeronave (WGS-84);
12. Coordenadas geográficas (WGS-84) y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las vecindades del aeródromo. (Esta información puede indicarse mejor en forma de cartas como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en los Anexos 4 y 15 al Convenio Chicago OACI);
13. Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo utilizando el número de clasificación de aeronaves – número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN);
14. Una o más ubicaciones de verificación de altímetro previa al vuelo establecidas en una plataforma, así como su elevación ;
15. Distancias declaradas: recorrido de despegue disponible (TORA), distancia de despegue disponible (TODA), distancia de aceleración-parada disponible (ASDA), distancia de aterrizaje disponible (LDA);

16. Plan de traslado de aeronaves inutilizadas: números de teléfono, télex, facsímil, y dirección de correo electrónico del coordinador del aeródromo para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar; y

17. Salvamento y extinción de incendios: nivel de protección proporcionado, expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios, que debe estar de acuerdo con la aeronave más larga que normalmente utiliza el aeródromo y el tipo y los volúmenes de agentes de extinción normalmente disponibles en el aeródromo.

CAPÍTULO 4

DETALLES DE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y MANTENIMIENTO DE AERÓDROMO Y MEDIDAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

SECCIÓN A. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.

4.1 Notificaciones de Aeródromo

El Operador del Aeródromo debe demostrar los detalles de los procedimientos para notificar todo cambio que se introduzca en la información sobre el aeródromo presentada en la AIP y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo:

1. Arreglos para notificar al IDAC sobre cualquier cambio y registrar la notificación de los cambios durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo;
2. Los nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios y sus números telefónicos durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo; y
3. La dirección, números telefónicos, e-mails proporcionados por el IDAC, del lugar en que los cambios han de notificarse al IDAC.

4.2 Inspección Área de Movimiento del Aeródromo y Superficies Limitadoras de Obstáculos.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de los procedimientos para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos, incluyendo:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19

1. Arreglos para realizar inspecciones, incluyendo mediciones del rozamiento y de la profundidad del agua en pistas y calles de rodaje, durante y fuera de las horas normales de operaciones en el aeródromo;
2. Arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección;
3. Arreglos para mantener un libro/base de datos de inspecciones y ubicación de dicho libro y soporte magnético respectivo;
4. Detalles de intervalos y horas de inspección;
5. Lista de verificación de inspección (ésta deben ser firmadas por quién o quienes las efectúan);
6. Arreglos para notificar los resultados de las inspecciones y para adoptar rápidas medidas de seguimiento a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad; y
7. Los nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

4.3 Gestión de la Plataforma

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de los procedimientos de gestión de la plataforma, incluyendo:

1. Arreglos entre el control de tránsito aéreo y la dependencia de gestión de la plataforma;
2. Arreglos para asignar puestos de estacionamiento de aeronave;
3. Arreglos para iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronave;
4. Servicios de señaleros; y
5. Servicios de vehículos de escolta.

4.4 Gestión de la Seguridad Operacional en la Plataforma.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de los procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma, incluyendo:

1. Protección respecto del chorro de reactores;
2. Cumplimiento de precauciones de seguridad durante operaciones de reabastecimiento de combustible de aeronaves (con o sin pasajeros a bordo);
3. Operación de los Pasarelas Móviles de Embarque;
4. Prevención de FOD;
5. Vigilancia de las normas de seguridad y prevención de riesgo laboral;
6. Limpieza de la plataforma;
7. Identificación de peligros;
8. Vigilancia estado de la señalización de la superficie pavimentada de la plataforma;
9. Arreglos para notificar incidentes y accidentes en la plataforma; y
10. Arreglos para auditar el cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.

4.5 Control de Vehículos en la Parte Aeronáutica.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles del procedimiento para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:

1. Detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas);
2. Arreglos para cursos de conocimiento y habilitación de conducción en el área de movimiento;
3. Arreglos para el uso lámpara señales en caso falla de comunicaciones; y
4. Método para expedir permisos de conducir para operar vehículos en el área de movimiento.

4.6 Control de Obstáculos.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles que establezcan los procedimientos para:

1. Vigilar las superficies limitadoras de obstáculos y la Carta de Tipo A para obstáculos en la superficie de despegue;
2. Controlar los obstáculos dentro de la autoridad del Operador;
3. Vigilar la altura de edificios o estructuras dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos;

4. Controlar nuevas construcciones en las vecindades de los aeródromos; y
5. Notificar al IDAC, con atención al Departamento de Aeródromos, la naturaleza y emplazamiento de los obstáculos y cualquier adición o eliminación posterior de obstáculos para adoptar las medidas necesarias, incluyendo la enmienda de las publicaciones AIS.

4.7 Traslado Aeronaves Inutilizadas.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de los procedimientos para trasladar una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:

1. Funciones del Operador del aeródromo y del titular del certificado de matrícula de la aeronave;
2. Arreglos para notificar al titular del certificado de matrícula;
3. Arreglos para establecer enlace con la dependencia de control de tránsito aéreo;
4. En caso de limitar o detener las operaciones del aeródromo en forma transitoria, arreglos para comunicar en forma expedita el reinicio de las operaciones aéreas;
5. Arreglos para obtener equipo y personal a efectos de trasladar la aeronave inutilizada; y
6. Los nombres, funciones y números telefónicos de las personas responsables de organizar el traslado de las aeronaves inutilizadas.

4.8 Operaciones en Condiciones de Visibilidad Reducida.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de los procedimientos que han de introducirse para las operaciones en condiciones de visibilidad reducida:

1. Incluyendo medición y notificación del alcance visual en la pista cuando se requiera;
2. Nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de las personas responsables de medir dicho alcance visual en la pista.
3. Previo al inicio de la fase de operación en condiciones de visibilidad reducida, asegurarse de la condición óptima de funcionamiento de las ayudas visuales luminosas, asimismo de las fuentes secundarias de energía;
4. Asegurarse que los controles de acceso al área de movimiento se aseguren de autorizar el ingreso sólo de aquel personal y vehículos autorizados para operar en condiciones de visibilidad reducida; y
5. Implementar la señalización en puntos críticos (controles de acceso al área de movimiento) donde se establece que el aeródromo está operando en condiciones de visibilidad reducida. Asimismo, estar atento en el canal de comunicaciones terrestres donde el servicio de control de tránsito aéreo declara el inicio y término de las condiciones de visibilidad reducida.

SECCIÓN B — PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD Y EMERGENCIA

4.1 Acceso al Área de Movimiento del Aeródromo.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de los procedimientos que se han elaborado y deben seguirse en coordinación con el organismo encargado de prevenir la interferencia ilícita en la aviación civil en el aeródromo y para prevenir el ingreso no autorizado de personas, vehículos, equipos, animales u otras cosas en el área de movimiento, incluyendo lo siguiente:

1. La función del Operador del aeródromo, del Operador de aeronaves, de los Operadores con base de operación en el aeródromo, el órgano de seguridad del aeródromo, el IDAC y otros departamentos gubernamentales, según corresponda; y
2. Los nombres y funciones del personal encargado de controlar el acceso al aeródromo y los números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas;
3. En el caso que las actividades de control de acceso sea desempeñadas por empresas de seguridad de la aviación externas, éstas deberán contar con la autorización del IDAC;
4. Dicho procedimiento en el caso que sean empresas externas las que brindan el servicio de control de acceso, las funciones de supervisión deben ser desempeñadas por personal de seguridad de la empresa Operadora del aeródromo.
5. En el caso que las funciones de control de acceso sean realizadas por un Departamento Gubernamental, deberá quedar reflejado en el Manual de Aeródromo, asimismo el nivel y modalidad de coordinación entre el Departamento Seguridad Gubernamental y Operador del Aeródromo.

4.2 Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)

El Operador del Aeródromo debe demostrar los detalles de los siguientes aspectos:

1. Nivel de protección SEI, cantidades mínima utilizables de agentes extintores acorde al nivel de protección SEI y cantidad de cargas de espuma de reserva;
2. Equipamiento de salvamento según el nivel de protección SEI (número de vehículos extintores, marca, modelo, capacidades-agua / agentes extintor principal / complementario);
3. Modalidad de ensayos para el cumplimiento del tiempo de respuesta y descripción caminos de acceso de emergencia;

4. Ubicación y emplazamiento de o la (s) Estación(es) contra incendios;
5. Sistema de comunicación y alerta en uso y composición plantilla total y por turno, posiciones cubiertas en cada turno y horario de cada turno;
6. Programa de capacitación anual;
7. Basado en la información de los puntos precedentes describir una síntesis del funcionamiento diario del SEI; y
8. En el caso que el servicio SEI sea provisto por una empresa externa, se debe hacer referencia a la autorización de funcionamiento entregada por el IDAC para la entrega de dicho servicio en el aeródromo.

4.3 Plan de Emergencia del Aeródromo.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles del plan de emergencia del aeródromo, incluyendo lo siguiente:

1. Planificación para los casos de emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, incluyendo el mal funcionamiento de aeronaves en vuelo, incendios estructurales, catástrofes naturales, sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura), apoderamiento ilícito de aeronaves, e incidentes en el aeropuerto, abarcando consideraciones de “durante la emergencia” y “después de la emergencia”, asimismo la modalidad de atención por derrame de combustible y derrame de sustancias peligrosas;
2. Detalles de ensayos de instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de dichos ensayos;
3. Detalles de ejercicios para ensayar planes de emergencia, incluyendo la frecuencia de dichos ejercicios;
4. Una lista de organizaciones, agencias y personal con autoridad, tanto dentro como fuera del aeropuerto, con funciones en el emplazamiento; sus números de teléfono y facsímile, direcciones de correo y SITA y radiofrecuencias de sus oficinas;
5. Descripción del establecimiento y funcionamiento del centro de operaciones de emergencia y puestos de mando móvil y sistemas de comunicaciones;
6. Modalidad de atención de aquellas emergencias en entornos difíciles;
7. Descripción de modalidad de coordinación de organismos de apoyo externo; y

8. Nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos de la operación de emergencia.

4.4 Gestión del Peligro de la Fauna.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de los procedimientos para enfrentar los peligros planteados para las operaciones de aeronaves por la presencia de aves o mamíferos en los circuitos de vuelo del aeródromo o en el área de movimiento, incluyendo:

1. Arreglos para evaluar los peligros de la fauna;
2. Arreglos para la recopilación de la información provenientes de los Operadores de aeronaves y del personal del aeropuerto sobre la presencia de especies de la fauna en el aeródromo o cercanías;
3. Arreglos para implantar programas de control y mitigación de la fauna; y
4. Los nombres y funciones de las personas responsables para tratar los peligros de la fauna y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

4.5 Manipulación de Materiales Peligrosos.

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

1. Arreglos para el establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso; y
2. El método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos.
3. En el Plan de Emergencia del aeródromo deben incluirse arreglos para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos, entre los que se cuentan los líquidos y sólidos inflamables, líquidos corrosivos, gases comprimidos y materiales magnetizados o radiactivos.

4.6 Protección de Emplazamientos de Radar y Radioayudas para la Navegación.

El Operador del Aeródromo debe establecer los detalles de los procedimientos para la protección de emplazamientos de radar y radioayudas para la navegación aérea ubicadas en el aeródromo a efectos de asegurar que su funcionamiento no se verá afectado, incluyendo:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19

1. Arreglos para el control de actividades en las cercanías de instalaciones de radar, radioayudas y sistemas de aproximación (ALS);
2. Arreglos para el mantenimiento en tierra y en las cercanías de dichas instalaciones;
3. Arreglos para el suministro e instalación de carteles que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas.

SECCION C — PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO Y GESTION
AMBIENTAL

4.1 Ayudas Visuales y Sistemas Eléctricos del Aeródromo.

El Operador del Aeródromo debe establecer los detalles de los procedimientos para la inspección y mantenimiento de las luces aeronáuticas (incluyendo la iluminación de obstáculos y la asociada a los cierres perimetrales cuando corresponda), carteles, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, incluyendo:

1. Descripción del sistema de mantenimiento en términos predictivo, preventivo y correctivo;
2. Descripción de las funciones de la aplicación o software de mantenimiento si lo hubiere;
3. Descripción del personal a cargo del mantenimiento, principalmente en cuanto a sus funciones y habilitaciones, además del sistema de turno asociado al ejercicio de las actividades pertinentes. En el caso que el servicio de mantenimiento es proporcionado por empresa externa, entonces se deberá dejar habida constancia de los términos de referencia del contrato;
4. Arreglos para realizar inspecciones durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo y lista de verificación de dichas inspecciones;
5. Arreglos para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento a efectos de corregir deficiencias;
6. Arreglos para realizar el mantenimiento de rutina y de emergencia;
7. Arreglos para contar con una fuente secundaria de energía eléctrica y, si corresponde, detalles de cualquier otro método para enfrentar una falla parcial o total del sistema. Dejar constancia de los tiempos reales de conmutación de los sistemas acorde a la exigencia del Reglamento de Aeródromos; y
8. Los nombres y funciones de las personas responsables de la inspección y mantenimiento de los sistemas de iluminación y números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

4.2 Mantenimiento del Área de Movimiento.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento del área de movimiento, incluyendo:

1. Arreglos para el mantenimiento de las zonas pavimentadas;
2. Descripción del sistema gestión de mantenimiento de los pavimentos en términos predictivo, preventivo y correctivo;
3. Descripción de las funciones de la aplicación o software de mantenimiento si lo hubiere;
4. Descripción del personal a cargo del mantenimiento, principalmente en cuanto a sus funciones y habilitaciones, además del sistema de turno asociado al ejercicio de las actividades pertinentes. En el caso que el servicio de mantenimiento es proporcionado por empresa externa, entonces se deberá dejar habida constancia de los términos de referencia del contrato;
5. Arreglos para el mantenimiento de pistas y calles de rodaje no pavimentadas;
6. Arreglos para el mantenimiento de las franjas de pista y de calles de rodaje; y
7. Arreglos para el mantenimiento del sistema de drenaje del aeródromo.
8. Arreglos para realizar inspecciones durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo y lista de verificación de dichas inspecciones;
9. Arreglos para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento a efectos de corregir deficiencias;
10. Arreglos para realizar el mantenimiento de rutina y de emergencia; y
11. Los nombres y funciones de las personas responsables de la inspección y mantenimiento de las superficies pavimentadas/no pavimentadas y sistemas de drenajes y números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas.

4.3 Trabajos de Construcción o Mantenimiento en el Aeródromo en Condiciones de Seguridad Operacional.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles de los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad, incluyendo obras que deban realizarse con poco aviso previo en el área de movimiento o en sus cercanías, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo:

1. Arreglos para el establecimiento y difusión del Plan y Programa de Trabajo en las áreas que serán intervenidas y que forman parte del área de movimiento de aeronaves;
2. Arreglos para la señalización de las áreas no utilizables y que se encuentran en el área de movimiento de aeronaves;
3. Arreglos para que el personal de la empresa contratista conozca y se interiorice de las reglas que rigen en la gestión del área de movimiento de aeronaves;
4. Arreglos para comunicarse con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras;
5. Arreglos para la verificación diaria de las condiciones seguridad operacional de la áreas de trabajos una vez terminada las actividades;
6. Arreglos para no emplazar áreas de acumulación o acopio de material o maquinaria en las cercanías o áreas de aproximación final o ascenso en el despegue;
7. Los nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra y arreglos para comunicarse con ellas y sus organizaciones en todo momento;
8. Los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de los Operadores con base fija en el aeródromo, agentes de servicios de escala y Operadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra ; y
9. Una lista de distribución para planes de trabajo, de ser necesario.

4.4 Sistema de Gestión Ambiental.

La construcción, ampliación y operación de un aeródromo tiene unos efectos específicos sobre el ambiente por lo que el Operador de aeródromos debe efectuar un estudio y gestión de los aspectos/impactos ambientales.

En base a la Política Ambiental del Operador, efectuará los arreglos para el establecimiento del Sistema de Gestión Ambiental del Aeródromo (SGAAD), acorde a la Ley 64 de Medio Ambiente y considerando los siguientes aspectos:

1. Planificación que considere los procedimientos para identificar los principales impactos ambientales de la actividad aeroportuaria y los requisitos normativos aplicables. En base a los mismos, establecer los Objetivos, Metas, Programas y Prioridades Ambientales.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19

- Agua Potable: definir los objetivos de calidad, y procedimientos de control, mantenimiento, limpieza y corrección de anomalías detectadas en los sistemas de provisión de agua potable para los trabajadores y usuarios del aeropuerto.
- Gestión de Residuos Sólidos: Deberán establecerse los procedimientos de recolección y su frecuencia, sitios de acopio, calidad y control, transporte y disposición final de los residuos que tendrán que cumplir todas las empresas que desarrollan actividades en el aeropuerto, incluyendo a las de handling, líneas aéreas, servicios varios, proveedoras de combustible, servicios alimenticios, personal propio del aeropuerto, etc.
- Gestión de Residuos Peligrosos: Existen residuos que debido a sus características revisten algún tipo de peligrosidad (toxicidad, corrosividad, explosividad, inflamabilidad, reactividad), por lo que se requiere de normas y procedimientos específicos para su manipulación, transporte, tratamiento y disposición final.
- Manejo de Residuos Especiales de Vuelos Internacionales: En aquellos casos en que la normativa de aplicación establezca la necesidad de un tratamiento diferenciado de los residuos provenientes de vuelos internacionales, deberán definirse las normas y procedimientos para el cumplimiento de dicha legislación, diferenciando el circuito de recolección, transporte y disposición final de estos residuos respecto del resto de los generados en el aeropuerto.
- Protección de Recursos Forestales: Acciones que protejan a ciertas especies arbóreas, y en otros casos la existencia de sectores forestados es particularmente apreciada por la comunidad.
- Movimiento de Suelos: Durante la ejecución de obras de ampliación y/o readecuación de los aeropuertos, es usual la necesidad de llevar a cabo actividades de excavación, relleno y movimiento de suelos. Por tal motivo, deberán establecerse normas y procedimientos tendientes a lograr un buen manejo ambiental de este recurso, contemplando básicamente la posibilidad de encontrar suelos impactados por contaminantes y su necesario tratamiento de acuerdo a las características de los mismos. Por otra parte, es importante preservar los suelos con carga orgánica (humus), evitando que con su movimiento y posterior uso como relleno quede debajo de capas inertes, perdiendo así gran parte su valor. Además, deberán dictarse pautas para que el movimiento de suelos no genere situaciones futuras de erosión o inundaciones por modificación de pendientes o sistemas de drenaje.
- Almacenamiento de Combustible y Sustancias Químicas: En las operaciones de almacenaje y despacho de combustibles u otro tipo de sustancias químicas que se llevan a cabo en los aeropuertos, se deberán definir normas y procedimientos para realizar un correcto almacenamiento y manipulación de dichos productos. Esto abarcará los hangares, talleres de mantenimiento de vehículos, plantas de combustible y cualquier otra instalación dentro del predio.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19

- **Derrames de Combustible y Sustancias Químicas:** Unas de las contingencias más frecuentes y que por consiguiente entrañan más riesgo para el ambiente y la salud de las personas durante las operaciones de almacenamiento, transporte y despacho de combustibles y sustancias peligrosas son los derrames. Por lo tanto, es necesario establecer normas y procedimientos que aseguren una correcta respuesta ante este tipo de situaciones, definiendo tanto el modo de actuar y los recursos con que deberá contar la o las instalaciones involucradas (puede haber sistemas centralizados o locales de respuesta), así como los equipos y asignación de responsabilidades.

- **Efluentes Cloacales:** Uno de los sistemas de efluentes líquidos más comúnmente presente en los aeropuertos es el de captación, conducción y tratamiento de efluentes cloacales. Las normas y procedimientos a desarrollar deberán focalizarse en asegurar el cumplimiento de los límites de vuelco a la red cloacal por parte de las empresas e instalaciones del aeropuerto; la segregación de dicha corriente de las de efluentes industriales y pluviales; y el correcto tratamiento y control de los efluentes, en el caso de que las plantas de tratamiento sean operadas por el aeropuerto. Del mismo modo, se deberá evitar que al sistema cloacal se produzcan aportes de agua de lluvia, ya que esto significa modificaciones importantes y aleatorias de los caudales de cloacales a tratar, siendo poco rentable el diseño de una planta para tratar grandes cantidades de líquido que deberían haber sido segregados previamente.

- **Drenajes Pluviales:** Las normas y procedimientos a desarrollar para los sistemas de efluentes pluviales deberán asegurar el cumplimiento de los límites de vuelco a la red correspondiente por parte de las empresas e instalaciones presentes en el aeropuerto. En caso de existir vertidos de efluentes industriales, éstos deben ser pretratados, para que su ingreso al sistema pluvial se realice bajo las especificaciones definidas para este último.

- **Monitoreo de Emisiones Gaseosas y Ruido:** En base a la legislación nacional de Medio Ambiente en la parte relativa a la calidad de las emisiones gaseosas provenientes de fuentes fijas y móviles (aeronaves, vehículos de carga y transporte, etc.) y del mismo modo existe una normativa específica para el control de las emisiones sonoras, siendo los ruidos provenientes de las aeronaves uno de los aspectos más críticos. El IDAC debe definir las normas y procedimientos para asegurarse el cumplimiento de los requisitos legales vigentes en el marco de las responsabilidades establecidas para el Operador del aeródromo.

- **Acciones de Mitigación Ambiental de Obras:** Durante la etapa de construcción de obras definidas por los distintos proyectos de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria se producen impactos ambientales que se diferencian de los producidos en la etapa operativa del proyecto. Por este motivo el Operador deberá actuar acorde a las normas y procedimientos que desarrolle el IDAC para eliminar o mitigar el impacto ambiental de la construcción, que usualmente consiste en la instalación de obradores, acopio de materiales e insumos, manejo de residuos, restricción de accesos, manejo de asfalto, emisión de polvo y partículas, ruidos, impactos visuales, etc.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19

operativos) para la verificación del funcionamiento del SGAAD. Por tal razón, deberán establecerse procedimientos para la instrumentación de auditorías periódicas a los procesos operativos por parte de personal corporativo especializado (no involucrado con la gestión diaria de las áreas operativas).

- **Capacitación:** En función de los resultados de las auditorías el Operador determinará las necesidades de capacitación del personal. La toma de conciencia de los empleados es esencial para el éxito del SGA, motivo por el cual, el Operador debe prever el establecimiento de un Programa de Capacitación de todos los miembros de la organización, especialmente de aquellos cuyas actividades puedan originar impactos significativos sobre el medio. El programa de capacitación debe estar orientado a distintos niveles, siendo conveniente que la temática se base en el tipo de responsabilidad y la interacción de cada nivel con el tema.

- **Registro:** Toda la información correspondiente al SGA, incluyendo procedimientos para prevenir y/o mitigar impactos ambientales cuando se llevan a cabo las acciones normales de la empresa y también para responder ante situaciones de emergencia, debe quedar documentada.

- **Mejora Continua:** Todos los pasos mencionados precedentemente tienen como objetivo final la implementación de un proceso de Mejora Continua, tendiente a lograr un desempeño ambiental responsable bajo los principios del Desarrollo Sustentable, a la vez que fortalece la imagen empresarial, la aceptación ante la comunidad, el acceso al financiamiento internacional y la posibilidad de nuevos negocios.

ANEXO A (Formato de un procedimiento tipo)

1. Objeto:

2. Alcance:

3. Responsabilidades:

4. Proceso:

a. Datos del Proceso

b. Desarrollo

i) Descripción actividades de la unidad orgánica responsable directa del cumplimiento del procedimiento.

ii) Descripción actividades de unidad orgánica responsable con otras unidades orgánicas del aeródromo, de cumplimiento compartido del procedimiento

iii) Diagrama de flujos

5. Registros

6. Indicadores

a. Gestión

b. Desempeño

7. Documentos de Referencia

8. Relaciones entre documentos

9. Anexos

- Formularios y gráficas
- Diagramas de comunicación del procedimiento

CAPÍTULO 5

**ADMINISTRACION DEL AERODROMO Y SISTEMA DE GESTION DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL**

5.1 Administración del aeródromo.

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles sobre la administración del aeródromo, incluyendo:

1. Un esquema de organización del aeródromo indicando los nombres y puestos del personal principal, incluyendo sus responsabilidades;
2. Nombre, cargo y número telefónico de la persona que tiene responsabilidad general por la seguridad operacional del aeródromo; y
3. Comités de aeródromo.

5.2 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

El Operador del Aeródromo debe mostrar detalles del sistema de gestión de la seguridad operacional establecido para garantizar el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad operacional y lograr una continua mejora de la performance de seguridad operacional, cuyas características fundamentales sean:

1. Política de seguridad operacional, en la medida aplicable, sobre el proceso de gestión de la seguridad operacional y su relación con el proceso de operaciones y mantenimiento del aeródromo;
2. Propósito del SMS, indicación de principios y medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de las regulaciones del IDAC relativas a la seguridad operacional.
3. Aplicabilidad del SMS, indicación sobre quienes recaerá la responsabilidad de dar cumplimiento a la Política, principios y medidas SMS.
4. Estructura u organización y funciones y responsabilidades SMS, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y grupales para aspectos de seguridad;
5. Estrategia y planificación del SMS, como por ejemplo el establecimiento de objetivos de seguridad, asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad y proporcionar un marco para controlar los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requisitos de las normas establecidas en el Reglamento de Aeródromos del IDAC, RAD 14, reglas u órdenes nacionales, así como métodos recomendados por organizaciones aeronáuticas internacionales (OACI, IATA, ACI, FAA, IFALPA, CAA. etc.);

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19

6. Implantación del SMS, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad y el cumplimiento de requisitos de seguridad;
7. Sistema para la implantación de áreas de seguridad operacional críticas y medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad (programa de medidas de seguridad);
8. Medidas para la promoción de la seguridad operacional y la prevención de accidentes y un sistema para control de riesgos, que entrañe análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, defectos, faltas, discrepancias y fallas, y una vigilancia continua de la seguridad;
9. Sistema interno de auditoria y examen de la seguridad operacional, detallando los sistemas y programas de control de calidad de la seguridad;
10. Sistema para documentar todas las instalaciones del aeropuerto relacionadas con la seguridad operacional así como los registros de operaciones y mantenimiento del aeropuerto, incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves e iluminación del aeródromo. El sistema debe permitir el fácil acceso a los registros, incluyendo cartas;
11. Instrucción y competencia del personal, incluyendo examen y evaluación de la adecuación de la instrucción brindada al personal sobre tareas relacionadas con la seguridad y sobre el sistema de certificación para comprobar su competencia;
12. Implantación y control al cumplimiento de estándares mediante el uso de indicadores de gestión y desempeño SMS; y
13. La incorporación y el cumplimiento obligatorio de cláusulas relacionadas con la seguridad operacional, en los contratos con los subconcesionarios u con los proveedores de obras de construcción/repación/conservación o diversos servicios de mantenimiento en el aeródromo.

APÉNDICES DEL MANUAL DE AERÓDROMO (MAD).

1. Plan de Emergencias del Aeródromo
2. Plano del Perímetro del Aeródromo
3. Plano de Superficies Limitadoras de Obstáculos
4. Plano de Obstáculos OACI Tipo A
5. Plano de Perfil Longitudinal de pista(s)
6. Plano de Señalamiento de las superficies pavimentadas del área de movimiento
7. Plano de Señalamiento vertical de las áreas de movimiento.
8. Plano Estacionamiento Aeronaves (Terminales de pasajeros y carga)
9. Plano con diagramas de circuitos alimentadores de la(s) pista (s), calles de rodaje y plataformas
10. Fases de desarrollo del Plan Maestro
11. Informes de Inspección en Vuelo
12. Carta con diagrama rutas migratorias o sobrevuelo de aves
13. Información estadísticas de movimientos de aeronaves, pasajeros y carga (últimos 10 años)
14. Referencias bibliográficas

Apéndice “B”

Formulario de Solicitud de Certificado de Aeródromo.

Solicitud de Certificado de Aeródromo.

1.- Detalles del solicitante

Nombre completo:

Dirección:

Cargo:

Teléfonos:

Facsímil

E-mail

2.- Detalles de emplazamiento del aeródromo

Nombre del aeródromo:

Nombre del aeródromo:

Coordenadas geográficas del ARP:

Marcación y distancia de la ciudad o zona poblada más cercana:

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

Si: ☐ No: ☐

Si No, proporcione lo siguiente:

Detalle de los derechos que ejerce en relación con el emplazamiento; y

Nombre y dirección del propietario del emplazamiento y prueba escrita que indique que se ha obtenido

**REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
RAD 19**

4. Indique el tipo de aeronave más grande que utiliza el aeródromo

--

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

Si	No
----	----

6. Detalles que han de indicarse en el Certificado del aeródromo

Nombre del aeródromo:
Operador del aeródromo:

(En nombre del Operador del aeródromo indicado anteriormente), por la presente solicito una licencia para explotar el Aeródromo.

***Suprímase, si no corresponde.**

Firma:

Mi autoridad para actuar en nombre del solicitante es:

Nombre de la persona que hace la declaración:

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

Información:

- 1- Como parte de la solicitud, se deben presentar dos copias del manual de aeródromo, preparado con arreglo al reglamento y ajustado a las actividades de las aeronaves previstas en el aeródromo.
- 2- La solicitud debe presentarse en la oficina principal del IDAC.
- 3- Se proporcionará una estimación del costo de procesar esta solicitud,
- 4- Pueden requerirse más pruebas documentadas para apoyar todos los puntos de esta solicitud.

Apéndice “C”

Estudios Aeronáuticos.

FINALIDAD

Se realiza un estudio aeronáutico para evaluar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas de aeródromo especificadas en el Reglamento de Aeródromos, RAD 14, Volumen I, para presentar medios alternativos de garantizar la seguridad de las operaciones de aeronaves, evaluar la efectividad de cada alternativa y recomendar procedimientos para compensar la desviación.

APLICACIÓN

Un estudio aeronáutico puede realizarse cuando las normas de aeródromo no pueden satisfacerse como resultado de desarrollo o ampliaciones del Aeródromo. Dicho estudio se emprende con mayor frecuencia durante la planificación de un nuevo aeropuerto o durante la certificación de un aeródromo existente. De todas formas el Reglamento de Aeródromos, RAD 14 Vol. I, establece en qué casos se puede realizar un Estudio Aeronáutico.

DEFINICION

Un estudio aeronáutico es un estudio de un problema aeronáutico para determinar las alternativas posibles y seleccionar una solución que resulte aceptable sin que afecte negativamente la seguridad operacional.

ANALISIS TECNICO

El análisis técnico brindará la justificación de una desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad operacional. Se aplica generalmente en situaciones en que el costo de corregir un problema que infringe una norma resulta excesivo pero en que los efectos negativos para la seguridad operacional del problema pueden superarse mediante algún medio de procedimiento que ofrezca soluciones prácticas y razonables.

Al realizar un análisis técnico, los inspectores aplicarán su experiencia práctica y conocimiento especializado. También pueden consultar a otros especialistas en sectores pertinentes. Al considerar procedimientos de alternativa en el proceso de aprobación de desviaciones, es fundamental tener en cuenta el objetivo de seguridad operacional de este Reglamento de Certificación de Aeródromos y las normas aplicables de modo que se mantenga el propósito de los reglamentos del ámbito de aeródromos.

APROBACION DE DESVIACIONES.

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

La determinación de exigir cautela dependerá principalmente de dos consideraciones:

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

Apéndice “D”

Certificado de Aeródromo.

CERTIFICADO DE AEROPUERTO DE AVIACION CIVIL.

NUM. DEL CERTIFICADO

NOMBRE DEL AEROPUERTO

LATITUD/LONGITUD

El presente certificado de aeropuerto se expide por el Instituto Dominicano de Aviación Civil, bajo la autoridad que le confiere la Ley de Aviación Civil 491-06, el Reglamento de aeródromos, RAD 14, Vol. I y el Reglamento de Certificación de Aeródromos, RAD 19, previa aprobación del IDAC y autoriza al Operador nombrado en el MAD aprobado a operar dicho aeropuerto.

El IDAC puede suspender o anular este certificado de aeródromo, en cualquier momento si el Operador no se ajusta a las disposiciones establecidas en las Ley 491-06 y sus Reglamentos, o por cualquier otra razón con arreglo a lo enunciado en dichas Normas.

Este certificado está sujeto a todas las condiciones establecidas por el IDAC, en las Secciones A, B, C y D del Reglamento de Certificación y las establecidas en el Manual de Aeródromo aprobado al Operador.

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

Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

Fecha de Expedición del Certificado

SECCION II

CONDICIONES.

Este certificado, o cualquiera de sus partes, puede suspenderse o anularse en todo momento por el IDAC, si el Operador del aeródromo, sus empleados o agentes no cumplen los términos y disposiciones de este certificado, la Ley No. 491-06 sobre Aviación Civil, el Reglamento de Aeródromos, RAD 14 o el Reglamento de Certificación de Aeródromos, RAD 19.

Este certificado permanecerá válido por un periodo de cinco (5) años a partir de la fecha de expedición ó hasta que se suspenda o cancele, mientras:

a) El aeródromo se mantenga con arreglo a las normas y procedimientos operacionales de aeropuerto, y se proporcionen servicios e instalaciones en la parte aeronáutica con arreglo al nivel de servicio que se describe en el MAD, Capítulo 3.

b) Se observan las condiciones que se aplican a la aprobación, según se especifica en la PARTE C;

c) Se observan los procedimientos especiales especificados en la PARTE D;

d) El titular del certificado informe por escrito al IDAC para aprobación, antes de efectuar cualquier cambio en las características físicas, áreas de movimiento o superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo, con la finalidad de publicar dichos cambios por NOTAM y publicaciones de información aeronáutica.

El Operador comunicará al IDAC, todo cambio en la propiedad o administración del aeropuerto con una anticipación de por lo menos, noventa (90) días.