Nº 38113-MOPT

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 140, incisos 3) y 18), 146 de la Constitución Política; el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, ratificado por Costa Rica mediante Ley Nº 877 de 4 de julio de 1947, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 3155 de 5 de agosto de 1963, reformada mediante la Ley N° 4786 de 5 de julio de 1971y sus reformas, los artículos 25.1, 27.1 y 28.2.b. de la Ley General de la Administración Pública Nº 6227 del 2 de mayo de 1978, y sus reformas, y los artículos 2, 10 de la Ley General de Aviación Civil N° 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas,

Considerando:

I.-Que Costa Rica es país signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), aprobado en su totalidad por la Asamblea Legislativa de conformidad con lo establecido por la Constitución Política de Costa Rica, ratificado mediante Ley Nº 877 del 4 de julio de 1947.

II.-Que el Capítulo VI, artículo 37 de dicho Convenio, relativo a la "Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales", establece que cada Estado Contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

III.-Que de acuerdo con lo prescrito por la Ley General de Aviación Civil, Nº 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación y control de la aviación civil dentro del territorio de la República.

IV.-Que el grado de especialización de las funciones que requiere la navegación aérea demanda el fortalecimiento de la regulación relativa al vuelo, maniobras de aeronaves y licencias al personal.

V.-Que mediante el artículo 43 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se creó la Organización de Aviación Civil Internacional, compuesta por una Asamblea y Consejo, cuyo objetivo es desarrollar los principios y técnicas de navegación aérea internacional.

VI.-Que la aeronáutica, en términos generales, es una actividad compleja, compuesta de un sin número de elementos materiales, técnicos y humanos que hacen de este modo de transporte el más seguro en su operación.

VII.-Que es obligación del Consejo Técnico de Aviación Civil, velar por la supervisión de la actividad aeronáutica del país, así como, estudiar y resolver cualquiera de los problemas que surjan en su desarrollo.

VIII.-Que se hace necesaria la Adopción de un Reglamento para la regulación de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra con el fin de que Costa Rica se adecue a lo establecido por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Documento 9774 de la OACI Manual de Certificación de Aeródromos. **Por tanto,**

DECRETAN:

RAC-SEA

Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses

Reglamento para la Regulación de Servicios

Especializados de Aeródromo

Artículo 1º-Créase el Reglamento para la Regulación de Servicios Especializados de Aeródromo, cuyo texto es el siguiente:

Subparte A. Aplicabilidad y Requisitos Generales

RAC-SEA 1.00 Definiciones.

Accidente. Cualquier ocurrencia originada en la prestación de los Servicios de Asistencia en Tierra que ocasionan lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.

Actividades Aeronáuticas. Son actividades que regularmente se llevan a cabo en aeródromos, que involucran, hacen posible o que son requeridas para la operación de una aeronave, son requeridas o contribuyen con la seguridad operacional. Las siguientes son actividades aeronáuticas:

- Vuelos Regulares y No Regulares - aerolíneas de pasajeros,
- Operaciones de Carga Aérea - aerolíneas cargueras, Vuelos regulares o no regulares.
- Operaciones de Taxi Aéreo,
- Aviación General y Corporativa - aviación privada,
- Organismos de Mantenimiento de Aeronaves - OMA,

Administración o Autoridad Aeroportuaria. Ente que administra y opera un aeropuerto, para lo cual cuenta con la debida certificación y autorización de la DGAC.

AOG. Del inglés (aircraft on ground), que significa aeronave no aeronavegable.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeropuerto. Es todo aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento en tierra de aeronaves, pasajeros, equipaje, carga y correo en la superficie.

Aeródromo. Área definida de tierra o agua con inclusión de sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y al movimiento de aeronaves en la superficie.

Área de Operaciones Aéreas (AOA). Conocida también como Lado Aéreo. Comprende todas las áreas dentro de la valla de seguridad del perímetro del aeródromo tales como plataformas, pistas, calles de rodaje, rampas de parqueo y facilidades de la DGAC.

Área pública. Son aquellas áreas donde no se lleva a cabo el movimiento u operación de aeronaves, que incluye áreas y servicios en el lado externo del perímetro de seguridad del aeródromo o en la Terminal Aérea; accesibles al público. Es un área de acceso no controlado por la Administración Aeroportuaria.

Carga. Es el conjunto de bienes que se transportan en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado.

CO. Certificado Operativo.

COA. Certificado de Operador Aéreo.

Correo. Es todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores aéreos con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.

Áreas de Acceso Restringido o Áreas de Seguridad Crítica: son aquellas en las cuales solo se podrá ingresar y permanecer con autorización de la Administración del aeródromo portando visible el Gafete de Identificación o el Permiso Temporal que expide la Administración.

Empresas de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra. Personas naturales y/o jurídicas que prestan servicios de Aeródromo especializados, certificadas por la DGAC y que cuentan con autorización del administrador aeroportuario para ingresar a plataforma.

Equipaje. Es el conjunto de artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se transportan en las aeronaves mediante acuerdo con cada explotador aéreo.

Equipos Terrestres. Equipos utilizados por prestadores de servicios especializados aeroportuarios, para realizar operaciones vinculadas directamente con las aeronaves.

FOD. Del inglés "Foreign Object Damage", Objetos Extraños a una Aeronave, tales como etiquetas de equipajes, láminas de plástico, piedras, latas, productos de papel, tornillos y tuercas, elementos de madera y basura que pueden causar daños a los motores de una aeronave, a su estructura o sus sistemas; que no deben existir en el lado aéreo (pista, calles de rodaje, plataformas o rampas de carga) del área de movimiento de las aeronaves.

Hangar. Es un edificio u otra estructura dentro de la cual se puede albergar o almacenar aeronaves y se llevan a cabo actividades aeronáuticas.

Incidente en superficie. Cualquier evento que ocurra o surja a consecuencia de un movimiento no autorizado dentro del área de movimiento y/o actividad, o una ocurrencia en el área de movimiento asociada con la operación de una aeronave, en que se afecte o pueda afectarse la seguridad de vuelo, entre equipos y equipos o equipos-personas.

Lado Terrestre. Son aquellas áreas donde se lleva a cabo el movimiento u operación de aeronaves, que incluye áreas y servicios en el lado externo del perímetro de seguridad del aeródromo o en la terminal aérea; accesible al público.

Mantenimiento. Significa inspección, revisión, reparación, conservación y cambio de partes, pero excluye el mantenimiento preventivo.

Mantenimiento Preventivo. Son operaciones de preservación simples o menores y el cambio de partes estándares pequeños, que no significa operaciones de montaje complejas.

Plataformas o Rampas. Área definida, en un aeropuerto terrestre, destinada a la operación de las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento de rampa o parqueo de aeronaves.

Procedimiento. Método utilizado o modo de acción para el logro de un objetivo previamente definido.

Señalero. Un señalero es una persona que dirige con varas y luces a las aeronaves y vehículos dentro de las áreas de operación del lado aéreo.

SMS. Un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) es un proceso documentado de manejo del riesgo que es parte de un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional SCDP e integra operaciones y sistemas técnicos con la administración de los recursos humanos y financieros con el fin de minimizar los riesgos y realizar mejoras continuas de la seguridad operacional de la aviación para proteger el interés público.

Vehículo cisterna de reabastecimiento. Es un vehículo de aeropuerto que dispone de un tanque de carga, que ha sido diseñado para el acarreo y transferencia de combustible a los tanques (depósitos) de combustible de la aeronave o desde la aeronave.

RAC-SEA 1.05 Aplicabilidad

a) La presente regulación establece las normas mínimas de seguridad operacional, aplicables a toda persona natural o jurídica que propone o provee Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, para la asistencia de la aviación civil de transporte aéreo internacional (aerolíneas) y de transporte público nacional, así como de la aviación general privada y ejecutiva, nacional e internacional. El interesado podrá solicitar una o más de las siguientes habilitaciones:

1) Habilitaciones de los Servicios de Asistencia Técnica en Tierra:

i. Servicios de Apoyo a la Aeronave en Rampa. (Subparte C)

ii. Servicios al Pasajero y Equipaje. (Subparte D)

iii. Servicios de Mayordomía (catering).(Subparte E)

iv. Servicios de Despacho de Vuelos (Peso y Balance). (Subparte F)

v. Servicio de Seguridad (Subparte G)

vi. Servicio de Mantenimiento de Línea. Esta habilitación se otorga bajo el RAC 145 (Subparte H).

vii. Parqueo de aeronaves en Plataforma*(*)*. (Subparte I)

(Así reformado el subinciso anterior por el artículo 1° del decreto ejecutivo N° 42660 del 4 de setiembre del 2020)

viii. Almacenaje de Aeronaves "Hangarage".(Subparte J)

(Así reformado el subinciso anterior por el artículo 1° del decreto ejecutivo N° 42660 del 4 de setiembre del 2020)

ix. Otros servicios: Un operador de los Servicios de Asistencia en Tierra puede prestar otras actividades aeronáuticas de soporte a la aviación general y corporativa en sus áreas tales como Servicio de Taxi Aéreo, Escuelas para la Aviación u Organismos de Mantenimiento. Estos servicios en su área de dominio deben acordarse con el Operador del Aeródromo y autorizado por la DGAC.

b) La DGAC, en coordinación con la administración aeroportuaria podrá promover la prestación de los Servicios de Asistencia Técnica en Tierra. Además, atendiendo aspectos de necesidad o conveniencia, la administración aeroportuaria de cada

aeródromo podrá recomendar nuevos servicios, así como la ampliación o la eliminación de uno existente, que deberá justificar y documentar, éste último, basado en las discrepancias o incumplimientos documentados, de cualquiera de los manuales de procedimientos operativos o normas que emita el Operador aeroportuario autorizada la autoridad aeronáutica. Lo anterior con fundamento en la demanda de servicios requeridos por los operadores aéreos, por los propietarios de aeronaves, o para atender asuntos de seguridad operacional o de interés público, de conformidad con el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil.

c) Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe contar con un Certificado Explotación y un Certificado Operativo emitido por la Autoridad Aeronáutica, acompañado de las correspondientes Especificaciones y Limitaciones de Operación;

d) Para llevar a cabo la corrección de problemas técnicos en aeronaves durante las fases de escala o pernocte, el proveedor de servicios debe ser titular de una autorización de Servicio de Mantenimiento de Línea, bajo el RAC 145, que satisfaga los siguientes requerimientos, cuyos procedimientos serán desarrollados en el Manual de Operaciones del proveedor de servicios:

i. No se permite realizar mantenimiento de rutina en plataforma, en los puestos de abordaje/desabordaje de pasajeros. De igual forma no podrá efectuarse la corrección de discrepancias que excedan el tiempo regular de escala, excepto que haya sido autorizado por la Autoridad Aeroportuaria.

ii. El contrato de servicios con el transportista aéreo debe indicar los alcances del mantenimiento a realizar.

iii. Las funciones de mantenimiento a realizar serán ejecutadas siguiendo las instrucciones técnicas del operador aéreo.

iv. El personal técnico del proveedor de servicios debe de contar con la licencia vigente emitida por la DGAC de Costa Rica.

v. El personal técnico debe demostrar que ha sido entrenado por el operador aéreo.

vi. El proveedor de servicios no asume la responsabilidad por la aeronavegabilidad de la aeronave del transportista aéreo.

vii. La firma en Bitácora de Mantenimiento u otros registros de mantenimiento del transportista aéreo, por parte del personal técnico en mantenimiento del proveedor de servicios, constituirá una certificación de retorno a servicio por la correcta ejecución de las funciones de mantenimiento realizadas, por las cuales será responsable.

RAC-SEA 1.10 Exenciones

a) La Dirección General de Aviación Civil a solicitud del interesado, con carácter excepcional y temporal, puede conceder exenciones al cumplimiento de las disposiciones de la presente regulación, cuando haya constatado la existencia de tal necesidad y sujeto al cumplimiento de cualquier condición adicional que la DGAC

considere necesaria para garantizar un nivel equivalente de seguridad, en el caso particular.

b) Las exenciones concedidas por la DGAC de conformidad con lo indicado en el apartado a) anterior, se anotará en las Habilitaciones y Especificaciones de Operación anexas al Certificado Operativo.

RAC-SEA 1.15 Disponibilidad del espacio físico.

La DGAC y la Administración del aeropuerto en donde se presten los Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, determinará la ubicación y disponibilidad del espacio físico. Este espacio físico será entregado en las condiciones existentes en el momento de la adjudicación, y cualquier inversión o mejora (construcciones, conexiones a servicios básicos, mantenimiento de las instalaciones) será total responsabilidad del prestador de Servicios de Asistencia en Tierra y bajo su costo.

RAC-SEA 1.20 Reglas Generales Aplicables a las Personas.

a) Personal dentro de la propiedad del Aeropuerto debe:

1. Acatar las reglas, normas que rigen la materia así como las disposiciones de la presente regulación.

2. Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra y su personal, debe cumplir con los manuales de procedimientos operativos o normas emitidas por el Operador del Aeródromo debidamente autorizados por la DGAC y atender los requerimientos que en materia de seguridad operacional sean emitidos por el Operador del Aeródromo, sin excepción alguna. Cualquier incumplimiento a los mismos, será trasladado a los entes competentes.

b) Programa de control sobre el uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol:

1. El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un programa sobre el uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol, para aquellos empleados que desarrollen actividades que están directamente relacionadas con la seguridad operacional.

2. Los métodos de control podrán aplicarse en forma programada ó aleatoria y por sospecha ante situaciones de características particulares, y después de ocurrir un accidente o incidente aéreo, en laboratorios certificados y previamente aprobados por la DGAC.

3. Ninguna persona transitará o realizará alguna función u operará un vehículo ni equipo en el aeródromo bajo la influencia de alcohol, licor, narcóticos ni drogas enervantes.

c) Implementos de protección personal

1. Todo el personal que opera en el AOA requiere por seguridad, portar los implementos de protección personal como una prenda o chaleco reflector, atenuadores de ruido otorgados, calzado de seguridad y cualquier otro implemento que exija la Autoridad Aeroportuaria. Los parámetros de uso de estos equipos, los establecerá la autoridad del aeropuerto y serán aportados al personal por su patrono o empleador. Su cumplimiento será obligatorio.

RAC-SEA 1.25 Áreas de Acceso Restringido.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe tramitar los permisos de acceso a las áreas de acceso restringido y a la plataforma ante la Autoridad Aeroportuaria de su personal y sus equipos, debiendo conocer y cumplir con el Manual de Operaciones (aeródromo), Programa de Seguridad y Emergencia del Aeropuerto y demás manuales aplicable.

b) Toda persona que requiera ingresar a un área de acceso restringido definida por la Administración Aeroportuaria deberá portar un gafete emitido por la misma, el cual deberá llevar a la altura del pecho o donde lo establezca la Autoridad Aeroportuaria, en forma permanente y visible.

c) Ninguna persona entrará a alguna área establecida como restringida al público, a menos que:

1. La persona sea asignada a esta área, en cumplimiento de deberes propios de su puesto.

2. La persona sea autorizada por la Autoridad Aeroportuaria y se haya sometido a los respectivos controles de seguridad.

3. Al menos que sean pasajeros en el área de la plataforma, bajo supervisión, del proveedor de servicios o de la autoridad aeroportuaria durante el embarque y desembarque de pasajeros de una aeronave.

d) Excepcionalmente el operador del aeropuerto puede autorizar el ingreso de equipos terrestres y/o vehículos motorizados destinados a atender situaciones de emergencia.

RAC-SEA 1.30 Reglas Generales para los Usuarios y Proveedores de Servicios.

a) Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra u otras entidades no podrán almacenar o mantener materiales o equipo de tal manera que puedan constituir un peligro de incendio o para la salud y seguridad del personal, equipos e instalaciones.

b) Ningún proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra u otra entidad podrá almacenar ningún líquido inflamable o combustible, gases, explosivos, substancias de combustión rápida, o combustible para la aviación o automotriz, en lugares no aprobados por la autoridad aeroportuaria.

c) Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, deberá mantener calibradas las herramientas, los equipos y sus implementos, que afectan directamente a la operación de la aeronave (balanzas, plantas eléctricas, neumáticas, entre otras).

d) Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra proporcionará contenedores que se cierren por sí solos para el almacenamiento temporal de los desechos derivados de petróleo, trapos usados, otros desechos y basura. Todo desecho dentro de esta clasificación general deberá ser retirado diariamente por el Proveedor de Servicios de Asistencia. La disposición final o tratamiento de estos desechos, deberá de ser por un organismo certificado para tal fin, para lo cual la autoridad del aeropuerto, podría solicitar los respectivos documentos que respalden que se realizó su disposición adecuada.

e) Contaminación ambiental:

1. Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe de conducir sus actividades con estricta adherencia a los permisos, lineamientos y regulaciones ambientales vigentes, así como a las buenas prácticas ambientales, de salud y seguridad establecidos por el Administrador del aeropuerto y la DGAC.

2. Ningún usuario, proveedor de servicios u otra entidad, permitirá o causará la descarga de líquidos inflamables o combustibles, desechos de petróleo crudo o sus productos dentro o sobre plataformas, caminos, canal de desagüe o zanja o sobre el suelo, ni podrá evadir su responsabilidad en la atención, manipulación ni disposición final, para lo cual se aplicarán todas las sanciones legales y ambientales vigentes.

f. Daños a la propiedad:

1. Ninguna persona causará daños o destrucción a una construcción, letrero, equipo, señales, u otra estructura, o cualquier árbol, plantas florales, césped, u otra propiedad de uso público en el aeródromo.

2. Cualquier persona que dañe, lesione, o destruya propiedad del aeródromo de forma culposa o de cualquier otro modo, será responsable por el valor razonable de la propiedad que sea dañada o destruida.

3. Ante cualquier evento en que se cause un daño a la propiedad, el personal del proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, deberá reportarlo de forma inmediata al Operador del Aeródromo y a la DGAC.

g) Limpieza en el aeródromo:

1. Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra y de otras actividades aeronáuticas es responsable de la limpieza de sus áreas, de la remoción de equipo que no esté siendo usado y del equipo inhabilitado; así como también de la disposición de toda basura y escombros.

2. Ninguna persona colocará sólidos, ni verterá líquidos que no sea agua de desecho, en los desaguaderos de agua de lluvia o conexiones de alcantarilla. Las aguas residuales contaminadas con productos químicos o con hidrocarburos serán tratadas previo, a su disposición en un sistema de tratamiento privado o público por el Proveedor de Servicios de Asistencia en Tierra.

3. Los contenedores para depositar los objetos extraños (FOD) se utilizaran solo para ese propósito.

h. Todo operador de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe tomar las medidas necesarias para proporcionar la seguridad y protección a las personas, equipaje, carga y correo, con la finalidad de que no sean objetos de actos de interferencia ilícita de acuerdo a lo establecido en la RAC-17.

i) A solicitud de los Operadores Aéreos, todo operador de Servicios de Asistencia en Tierra podrá coordinar con las empresas autorizadas de servicios de abastecimiento de combustible, Mayordomía, Mantenimiento, y Seguridad entre otros, en caso de que esas habilitaciones no hayan sido aprobadas dentro de sus Habilitaciones.

RAC SEA 1.35 Reglas Generales de Seguridad para los Vehículos.

En adición a lo dispuesto en el RAC 139 sobre comunicaciones, iluminación y señalización de vehículos, y otros puntos del RAC de cita, los Proveedores de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, deben seguir las siguientes reglas de operación:

a) Movimiento alrededor de una aeronave. Es prohibido en cualquier área de operación del aeródromo, el movimiento de vehículos alrededor de una aeronave, en las proximidades de un motor o motores en marcha, durante el arribo, la preparación de la aeronave para el arranque o mientras la aeronave se prepara o está taxeando.

b) Protección del sistema de escape de los vehículos:

1. Todo vehículo automotriz que ingrese al AOA deberá poseer sistema de escape protegido con parrilla, silenciadores, u otro artefacto de la industria, para prevenir que el escape emita chispas o la propagación de llamas.

2. El equipo que no esté siendo utilizado en la prestación del servicio a las aeronaves, no deberá aproximarse a menos de 15 metros del avión durante las operaciones de reabastecimiento de combustible.

c) Uso de señalero. Los conductores de vehículos que por sus funciones, vean restringida la visibilidad durante la operación en los lados y en la parte trasera del vehículo, utilizarán un señalero, que lo guíe durante operaciones de retroceso o en áreas de espacio restringido.

d) Carretas para el transporte de equipaje. No más de cuatro (4) carretas de equipaje y/o dollies de equipaje o carga serán remolcadas por un solo remolcador de equipaje u otro vehículo automotriz en un mismo tiempo siempre y cuando no se

sobre pase el límite de 18 metros de largo, sumando el largo de las 4 carretas y/o dollies. El máximo largo incluyendo el remolcador será de 23 metros. Se deberá de respetar el límite de velocidad estipulado en el aeropuerto.

e) Licencia de conductor. Todo operador de vehículo automotriz deberá tener una licencia apropiada y válida de conductor mientras opere dentro del aeropuerto, de acuerdo a los estándares establecidos por el Operador del Aeródromo. En caso de detectar a una persona operando un equipo para el cual no tiene habilitación, esto implicaría el retiro inmediato de su gafete de identificación y sanciones correspondientes.

f) Remolque de aviones. Ninguna persona remolcará un avión en cualquier sector del AOA a menos que disponga de un radio de dos vías en frecuencia que la Torre de Control del aeródromo estipule. El conductor debe estar en contacto en todo momento con la tripulación de la aeronave, mientras realiza el remolque de la aeronave. Antes de realizar esta maniobra deberá de obtener permiso previo de la Torre de Control del aeródromo. En el caso de las aeronaves que no son remolcadas con tripulaciones abordo, éstas deberán ser trasladadas por personal calificado abordo y siguiendo los mismos parámetros indicados para las comunicaciones.

Todo avión a ser taxeado, remolcado o movido por algún medio, procederá con luces de posición y luz giratoria (beacon).

El avión no será taxeado o movilizado entre un puente, un edificio u otro avión, remolcado o empujado hacia atrás excepto bajo la guía de un señalero en tierra.

g) Señales y rótulos de tráfico. Toda persona que opera un vehículo automotriz o equipo motorizado en el AOA obedecerá a las señales (demarcación horizontal) y rótulos de tráfico.

h) Mantenimiento de vehículos. Ninguna persona pintará, reparará, mantendrá o hará overhaul de un vehículo automotriz u otro equipo en el AOA, a menos que las áreas y condiciones hayan sido autorizadas por la autoridad aeroportuaria.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra es responsable de garantizar que las emisiones de los vehículos cumplan como mínimo los estándares de emisiones vehiculares nacionales.

La Autoridad Aeroportuaria es responsable de definir el período de vida útil de los equipos a los cuales se les permitirá acceso a lado aéreo.

i) Condición del vehículo. Ninguna persona operará un vehículo automotriz ni equipo no motorizado en el AOA, a menos que, estén en condición segura para tal operación y cumpla con todas las regulaciones que disponga la DGAC y el Operador del Aeropuerto.

RAC SEA 1.40 Reglas Generales de Seguridad para las Aeronaves.

a) Suministro de combustible en forma independiente. No es permitido dispensar combustible en aeronaves mediante tambores, contenedores pequeños o elementos

similares a menos que sea autorizado por la Autoridad Aeroportuaria. El permiso se obtendrá sobre una base individual y los elementos o recipientes para el trasiego y dispensado, deben satisfacer los estándares de la industria.

b) Prueba de motores:

1. No es permitida la prueba de motores dentro de ningún hangar. La aeronave debe ser movilizada frente al hangar para la rodada de motores a baja potencia y pruebas a mayor potencia se efectuarán en el área definida por la autoridad aeroportuaria. Lo anterior, salvo que la autoridad del aeropuerto, establezca lo contrario.

2. La prueba de motores con propósitos de mantenimiento solo se podrá llevar a cabo en el área definida y en los horarios establecidos por la autoridad del aeroportuaria.

3. Cualquier queja o llamado que se reciba por dichas pruebas, implica la suspensión inmediata de las mismas.

c) Rodada de motores en Terminal o estacionamiento. Un motor de avión no se operará por encima de la potencia mínima en la posición de estacionamiento, enfrente o adyacente a la Terminal; excepto en operaciones de taxeo y siempre que no haya aeronaves o personas en el sendero del chorro de la turbina o estela de la hélice, o que la autoridad del aeropuerto, establezca lo contrario.

d) Extintores de fuego. Ningún motor de aeronave se arrancará sin extintores de fuego adecuados (tipo BC) y disponibles, para que el personal de asistencia de la aeronave, pueda extinguir un fuego que ocurra como resultado del comienzo de las operaciones. El extintor deberá ser de al menos 150 libras.

e) Remolque de aviones:

1. Ninguna persona remolcará un avión en cualquier sector del AOA a menos que disponga de un radio de dos vías en frecuencia que la Torre de Control del aeródromo estipule. El conductor debe estar en contacto en todo momento con la tripulación de la aeronave, mientras realiza el remolque de la aeronave. Antes de realizar esta maniobra deberá de obtener permiso previo de la Torre de Control del aeródromo. En el caso de las aeronaves que no son remolcadas con tripulaciones abordo, éstas deberán ser trasladadas por personal calificado abordo y siguiendo los mismos parámetros indicados para las comunicaciones

2. Todo avión a ser taxeado, remolcado o movido por algún medio, procederá con luces de posición y luz giratoria (beacon) durante las horas entre la puesta y la salida del sol.

3. El avión no será taxeado o movilizado entre un puente, un edificio u otro avión, remolcado o empujado hacia atrás excepto bajo la guía de un señalero en tierra.

f) Parqueo de aeronaves:

1. Las aeronaves solo podrán ser estacionadas en los sitios de parqueo asignados y por los periodos de tiempo establecidos por la autoridad aeroportuaria.

2. La autoridad aeroportuaria podrá requerir la movilización o el cambio de posición de una aeronave parqueada que afecte la seguridad o la operación del aeródromo o cuando la autoridad aeroportuaria así lo solicite.

g) Aeronaves inutilizadas:

1. El propietario de la aeronave, operador aéreo o el proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra en coordinación con la Autoridad Aeroportuaria y la DGAC cuando corresponda, será el responsable por la pronta remoción de una aeronave accidentada o en condición AOG, que afecta la seguridad operacional o que interfiere con el tráfico normal de la pista, calles de rodaje o plataformas. Lo anterior, salvo que en el aeropuerto donde ocurra la situación, existan procedimientos que lo indiquen de otra manera.

2. Si el propietario de la aeronave, operador aéreo o el proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra no cumplen con la disposición anterior, la autoridad aeroportuaria podrá actuar con la remoción da la aeronave o sus partes a su discreción, siendo el riesgo y el gasto total de la remoción asumidos por propietario de la aeronave o el operador aéreo; sin responsabilidad de ninguna naturaleza para la autoridad aeroportuaria. La autoridad aeroportuaria podrá actuar y ejecutar conforme a lo acordado en el contrato de servicios que haya suscrito con el propietario de la aeronave, el operador aéreo o su agente representante.

3. Corresponde al propietario de la aeronave hacer entrega al Operador de Aeródromo sobre el plan de movilización de aeronaves con el que cuenta, y sobre cualquier actualización o modificación al mismo.

RAC-SEA 1.45 Reglas Generales para el Mantenimiento de Equipos de Soporte en Tierra.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, deberá contar con Programa de Mantenimiento, donde se detalle:

1. Un programa de inspección.

2. Los programas de mantenimiento de cada uno de los equipos y vehículos de apoyo terrestre.

3. Los diferentes modelos de formatos que se utilizan para las inspecciones y revisiones mecánicas.

4. Reparaciones, calibraciones, cambio de partes realizadas.

b) Los vehículos y/o equipos que se encuentren en mantenimiento o fuera de servicio deben mostrar la etiqueta respectiva "fuera de servicio".

c) Vida operativa del equipo. Los equipos tendrán una vida útil operativa de 15 años a partir de la fecha de fabricación, sujeta a excepción de conformidad con parámetros de evaluación y valoración de los equipos de soporte en tierra, al registro de mantenimiento de la flota y al registro y evaluación anual del administrador aeroportuario. Los nuevos proveedores de servicios podrán iniciar con equipos que no excedan 5 años desde la fecha de fabricación.

d) El operador de servicios debe de contar con las instalaciones y facilidades adecuadas para el mantenimiento de sus equipos.

e) Previa aprobación de parte de la autoridad aeroportuaria, en el área de los puentes de abordaje se permite el mantenimiento de emergencia al menos o igual al siguiente:

1. Cambiar una llanta (no es permitido remover la llanta, ir a repararla y luego regresar para reinstalarla)

2. Trabajos como cambio de ventiladores, fajas o accesorios que requieran levantar el vehículo y que pueda realizarse en menos de 20 minutos.

f. Ninguna actividad de mantenimiento salvo algunas excepciones debidamente acreditadas, podrán ser llevadas a cabo en la plataforma.

RAC-SEA 1.50 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional -SMS-

a) De conformidad con lo dispuesto en el RAC 139, el operador del aeródromo implantará un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, SMS, que comprende el ámbito del aeródromo. Por tanto los proveedores de servicios aeronáuticos especializados de aeródromo, deben implantar un SMS acorde y/o integrado con el SMS del aeródromo.

b) La autoridad aeroportuaria y la DGAC supervisará el cumplimiento del SMS por parte del proveedor de servicios.

RAC-SEA 1.55 Sistema de Aseguramiento de la Calidad.

a) Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un Sistema de Calidad y designar una persona para dar seguimiento al cumplimiento y adecuación de los procedimientos requeridos por este Reglamento con el fin de garantizar prácticas operacionales seguras.

b) Para garantizar el cumplimiento de los procedimientos se debe incluir un sistema de reporte al Gerente Responsable [véase RAC-SEA 2.05 (a) (1)] para garantizar acciones correctivas cuando sea necesario.

c) El Sistema de Calidad debe incluir un Programa de Aseguramiento de la Calidad que contenga procedimientos diseñados para supervisar que todas las operaciones se realicen de conformidad con lo autorizado en sus Habilitaciones / Especificaciones de Operación (RAC-SEA 2.35) y su Manual de Operaciones (RAC-SEA 2.70).

d) El Sistema de Calidad, así como la persona designada para el cumplimiento del mismo deben ser aceptables para la DGAC.

e) El Sistema de Calidad debe estar descrito en el Manual de Operaciones.

f) La persona designada por la Organización y aceptada por la DGAC, para dar cumplimiento al Sistema de Calidad, debe demostrar:

1. Que ha recibido de una entidad autorizada al menos 40 horas lectivas de capacitación en temas específicos de calidad,

2. Experiencia en organizaciones prestadoras de los Servicios de Asistencia Técnica en Tierra a la aviación comercial y privada,

3. Demostrar conocimientos de este Reglamento y del Manual de Operaciones de la empresa que lo contratará.

g) Responsabilidades de la persona responsable del Sistema de Calidad:

1. Establecer.

2. Implementar, y

3. Mantener de manera adecuada el Programa de Aseguramiento de la Calidad de la Empresa.

h) Alcance del Programa de Aseguramiento de la Calidad

1. Servicios de Apoyo a la Aeronave en Rampa. (Subparte C)

2. Servicios al Pasajero y Equipaje. (Subparte D)

3. Servicios de Mayordomía (catering).(Subparte E)

4. Servicios de Despacho de Vuelos (Peso y Balance). (Subparte F)

5. Servicio de Seguridad (Subparte G)

6. Servicio de Mantenimiento de Línea. Esta habilitación se otorga bajo el RAC 145 (Subparte H).

7. Parqueo de aeronaves en sus propias instalaciones. (Subparte I)

8. Protección y almacenaje de aeronaves "Hangarage".(Subparte J)

9. Otros servicios: Un operador de los Servicios de Asistencia en Tierra puede prestar otras actividades aeronáuticas de soporte a la aviación general y corporativa en sus áreas tales como Servicio de Taxi Aéreo, Escuelas para la Aviación u Organismos de Mantenimiento. Estos servicios en su área de dominio deben acordarse con el Operador del Aeródromo y autorizado por la DGAC.

i) Entrenamiento en el Sistema de Calidad.

j) El responsable de administrar el Sistema de Calidad debe recibir entrenamiento adecuado en las siguientes materias:

1. Introducción al concepto de Sistema de Calidad;

2. Gestión de Calidad

3. Concepto de Aseguramiento de Calidad

4. Manual de Calidad del Operador

5. Técnicas de auditoria

6. Reportes y registros, y

7. Funcionamiento del Sistema de Calidad dentro del operador

RAC-SEA 1.60 de Responsabilidad Civil.

a) Las empresas de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra deben presentar a la DGAC, y al operador aeroportuario, copia de la Póliza de Seguro que cubre los riesgos de sus operaciones contra daños a terceros en plataforma. La Póliza de Seguro debe cubrir, según la categoría de servicio que ha sido autorizado de conformidad con las condiciones contractuales que imponga el Ente Asegurador. Esta póliza es indispensable para poder otorgar los permisos de circulación para vehículos y equipos.

RAC SEA 1.65 Frecuencia de Radio (FR).

a) Todos los usuarios y los proveedores de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra que requieran utilizar un sistema y equipo de frecuencia de radio VHF, deberán realizar las coordinaciones con la Autoridad correspondiente, antes de su instalación.

RAC SEA 1.70 Planes de Emergencia.

Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe participar en los ejercicios del plan de emergencia, según sea requerido por la Administración Aeroportuaria.

RAC SEA 1.75 Procedimientos para Casos de Emergencia.

Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe contar con procedimientos escritos en su Manual de Operaciones para casos de emergencia, tales como incendios, derrames, heridos, falta de energía eléctrica, sismos, atentados, accidente aéreo, accidente de vehículos abastecedores de combustible, evacuación, y cualquier otro.

RAC-SEA 1.80 Transporte de Mercancías Peligrosas.

Todo proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra deberá cumplir con lo establecido en la RAC-18 (según el área de competencia).

RAC-SEA 1.85 Autoridad de Inspección y Acceso a la Documentación.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, permitirá y garantizará el acceso a los inspectores de la DGAC quienes están facultados para auditar, supervisar, inspeccionar, evaluar y examinar todos los recursos materiales y al personal necesarios para garantizar la seguridad operacional.

b) Los inspectores de la DGAC pueden detener cualquier operación en caso de infracción por incumplimiento del presente Reglamento o cuando la seguridad operacional no sea garantizada, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales.

SUBPARTE B. CERTIFICACIÓN. HABILITACIONES Y OTROS REQUISITOS DE UN CERTIFICADO OPERATIVO

RAC-SEA 2.00 Requisitos Generales.

a) Ningún Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra podrá prestar servicios, a menos que sea poseedor de un Certificado Operativo y se le hayan emitido las Habilitaciones y Especificaciones de Operación correspondientes.

b) El solicitante o proveedor deberá demostrar a la DGAC que:

1. Su organización, infraestructura y estructura de administración son apropiadas y ajustadas a la escala y alcance de los servicios propuestos; y

2. Se han definido los procedimientos para la supervisión de las operaciones.

3. Cuenta con el personal para llevar a cabo las operaciones de manera eficiente.

4. Cuenta con el equipo requerido para llevar a cabo las operaciones de manera que garantice la seguridad operacional.

c) Todo Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe nominar un Gerente Responsable, que sea aceptable para la DGAC, con autoridad corporativa necesaria para que todas las operaciones y actividades de entrenamiento y

mantenimiento puedan ser financiadas y realizadas de acuerdo con los requisitos mínimos aplicables.

d) El solicitante o proveedor deberá garantizar de conformidad con los procedimientos técnicos aprobados, que cada categoría de servicios se lleve a cabo de acuerdo con el Manual de Operaciones.

e) El Certificado Operativo es un documento personal e intransferible a cualquier otra entidad física o jurídica.

f) En caso de poseer otros certificados operativos la estructura gerencial técnica será conforme con la normativa que regula el servicio y con las instrucciones técnicas de la Dirección General de Aviación Civil.

RAC-SEA 2.05 Personal Gerencial y Técnico Requerido para las Operaciones.

a) Todo Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe contar con personal técnico gerencial calificado que preste servicios en los puestos claves de acuerdo al tipo de organización y servicio como aplique. Deben existir, como mínimo, los siguientes puestos o posiciones equivalentes:

1. Gerente o Responsable de la Empresa.

2. Jefe o Responsable técnico.

b) Para ejercer como Jefe o Responsable Técnico de Operaciones de un proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, una persona debe poseer:

1. Licencia de Encargado de Operaciones de Vuelo (Despacho) o piloto comercial.

2. 3 años de experiencia en la actividad aeronáutica

3. Haber recibido capacitación sobre administración o manejo de personal de al menos 60 horas.

4. Demostrar conocimientos amplios en la Ley General de Aviación Civil, Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses y el Manual de Operaciones y procedimientos de la empresa.

c) El total de las posiciones requeridas en el párrafo a) de esta Sección o el cargo y cantidad de posiciones aprobadas, debe establecerse en el manual de operaciones de la empresa.

RAC-SEA 2.10 Emisión y validez del Certificado Operativo.

a) Se emitirá un Certificado Operativo cuya vigencia depende de que el proveedor de servicios demuestre a la DGAC que es capaz de:

1. Establecer y mantener una organización;

2. Instalaciones y equipo requerido.

3. Establecer y mantener un sistema de calidad.

4. Cumplir los programas de entrenamiento requeridos;

5. Establecer y mantener un sistema de gestión de la seguridad operacional-SMS.

b) El proveedor de servicios en cumplimiento con lo establecido en el artículo 4 de la Ley General de Administración Pública no podrá suspender o interrumpir la prestación del servicio, excepto por razones de fuerza mayor debidamente declarada.

c) En caso de incumplimiento se iniciará el respectivo procedimiento administrativo para determinar lo que corresponda de acuerdo con lo establecido en la Ley General de Aviación Civil. (Artículos 13 y 15)

d) El Certificado Operativo tendrá una vigencia igual al Certificado de Explotación.

RAC-SEA 2.15 Requisitos para la Presolicitud y Solicitud Formal.

a) Presolicitud. El solicitante de un Certificado Operativo para los servicios aplicables a este reglamento, por primera vez o su renovación, debe remitir una solicitud por escrito dirigida a la Dirección General de Aviación Civil, que incluya el siguiente contenido:

1. El nombre oficial y razón social, dirección y dirección postal del solicitante;

2. Una descripción detallada de la naturaleza del servicio propuesto, la localización propuesta en el aeródromo, una descripción de la estructura organizativa.

3. La solicitud para la emisión inicial de un CO se debe presentar con una antelación de 90 días a iniciar la fase 2.

b) Solicitud Formal. El solicitante de un Certificado Operativo, debe presentar solicitud por escrito correspondiente con un cronograma de cumplimiento de requisitos técnicos, que incluya la documentación que requiere la DGAC en el párrafo c) de esta Sección (de acuerdo con el tipo de servicio).

c) Los documentos y Manuales a presentar para revisión, aprobación o aceptación se detallan a continuación para los servicios a brindar:

1. El nombre oficial y razón social, dirección y dirección postal del solicitante;

2. Una descripción detallada de la naturaleza del servicio propuesto, el espacio y facilidades requeridas y la localización propuesta en el aeródromo

3. Una descripción de la estructura organizativa y base de operaciones.

4. Lista del Personal, con los currículos vitae, de las personas clave que serán asignadas al aeródromo, junto con una descripción de sus deberes y responsabilidades. Incluyendo el nombre del Gerente Responsable con sus direcciones de contacto y los nombres de los responsables de los servicios, junto con sus calificaciones, experiencia y direcciones de contacto;

5. El Manual de Operaciones;

6. El Programa de Mantenimiento del Equipo;

7. Lista de equipo para realizar sus operaciones.

8. Programa de entrenamiento de todo el personal involucrado en las actividades aeronáuticas.

9. Propuesta de las Habilitaciones y Especificaciones de Operación.

d) La solicitud para enmendar o variar una autorización se debe presentar como mínimo 60 días antes de la fecha prevista de la operación.

e) Se debe notificar a la DGAC con una antelación mínima de 10 días, la propuesta de cambio del Responsable para cualquiera de los servicios.

RAC-SEA 2.20 Del proceso de certificación técnica.

a) Para obtener un Certificado Operativo, el solicitante de cualquier servicio aeronáutico debe someterse a un Proceso de Certificación Técnica en la forma y manera que sea instruido por la DGAC. Dicho proceso consta de las siguientes etapas:

1. Presolicitud (Fase 1): Constituye la gestión que realiza un interesado para obtener información relacionada con el otorgamiento de un Certificado Operativo; durante esta etapa se produce la primera reunión entre el solicitante y la Dirección General de Aviación Civil, en la cual existe un intercambio de información relativa al servicio y orientación por parte de ésta en relación con los estándares, procedimientos, responsabilidades y atribuciones del servicio que pretende brindar y la documentación técnica que debe presentar.

2. Solicitud formal (Fase 2): El solicitante expone documentalmente a la Dirección General de Aviación Civil la solicitud de un servicio aeronáutico específico para la debida aprobación, incluyendo el cronograma de actividades y/o los documentos indicados en el RAC-SEA 2.15) de conformidad con la naturaleza del servicio a brindar.

3. Evaluación (Fase 3): La Dirección General de Aviación Civil revisa la documentación presentada de acuerdo con los procedimientos establecidos y comunica al solicitante las discrepancias encontradas si las hubiere. En caso contrario, emite la aprobación o aceptación de la misma.

4. Demostración técnica (Fase 4): El solicitante se somete a evaluación y revisión técnica para determinar la conformidad de los servicios a brindar, inspección de la base principal de operaciones, así como, los que determine la Dirección General de Aviación Civil para cada modalidad de servicio.

5. Certificación (Fase 5): Una vez concluidas las etapas anteriormente indicadas, la Dirección General de Aviación Civil emitirá el Certificado Operativo y se aprobarán las habilitaciones y especificaciones de operación.

b) En ningún caso se pueden otorgar los Certificados Operativos y autorizar la realización de cualquier tipo de operación, sin haber concluido el proceso de certificación.

RAC-SEA 2.25 Contenido del Certificado Operativo (CO).

Un Certificado Operativo debe contener los siguientes datos:

a) Identificación del titular.

b) Ubicación de la base principal de operaciones o instalaciones.

c) Número del certificado.

d) Fecha de emisión /fecha de vencimiento.

e) Identificación del titular del órgano administrativo que lo emite.

RAC-SEA 2.30 Emisión o denegación de un Certificado Operativo.

a) La Dirección General de Aviación Civil puede otorgar un Certificado Operativo mediante un proceso de certificación, al haber determinado el cumplimiento de las siguientes condiciones por parte del solicitante:

1. Haber cumplido con los requisitos técnicos del presente reglamento.

2. Estar debidamente equipado y poseer los recursos materiales y humanos para conducir una operación o un servicio en forma segura, bajo lo establecido en los reglamentos aplicables o la norma pertinente al servicio público de que se trate.

b) Un Certificado Operativo puede ser denegado si la Dirección General de Aviación Civil determina que el solicitante no ha demostrado el cumplimiento de lo establecido en los párrafos a) 1) y a) 2) anteriores.

RAC-SEA 2.35. Obligaciones del Titular de un Certificado Operativo con respecto a las habilitaciones y especificaciones de operación.

a) Todo titular de un Certificado Operativo debe mantener un ejemplar actualizado de las habilitaciones y especificaciones de operación en su base

principal y estaciones de operaciones.

b) Señalar en sus manuales el carácter obligatorio sobre el cumplimiento de las habilitaciones y especificaciones de operación.

c) Mantener actualizado e informado al personal técnico de la empresa poseedora de un Certificado Operativo, sobre lo establecido en sus habilitaciones y especificaciones de operación, así como lo referente a los deberes y responsabilidades.

RAC-SEA 2.40 Base Principal de Operaciones.

a) Todo poseedor de un Certificado Operativo debe mantener una base principal de operaciones.

b) La propuesta de cambio de ubicación de la base de operaciones debe comunicarse por escrito a la Dirección General de Aviación Civil con un plazo mínimo de anticipación de treinta días hábiles, a fin de obtener aprobación respectiva de la nueva ubicación.

RAC-SEA 2.45 Contenido de las Habilitaciones y Especificaciones de Operación.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe preparar y presentar las habilitaciones y especificaciones de operación para su aprobación ante la Dirección de Aviación Civil, en las que se incluirá la siguiente información, en los casos que aplique:

PARTE A. Disposiciones Generales. El solicitante especificará la naturaleza del servicio autorizado, nombre del operador, Número de CO, la localización de la base principal y estaciones autorizadas, sistema de seguimiento del vuelo, y toda autorización, limitación y excepción.

PARTE B. Habilitaciones y Limitaciones que le fueron aprobadas.

PARTE C. Mantenimiento Preventivo al Equipo de Asistencia en Tierra.

b) Además, se debe incluir la siguiente información:

1. Fecha de emisión

2. Fecha de aprobación

3. Nombre y firma del Jefe de Operaciones Aeronáuticas de la DGAC (si aplica) y firma del Jefe de Aeronavegabilidad (si aplica) y los sellos correspondientes

RAC-SEA 2.50 Modificación / Enmienda de las Habilitaciones y Especificaciones de Operación.

a) Se pueden realizar modificaciones / enmiendas en las habilitaciones y especificaciones de un certificado operativo, si:

1. La Dirección General de Aviación Civil determina que el interés público y la seguridad aérea lo justifican.

2. El titular del Certificado Operativo lo solicita.

b) Salvo lo indicado en el párrafo e) de esta Sección, cuando la Dirección General de Aviación Civil inicie un proceso de enmienda de las habilitaciones y especificaciones de operación de un Certificado Operativo en el que no existan razones de urgencia, se aplica el siguiente procedimiento:

1. La Dirección General de Aviación Civil notifica por escrito al titular del Certificado Operativo sobre la enmienda propuesta y le convoca a una comparecencia oral y privada con una antelación de quince días hábiles, previos a su celebración.

2. El titular del certificado cuenta con el plazo antes indicado, contado a partir del día hábil siguiente de la fecha de notificación, para remitir por escrito la posible oposición que tuviere a la enmienda propuesta, los puntos de vista o argumentos al respecto.

3. Después de haber evaluado la información presentada, notificará al titular del certificado la decisión que se adopte, en los siguientes términos:

i. Adoptar total o parcialmente la enmienda propuesta.

ii. Retira la enmienda propuesta, por haberse demostrado con argumentos válidos la improcedencia y/o inconveniencia de aplicarla.

4. La enmienda de las habilitaciones de operación de un Certificado Operativo serán efectivas cuando la DGAC lo determine por acto final y en un plazo no mayor de treinta días naturales a partir de la resolución de ésta, salvo:

i. Que la Dirección General de Aviación Civil determine con fundamento en el párrafo e) de esta Sección, que existe una condición de urgencia y las necesidades operacionales justifican la puesta en vigencia en un plazo menor o una acción inmediata, este último caso por encontrarse afectada la seguridad de vuelo.

ii. Se acepte la oposición interpuesta por el titular del certificado.

c) Cuando el titular del certificado operativo solicite enmiendas a las habilitaciones y especificaciones de operación, se seguirá el siguiente procedimiento:

1. El titular del certificado operativo debe presentar las habilitaciones y especificaciones de operación revisadas por lo menos treinta días naturales antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia, salvo que exista una situación de urgencia que lo justifique debidamente.

2. La solicitud debe ser presentada a la Dirección General de Aviación Civil con la solicitud por escrito de sus procedimientos, debidamente firmados.

3. Si la Dirección General de Aviación Civil aprueba la enmienda, coordinará con el titular del certificado su puesta en práctica y/o sobre la inspección o evaluación técnica si ésta lo requiere. La enmienda será efectiva cuando ambas partes hayan firmado el documento correspondiente de las habilitaciones y especificaciones de operación según sea el caso.

4. Si se admite la petición de reconsideración, se suspenderá la vigencia de una enmienda emitida por la Dirección General de Aviación Civil, salvo que exista una situación de urgencia que requiera una acción inmediata para que la seguridad de vuelo no se afecte.

d) Cuando el titular del Certificado Operativo solicita reconsideración sobre una decisión adoptada por la Dirección General de Aviación Civil, concerniente a una enmienda en las habilitaciones y especificaciones de operación; dicha solicitud de reconsideración se efectuará dentro del plazo de cinco días hábiles siguientes a la fecha de notificación de tal decisión.

e) Cuando la Dirección General de Aviación Civil determine o conozca sobre una condición de urgencia que afecta la seguridad de vuelo, procederá así:

1. Modificará o enmendará las habilitaciones y especificaciones de operación y concederá un plazo de tres días hábiles contados a partir del día siguiente a la notificación para hacerla efectiva y dentro del mismo, el interesado podrá argumentar lo que considere pertinente o la Dirección General de Aviación Civil en casos muy calificados procede en forma inmediata.

2. La notificación incluirá información referente a las razones por las cuales se constituyó la urgencia y la acción requerida. Con ello se protege el interés público y se garantiza la seguridad de vuelo.

RAC-SEA 2.55 Conducción de Pruebas e Inspección.

a) En cualquier momento durante la vigencia de un Certificado Operativo o para la obtención de éstos, la Dirección General de Aviación Civil puede realizar inspección y/o tomar prueba pertinente según corresponda para determinar si el titular del certificado cumple con la Ley General de Aviación Civil, los reglamentos y demás disposiciones aplicables.

b) El titular del Certificado Operativo debe:

1. Tener una lista actualizada que incluya las personas que conforma la organización y si aplica los nombres por cargos claves de la organización.

2. Permitir que los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil efectúen la prueba, inspecciones y auditorías, para determinar el cumplimiento de lo establecido en el párrafo a) de esta Sección.

c) Toda persona empleada por el titular del certificado que tenga la responsabilidad de mantener los registros, debe ponerlos a disposición de la Dirección General de Aviación Civil en todo momento.

d) Si el titular del Certificado Operativo no lo tiene disponible, así como las habilitaciones y especificaciones de operación, registros, documentos o reportes que la Dirección General de Aviación Civil le haya solicitado y si presentan discrepancias o irregularidades o no conformidades con los reglamentos y demás disposiciones con los que fue certificado, ello justificará la aplicación de una sanción de suspensión o cancelación total o parcial de sus habilitaciones y especificaciones de operación, de conformidad con el procedimiento aplicable.

RAC-SEA 2.60 Continuidad en el Servicio.

a) Si el titular del Certificado Operativo ha descontinuado las operaciones para las cuales ha sido autorizado en sus habilitaciones y especificaciones de operación, por un plazo de noventa (90) días o no inicia sus operaciones en un plazo de noventa (90) días sin causa justificada, a partir de la fecha de certificación, no podrá efectuar ninguna operación o prestar servicios aéreos a menos que:

1. Haya comunicado a la Dirección General de Aviación Civil por lo menos con cinco días hábiles de anticipación a la suspensión del servicio, para determinar si el titular del certificado continúa con capacidad necesaria para brindarlo en forma segura.

2. Si desea reiniciar la prestación de servicios, debe someterse a una recertificación.

b) El titular de un Certificado Operativo debe mantener la continuidad en el servicio por el plazo autorizado. Antes del vencimiento debe solicitar la renovación o en su caso la enmienda correspondiente por lo menos con noventa días naturales de anticipación. Con la misma antelación debe solicitar la Inspección o Auditoría anual para la evaluación de su competencia técnica, conforme a lo dispuesto en la el RAC-SEA 2.45, salvo que situaciones de urgencia ameriten la reducción de dicho plazo.

RAC- SEA 2.65 De la Suspensión y Cancelación de los Certificados.

Con fundamento en las potestades de inspección legalmente establecidas y de conformidad con el RAC-SEA 2.55 por razones de urgencia y para salvaguardar la seguridad y el interés público; el inspector podrá suspender total o parcialmente las habilitaciones y especificaciones de operación según corresponda, comunicándolo por escrito al representante de la empresa mediante el informe de resultados de la inspección o auditoria.

Si procediere, la Dirección General de Aviación Civil confirmará dicha actuación dentro del tercer día hábil siguiente.

La Dirección General de Aviación Civil formará el expediente administrativo y levantará la información correspondiente. En casos muy calificados, mantendrá la

suspensión hasta que el titular del certificado operativo corrija las deficiencias o discrepancias que le fueron comunicadas.

La Dirección General de Aviación Civil podrá modificar total o parcialmente las habilitaciones y especificaciones de operación por razones de urgencia, oportunidad, conveniencia, mérito o considerando la necesidad o conveniencia de los interesados debidamente comprobada, para lo cual se aplicará el procedimiento establecido en el RAC-SEA 2.50.

Asimismo, podrá revocarlos o cancelarlos por las respectivas causales o el incumplimiento del concesionario de los términos de la Ley General de Aviación Civil, normas y reglamentación aplicable. La resolución que se adopte por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil se hará previa comparecencia oral y privada con un plazo de quince días hábiles para que los interesados hagan valer los argumentos y pruebas que tuvieren en su poder y serán aplicables en lo pertinente y en forma supletoria las disposiciones de la Ley General de la Administración Pública. Tal cancelación no acarreará para el Estado ningún tipo de responsabilidad.

RAC SEA 2.70 Estructura de un Manual de Operaciones para:

a) Todo titular de un certificado de operador de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, otorgado mediante el presente reglamento, debe contener la siguiente estructura:

1. Parte A - Administración y control del Manual.

i. Una declaración jurada formal por escrito de que el Manual cumple con el presente Reglamento y con los términos y condiciones que se registran en las habilitaciones y limitaciones de operación.

ii. Una descripción de las distintas partes, su contenido, aplicación y utilización.

iii. Definiciones

iv. Instrucciones para su enmienda y revisiones con sus fechas de inserción y fechas de efectividad.

v. Listado de páginas efectivas

vi. Instrucción de cómo se identificarán los cambios en el texto de las páginas del texto.

vii. Una descripción de cómo mantener actualizados los Manuales de Operaciones o sus Partes (como aplique) de los operadores aéreos que contratan sus servicios.

2. Organización y Responsabilidades.

i. Organigrama general de la empresa.

ii. Responsabilidades del personal de la administración.

iii. Descripción de cómo se supervisarán los servicios a brindar por parte de la organización.

iv. Instrucciones de cómo se mantendrá vigentes las licencias y sus habilitaciones, en caso de que la empresa requiera de este personal.

v. Instrucciones para el archivo de registros, documentos de vuelo.

vi. Instrucciones al personal para divulgar información de carácter operativo, suplementaria al manual de operaciones, por ejemplo notificaciones administrativas y técnicas.

vii. Sistema de Aseguramiento de la Calidad.

viii. Sistema de la Gestión de la Seguridad Operacional - SMS

ix. Descripción de las potestades de inspección y acceso a la documentación por parte de la DGAC.

x. Un programa sobre el uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol para sus empleados.

xi. Periodos de servicio y descanso del personal técnico operativo (despacho y mantenimiento - como aplique)

xii. Disposiciones del RAC 18 en lo relativo a las instrucciones técnicas sobre las mercancías peligrosas transportadas por vía aérea (como aplique).

xiii. Disposiciones del (RAC-17) pertinentes al Certificado Operativo (como aplique)

3. Parte B - Procedimientos de Operación.

3.1 En esta parte se deben desarrollar todos los procedimientos, que sean atinentes a las habilitaciones de su certificado operativo:

3.2 Servicios de Asistencia en Tierra:

i. Servicios de Apoyo a la Aeronave en Rampa. (Subparte C)

ii. Servicios al Pasajero y Equipaje. (Subparte D)

iii. Servicios de Mayordomía (catering).(Subparte E)

iv. Servicios de Despacho de Vuelos (Peso y Balance). (Subparte F)

v. Servicio de Seguridad (Subparte G)

vi. Servicio de Mantenimiento de Línea. Esta habilitación se otorga bajo el RAC 145 (Subparte H).

vii. Parqueo de aeronaves en sus propias instalaciones. (Subparte I)

viii. Protección y almacenaje de aeronaves "Hangarage".(Subparte J)

ix. Otros servicios: Un operador de los Servicios de Asistencia en Tierra puede prestar otras actividades aeronáuticas de soporte a la aviación general y corporativa en sus áreas tales como Servicio de Taxi Aéreo, Escuelas para la Aviación u Organismos de Mantenimiento. Estos servicios en su área de dominio deben acordarse con el Operador del Aeródromo y autorizado por la DGAC.

4. Parte C - Programa de entrenamiento al personal.

4.1 El Programa de Entrenamiento al personal de la organización debe incluir la instrucción inicial y periódica, limitándose al menos en los siguientes temas:

i. Programa SMS y de supervisión a la organización.

ii. Programa sobre el uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol para sus empleados (Como aplique).

iii. Las disposiciones del RAC 18 (como aplique a la organización)

iv. Disposiciones del (RAC-17) pertinentes al Certificado Operativo (como aplique)

v. Para el entrenamiento específico, el Proveedor de Servicios de Asistencia en Tierra debe desarrollar los temas descritos en cada una de las Subpartes del presente reglamento.

Subparte C. Servicios de Apoyo a la Aeronave en Rampa.

RAC-SEA 3.00 Aplicabilidad.

La presente Subparte establece las Normas de Seguridad Operacional que regulan los servicios de apoyo a la aeronave en rampa.

RAC-SEA. 3.05 Alcance.

a) Los servicios de apoyo a la aeronave en rampa incluyen las siguientes funciones:

1. Orientación de la aeronave: "marshalling plan", señales Tierra-Cabina de Vuelo, parqueo y señales Tierra-Tierra para vehículos

2. Comunicaciones con la cabina de vuelo.

3. Embarque y desembarque de pasajeros.

4. Arranque de la aeronave.
5. Movilización de la aeronave.
6. Limpieza exterior.
7. Limpieza interior.
8. Servicio de lavatorios y agua potable.
9. Aire acondicionado.
10. Equipo de cabina y material de entretenimiento en vuelo.
11. Almacenamiento del material de cabina de pasajeros.
12. Operaciones de vuelo y administraciones de tripulaciones.
13. Manejo de equipaje.
14. Cargado y descargado de la aeronave (Pasajeros, carga y correo).
15. Servicio de Agente de Carga. (si aplica).

RAC-SEA 3.10 Manual de Operaciones

Véase el RAC SEA 2.70 para estructura un Manual de Operaciones para la organización

RAC-SEA 3.15 Facilidades y Servicios

a) Proveedor de servicios debe disponer del espacio necesario para almacenar o parquear equipo que no esté en uso. Dicho espacio deberá ser provisto por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) cuando sea posible materialmente, caso contrario dichos equipos deberán ser trasladados fuera de la terminal aérea.

b) Debe disponer de oficinas y salas adecuadas y destinadas a la planificación de vuelos de las aerolíneas a las cuales presta el servicio, las que estarán disponibles las 24 horas del día o de conformidad con los horarios de la terminal aérea donde operan.

RAC SEA 3.20 Equipo y Suministros.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe disponer del equipo adecuado y necesario para cada categoría de servicio en las cantidades suficientes y del tipo requerido para cada aeronave de forma tal que no genere atrasos en los vuelos y no afecte la seguridad operacional.

b) Cantidades suficientes de absorbentes de combustibles, aceites y fluido hidráulicos, deberán estar a disposición para controlar cualquier derrame. Los empleados serán entrenados en los procedimientos para desplegar y limpiar tales derrames, de conformidad con los lineamientos vigentes por la DGAC y la autoridad aeroportuaria.

c) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe disponer al menos del siguiente equipo, conforme a las habilitaciones autorizadas, excepto aquel que utilice bajo contrato por estar provisto en los puentes de abordaje para la atención de las operaciones, de conformidad con el documento IATA Airport Handling Manual:

1. Tractores remolcadores según la categoría de aviones a servir.
2. Barras de remolque para el tipo de avión.
3. Unidades de energía eléctrica-GPU.
4. Aire acondicionado.
5. Unidades de arranque neumáticas (Air start unit).
6. Fajas para cargar y descargar equipaje.
7. Montacargas.
8. Plataformas (Loaders) para el cargado de aeronaves.
9. Plataformas para desplazar la carga.
10. Tractor para el remolque de carretas.
11. Carretas para equipaje.
12. Equipo para agua potable.
13. Equipo para la limpieza de lavatorios.
14. Escaleras móviles para pasajeros.
15. Carros de oxígeno y abastecimientos.
16. Extintores.
17. Calzos.
18. Linternas y equipo para las señales tierra-cabina de vuelo.
19. Otro equipo específico requerido por la aerolínea de pasajeros.

20. Elevadores o plataformas para el ascenso y descenso de pasajeros con movilidad reducida, para satisfacer la Ley N° 7600 (Ley de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad)

21. El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe garantizar que el equipo motorizado y no motorizado satisfaga las estándares técnicos de la industria (SAE, IATA, ISO, ATA o NFPA entre otros), previstos para equipo de asistencia técnica en tierra de aeronaves en los aeródromos.

RAC-SEA 3.25 Programa de Mantenimiento.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe contar con un Manual de Mantenimiento para sus equipos y mantenerlos en buena condición de funcionamiento. En caso de que no realice el mantenimiento, debe asegurarse y controlar que este se realice en forma correcta.

b) Los vehículos y/o equipos que se encuentren en mantenimiento o fuera de servicio deben mostrar la etiqueta respectiva que se lea "Fuera de Servicio".

c) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, deberá contar con Programa de Mantenimiento en dónde se detalle:

1. Un Programa de Inspección.

2. Los Programas de Mantenimiento de cada uno de los equipos y vehículos de apoyo terrestre.

3. Los diferentes modelos de formatos que se utilizan para las inspecciones y revisiones mecánicas.

4. Reparaciones, calibraciones, cambio de partes realizadas.

d) Vida operativa del equipo. Los equipos tendrán una vida útil operativa de 15 años a partir de la fecha de fabricación. Los nuevos proveedores de servicios podrán iniciar con equipos que no excedan 5 años desde la fecha de fabricación.

RAC-SEA 3.30 Guía para el Parqueo de Aeronaves.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, habilitado en Servicios de Apoyo al Avión en Rampa, cuyo personal realice operaciones de parqueo de aeronaves al arribo, embarque y desembarque (parqueo) y salida de estas; deberá contar con un Manual de Procedimientos para:

1. Uso de señales manuales para la comunicación entre el personal de tierra para el movimiento de equipo de soporte en tierra. Incluyendo precauciones a seguir de no iniciar movimiento si el conductor u operario del vehículo o equipo, no tiene a vista el señalero.

2. Procedimientos a seguir en concordancia con las recomendaciones del fabricante de la aeronave, sobre remolque, retroempuje, conexión o desconexión de energía.

3. Señales manuales internacionales utilizadas para la comunicación entre el personal de tierra y el personal de vuelo en cabina, incluyendo la ubicación de los señaleros (en caso de plataforma congestionada o que no se guarden las separaciones mínimas)

4. Fraseología para la comunicación verbal utilizada entre el personal de tierra y el personal de vuelo en cabina.

5. Emplazamiento de conos de seguridad en plataforma para indicar zonas de peligro.

6. Utilización de puentes de abordaje, en posición replegada antes de la llegada o salida de un avión.

7. En caso que el embarque y desembarque de pasajeros se efectué en plataforma, debe establecer procedimientos para su protección durante el recorrido entre la aeronave y la terminal.

8. Establecer prácticas y procedimientos escritos para el personal que realice operaciones de aparcamiento / estacionamiento de aeronaves.

9. Los procedimientos del guía de aeronaves deben estar al alcance del personal que realice las funciones de parqueo / estacionamiento y deben haber sido revisados y coordinados por el explotador aéreo.

10. El personal que realice las operaciones de parqueo / estacionamiento de aeronaves, debe contar con el implemento necesario para realizar estas funciones (varas para parqueo iluminadas para el aparcamiento nocturno).

RAC-SEA 3.35 Contenedores / Pallets (ULD's) y Carretas (Dollies).

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe contar con un Manual de Operaciones con los siguientes procedimientos para:

1. Los procedimientos para la operación de los sistemas de cargado emplazados en el avión (In-plane Loading System), de las líneas aéreas a las cuales les preste el servicio.

2. Para asegurar que los ULDs que sean cargados dentro de una aeronave, sean identificados con etiquetas exteriores que muestran información relevante del ULD y su contenido tal como origen, destino, peso, tipo de contenido y ubicación en el avión.

3. Asegurar que cada ULD cuando sea cargado dentro de una aeronave, tenga un chequeo cruzado por número de unidad con respecto a los Instructivos de Cargado.

4. Asegurar que los ULDs cuando están siendo cargados dentro de una aeronave:

i. sean guiados a su posición, por barandas laterales y/o herrajes de detención, seguros o guías, cuando se manipulen elementos muy grandes o pesados, se recomienda utilizar un "roller track system", si el avión no dispone de un sistema mecánico.

ii. Tenga un camino sin obstrucciones dentro de la posición deseada.

iii. Tenga la altura vertical que permitirá una separación que no provoque daños en el boquete de la puerta de la aeronave.

5. Los ULDs estén siendo movidos hasta su posición manualmente, se mantenga un control total para evitar el impacto de alta velocidad con los seguros o con los herrajes de parada.

6. El manejo y almacenamiento de los ULDs para:

i. minimizar o eliminar cualquier posible daño o mal manejo.

ii. Salvaguardar la propiedad de las líneas aéreas a las que les prestan servicio.

7. Para la recepción o aceptación de ULDs, con el propósito de identificar daños y para determinar la aeronavegabilidad y la habilidad de servicio.

8. El transporte de contenedores y "pallets".

9. Contar con las especificaciones técnicas del fabricante de cada contenedor o "pallet", para mantenerlos en condiciones adecuadas para su uso.

10. Inspección de los ULD´s cargados o vacíos, para asegurar la aeronavegabililidad y funcionamiento apropiado, previo a ser liberados para ser cargados en la aeronave.

11. Asegurar que los ULD´s identificados como dañados o no aeronavegables, sean etiquetados y almacenados en una localización aislada para prevenir su uso en el transporte de carga, correo o equipaje. Éstos deberán de ser retirados del lado aéreo del aeropuerto si no son reparados en un plazo de un mes, de haber sido detectado el daño.

12. Asegurar que los ULD´s aceptados o cargados para el transporte, cumplan con los requisitos de seguridad referentes al cargado y asegurado de la carga. La información incluirá al menos el uso de pallets, nets, amarras, contenedores, CG de los ULD´s, entre otros.

13. Identificar los ULDs con etiquetas exteriores con información relevante del ULD y su contenido, previo a ser liberado para ser cargado en la aeronave.

b) En ningún caso se trasladarán más de cuatro (4) contenedores / pallets o carretas (dollys) por tractor.

RAC-SEA 3.40 Equipaje Facturado.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe contar con un Manual de Operaciones con procedimientos para:

1. Recepción y manejo de equipaje.

2. Embarque de animales vivos.

3. Estiba de equipaje y carga suelta en carretas y/o contenedores para el traslado de la zona de equipaje hacia la plataforma de la aeronave.

4. Traslado de equipaje y carga suelta en carretas y/o contenedores desde la zona de equipaje hasta la plataforma donde se encuentre la aeronave y viceversa.

5. Estiba y recepción de equipaje desde la aeronave.

6. Entrega de equipaje en la zona de recepción de equipajes o llegada de pasajeros (zona de aduana).

7. Medidas de seguridad que debe incluir los procedimientos de cotejo de equipaje del operador aéreo.

8. El traslado de equipajes se realizará como máximo con 4 carretas o "dollys" por cada tractor.

9. Las carretas y/o contenedores deben estar en condición de servicio y cargarse de tal manera que el equipaje se encuentre asegurado.

RAC-SEA 3.45 Carga.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe contar con un Manual de Operaciones con procedimientos para:

1. Recepción y manipulación de la carga que se reciba en los almacenes y en la aeronave.

2. Estiba o desestiba de los contenedores o "pallets" (ULD's) desde la aeronave, camión o "dolly".

3. Traslado de la carga desde y hacia la aeronave.

RAC SEA 3.50 Transferencia de Datos e Información de Carga del Avión.

El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos de comunicación que aseguren una efectiva y precisa transferencia de datos e información de carga del avión, que incluya el Reporte/Instructivo de Cargado (LIR), a la oficina de control de carga.

RAC SEA 3.55 Acceso al Avión.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para:

1. Adecuarse a la operación de las puertas de acceso a la aeronave, aplicables a cada tipo de avión que sea utilizado por los Operadores Aéreos.

2. La operación eléctrica, hidráulica o neumática de las puertas de acceso al avión sea ejecutada solamente por personal autorizado que haya completado el entrenamiento y esté calificado, de acuerdo con el programa de entrenamiento.

3. El uso de señales de mano estandarizadas, que ejecute el personal de asistencia en tierra desde plataforma para comunicarse con los miembros de la tripulación de vuelo y otras personas responsables de la operación de la puerta de acceso de la cabina desde dentro del avión, para:

i. Que al abrir la puerta de acceso a la cabina, el equipo de servicio de tierra (GSE) fuera del avión, esté correctamente posicionado.

ii. Que durante el despliegue de las escaleras del avión, el área para el despliegue esté libre de obstrucciones

b. La apertura de las puertas de acceso a la cabina del avión, aplicables a cada tipo de puerta que se requiere operar, para asegurar que el personal de asistencia en tierra:

1. Opere la puerta de acuerdo con las especificaciones técnicas del fabricante del equipo original del avión y/o del operador aéreo;

2. Cuando una puerta sea abierta desde adentro del avión se debe comunicar una confirmación al personal a bordo del avión, de que el equipo exterior está en posición correcta;

3. Se proteja en una posición segura antes de que la puerta sea abierta

c) El cerrado de las puertas de acceso de la cabina del avión, aplicable a cada tipo de puerta a ser operada, para asegurar que el personal de asistencia en tierra:

1. Opere la puerta de acuerdo con las especificaciones técnicas del fabricante original del equipo del avión y/o del operador aéreo;

2. Antes de que la puerta sea cerrada, hacer una inspección exterior por obstrucciones que podrían entorpecer el cierre de la puerta;

3. Asista a los miembros de la tripulación de cabina, según sea necesario, para iniciar el movimiento de cerrado de la puerta;

4. Observe la puerta después del cierre para confirmar que está completamente cerrada.

d) Reabrir la puerta de acceso a la cabina del avión después de que ésta ha sido cerrada, aplicable a cada tipo de puerta operada, para asegurar que el personal asistencia en de tierra:

1. No empiece el proceso de reabrir una puerta a menos que esté específicamente autorizado por el Piloto al Mando (PIC) de la aeronave;

2. Una vez autorizado por el PIC, si el equipo exterior ha sido removido, debe reposicionar tal equipo a la puerta;

e) El GSE no sea removido de la puerta de acceso a la cabina a menos que:

1. La puerta de acceso a la cabina haya sido cerrada por una persona autorizada; o

2. Si la puerta no ha sido cerrada, un dispositivo de seguridad claramente visible debe ser colocado directamente en la puerta.

RAC-SEA 3.60 Equipo de Soporte en Tierra (GSE)

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos acorde a los requerimientos del Operador Aéreo, y la autoridad aeroportuaria para asegurar que:

1. La colocación de conos marcadores para crear una zona de seguridad alrededor de partes específicas de una aeronave, con el propósito de prevenir daños que puedan producirse por la movilización de vehículos o del GSE

2. Al movilizar el GSE, y la visión del operador es o se torna restringida, el equipo que se acerca o se aleja de la aeronave, debe ser dirigido por una persona guía que utilice señales estandarizadas.

3. Cuando se requiera personal guía para dirigir el movimiento del GSE:

i. Se utilicen señales de orientación estandarizadas;

ii. La persona guía se ubique a una separación de la aeronave, otro equipo, vehículos o facilidades, tal que pueda ser observada con precisión y las señales visuales puedan ser comunicadas efectivamente al operador del GSE;

iii. Si el contacto visual con la persona guía se pierde, el operador de GSE, debe detener inmediatamente el movimiento del equipo.

b) El operador de GSE, que aproxime o aleje el equipo de la aeronave, lo conduzca a la velocidad de una persona caminando.

c) El operador de un GSE motorizado, que esté conduciendo hacia la aeronave, haga tres paradas completas para verificar frenos antes de ingresar el equipo al área de seguridad de la aeronave:

1. antes de ingresar el equipo al área de restringida;

2. de nuevo antes de alcanzar el lado del avión, aproximadamente a 8 metros.

d) El GSE que está siendo remolcado a una posición en o cerca de la aeronave, en lo posible:

1. es manejado por una senda que no requiera vueltas agudas;

2. se aproxime a la aeronave por una senda paralela al lado del fuselaje de la aeronave;

3. es parqueado en la posición paralela con respecto a la aeronave

e) Los vehículos sin asistencia o el GSE motorizado, cuando estén conectados o colocados cerca de la aeronave, deben estar apagados, con la trasmisión en posición neutra o parqueo y el freno de mano aplicado y las calzas colocadas.

f) Cuando un GSE eléctrico o motorizado, esté conectado o colocado cerca de la aeronave y este siendo utilizado en modo de operación, el operador:

1. Permanecerá en una posición que facilite el alcance de los controles de emergencia;

2. Si el equipo no está implementado con controles de emergencia externos, debe permanecer en la posición de operación y en control del equipo.

g) Cuando el GSE, esté equipado con un sistema de autonivelado, debe ser colocado en la aeronave con el autonivelado activado.

h) El GSE que interconecta con la puerta de acceso a la cabina de la aeronave, tendrá plataformas de suficiente ancho para permitir que la puerta de la aeronave abra y cierre cuando el equipo está posicionado en la aeronave y que las barandas de seguridad son desplegadas.

i) Los accesorios o herrajes de acoplamiento del GSE, los puentes de transferencia o plataformas estén correctamente desplegados cuando el equipo está ubicado en la puerta de acceso de la aeronave.

j) Cuando el GSE, esté posicionado en la aeronave, no:

1. obstruya la evacuación de personas desde la aeronave en una emergencia;

2. Impida u obstruya retirar del vehículo de combustible lejos de la aeronave;

3. entorpezca innecesariamente el cumplimiento de otras operaciones de asistencia de la aeronave en progreso.

k) Cuando los pasajeros estén abordo, embarcando o desembarcando de un avión que este siendo reabastecido de combustible:

1. Las salidas destinadas para la evacuación de emergencia son identificadas por el personal de asistencia en tierra;

2. El área por debajo de las salidas de evacuación de emergencia antes mencionadas y las áreas de despliegue de los toboganes se mantengan se libres de GSE y/u otras obstrucciones.

3. El Proveedor de Servicios establecerá procedimientos para asegurar que los pasamanos o barandas del GSE sean desplegados en la posición de levantada, cuando el equipo esté en posicionado en la aeronave.

l) El GSE (escaleras de pasajeros, puentes de abordaje, bandas para carga entre otros), no sea colocado en la aeronave con los protectores de goma comprimidos contra el fuselaje.

m) La remoción del GSE de la aeronave, se realice de manera que prevenga lesiones al personal y daños a la aeronave y/o al equipo.

n) Ningún equipo sea colocado dentro del perímetro de la aeronave hasta que esta se encuentre calzada, con las luces de anticolisión apagadas y los motores apagados.

RAC-SEA 3.65 Equipo para el Abordaje de Pasajeros.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar que:

1. Las superficies de caminado de los puentes de abordaje de pasajeros, escaleras de pasajeros, otro equipo de abordaje de pasajeros son inspeccionados y mantenidos en condición de limpieza para prevenir condiciones que podrían causar lesiones a pasajeros o al personal de asistencia en tierra.

2. El puente de abordaje de pasajeros sea parqueado en la posición de repliegue total:

i. previo al arribo de la aeronave;

ii. previo al movimiento para la salida de la aeronave.

b) El movimiento del puente de abordaje de pasajeros, no comenzará hasta que se haya verificado que el personal, el equipo y los vehículos están fuera de la ruta del movimiento del puente, el avión esté con motores y beacon apagados y debidamente calzados.

c) Durante el posicionamiento del puente de abordaje de pasajeros:

1. Solamente el operador del puente estará en la cabina de control del puente.

2. Otro personal permanezca a una distancia segura fuera de la pasarela del puente.

d) El puente de abordaje de pasajeros sea movido lentamente hacia el umbral de acceso a la cabina de la aeronave, tal que:

1. la barra de seguridad del puente toque justamente la aeronave;

2. se prevenga dañar los componentes de la aeronave sobresalientes del fuselaje.

e) El equipo de abordaje de pasajeros sea colocado en la puerta de acceso a la cabina, de manera que:

1. minimice o elimine brechas o aberturas en las superficies de caminado a la aeronave o equipo.

2. ajustar o precisar cualquier brecha que pudiera permitir que una persona o una pieza larga de equipo caiga en la superficie de la rampa.

f) Una vez que el puente de abordaje de pasajeros esté en posición a la puerta de acceso a la cabina, los sistemas de seguridad del puente han sido acoplados.

g) Un dispositivo de seguridad sea colocado a través del boquete, delante de la plataforma del puente de abordaje de pasajeros, antes que el puente sea removido de la puerta de acceso a la cabina.

h) Los reportes de mal funcionamiento del puente de abordaje de pasajeros sean remitidos a la autoridad aeroportuaria.

RAC-SEA 3.70 Servicio al Avión.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos y prácticas que serán seguidas e implementadas por parte del personal de asistencia en tierra, durante las operaciones de carga de combustible de la aeronave, referentes a:

1. protección de la aeronave;

2. zona de seguridad del combustible;

3. seguridad de las mangueras de combustible;

4. derrame de combustible;

5. equipo de soporte en tierra;

6. notificación de personas a bordo de la aeronave;

7. evacuación de la aeronave.

b) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para atender los servicios sanitarios de la aeronave, referente a:

1. operación de paneles o puertas de acceso de la aeronave;

2. operación de los controles de servicio de la aeronave;

3. equipo para la interfase con la aeronave;

4. limpieza y chequeo de fuga.

c) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para el servicio de agua potable de la aeronave, dirigido a:

1. operación de paneles o puertas de acceso de la aeronave;

2. operación de los controles de servicio de la aeronave;

3. equipo para la interfase con la aeronave;

4. limpieza y chequeo de fuga.

d) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá estándares de calidad de la potabilidad del agua, de conformidad con los estudios que de previo se hayan verificado con el Instituto de Acueductos y Alcantarillados (AyA) o por medio de una laboratorio certificado por éste, aplicables a la preparación, manejo e inspección del agua para asegurar que no esta contaminada cuando es cargada en la aeronave.

e) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos de operación del equipo de servicio de agua potable de la aeronave, para asegurar que tal equipo sea operado y colocado de tal manera que prevenga la contaminación del agua potable, que será cargada dentro de la aeronave.

RAC-SEA 3.75 Seguridad (AVSEC) de la Aeronave.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar que:

1. La aeronave no se deja desatendida en áreas accesibles al público.

2. Cuando una aeronave es parqueada sin personal a bordo, que el personal de servicio de asistencia en tierra inhiba acceso el no autorizado mediante:

i. cierre de puertas;

ii. remoción de cualquier escalera.

3. Para proteger una aeronave durante el parqueo nocturno o escalas, para asegurar:

i. la aeronave es registrada de previo al parqueo para verificar que no hay personas abordo;

ii. la aeronave es parqueada solamente en áreas seguras dentro del área de operación del aeropuerto;

iii. la aeronave es parqueada bajo condiciones que permitan la máxima seguridad y protección;

iv. las puertas son cerradas y aseguradas, y las escaleras removidas mientras está parqueado.

4. Un adecuado nivel de luces exteriores disponibles es utilizado durante las horas de oscuridad para disuadir y detectar intromisiones sin autorización a la propiedad, a la aeronave y vehículos parqueados.

5. La aeronave sea revisada de previo al abordaje de pasajeros e inmediatamente después del desembarque de pasajeros, y que los artículos sospechosos encontrados sean presentados ante la autoridad competente.

6. El avión es protegido, mediante la implementación que sea requerida durante niveles elevados de amenazas de seguridad.

RAC-SEA 3.80 Operaciones de Cargado de la Aeronave.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra designará a una persona calificada como supervisor de carga para las operaciones de carga de la aeronave, con responsabilidad para asegurar que la aeronave es cargada de acuerdo con el Reporte/Instructivo de Cargado.

b) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar que la aeronave es cargada:

1. de acuerdo con instrucciones de carga escritas;

2. de manera que satisfaga los requerimientos de peso y balance;

3. de manera que evite daños a la aeronave.

c) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos sobre precauciones por exceder las limitaciones del piso de la aeronave, anclajes inadecuados y falla de mallas, carga en sillas de pasajeros,

apertura o cierre incorrecto de puertas de carga, apertura de puertas de carga durante vientos fuertes, falla de la barra de cola, mal manejo del equipo de catering.

d) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar, previo a ser cargado dentro de la aeronave, que los ULDs y otros artículos sean inspeccionados por daño o fuga y, si se encuentra daños o fugas, no se carga dentro de la aeronave.

e) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica establecerá procedimientos para asegurar que el Reporte de Carga está completo y comunicado al Control de Carga por el supervisor responsable del cargado de la aeronave.

f) Si el proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra lleva a cabo las operaciones de asistencia técnica de la aeronave para una línea aérea de pasajeros que no acepta carga, correo o provisiones para el consumo del transportista, establecerá procedimientos para asegurar que los artículos de carga, correo o provisiones (para el consumo) son evitadas de ser cargadas en cualquier aeronave operada por esa línea aérea cliente.

RAC-SEA 3.85 Procedimientos para el Cargado de la Aeronave.

a. El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar la estabilidad del CG en tierra, de una aeronave durante las operaciones de carga y descarga.

b. El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar que los ULDs y otros artículos cargados en la aeronave son colocados en una posición:

1. de acuerdo con las Instrucciones de Carga, como sea aplicable;

2. que evite el movimiento o derrame durante el vuelo

c) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar que en caso que se requiera transportar correo, u otra carga o provisiones (suministros) en los asientos de los pasajeros, que tal carga:

1. esté debidamente asegurada por un cinturón de seguridad o un dispositivo de control suficientemente fuerte para eliminar la posibilidad de movimiento bajo condiciones normales de vuelo y de tierra.

2. sea empacada o cubierta de tal manera que evite daños posibles a pasajeros y miembros de tripulación de cabina;

3. que la carga no exceda las limitaciones de peso de los asientos;

4. no restrinja el acceso o uso de cualquier salida, ya sea de emergencia o regular, o los pasillos en la cabina;

5. no impida la visión de cualquier pasajero del aviso de cinturón de seguridad, del aviso de no fumado y del aviso de salida requerida.

d) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos de carga de aeronave para asegurar que las mercancías peligrosas sean manejadas, aseguradas y colocadas de manera que:

1. evite daños a los paquetes y contenedores durante la carga y descarga de la aeronave;

2. que provea la separación y segregación de paquetes en la aeronave, previniendo la interacción en el evento de fuga;

3. que los paquetes estén orientados en la aeronave de manera que la etiqueta de nivel de peligro esté visible;

4. evitar movimiento que podría cambiar la orientación del paquete en la aeronave.

e) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos orientados al tratamiento de embarques de mercancías peligrosas que aparentan estar dañados o con fuga, que aseguren:

1. que tal embarque debe evitar ser cargado dentro de la aeronave;

2. que si ya fue cargado, tal embarque debe removerse de la aeronave;

3. en caso de fuga, conducir una evaluación para identificar y evitar el transporte de cualquier otra carga, equipaje o dispositivo de transporte que se haya contaminado por la fuga de la mercancía peligrosa;

4. Se realice la inmediata notificación a la línea aérea cliente y a la autoridad competente.

f) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos orientados al tratamiento de la contaminación de una aeronave, causada por un cargamento de mercancías peligrosas dañadas o por fuga; que aseguren:

1. la remoción de contaminación peligrosa desde una aeronave sin demora;

2. la inmediata notificación a la línea aérea clienta y a la autoridad competente.

g) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar que los cargamentos etiquetados solo en aeronave carguera no sean cargados en una aeronave de pasajeros.

h) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento para asegurar que los bultos de mercancías peligrosas que lleven la etiqueta (exclusivamente en aeronaves de carga) se cargaran de modo tal que algún miembro de la tripulación o alguna persona autorizada pueda verlos o manipularlos (RAC 18- Sección 8).

i) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento para asegurar que las mercancías peligrosas no sean cargadas y transportadas en la cabina de pasajeros, excepto y de acuerdo con habilitaciones y limitaciones de operaciones especificadas por la DGAC.

j) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra cumplirá procedimiento establecido por el operador aéreo para asegurar que las mercancías peligrosas no sean cargadas y transportadas en la cabina de vuelo, excepto y de acuerdo con restricciones y limitaciones especificadas por la Dirección General de Aviación Civil.

RAC-SEA 3.90 Equipo para el Cargado.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento para asegurar que el equipo de carga esté colocado con adecuada separación entre la aeronave para permitir el movimiento vertical durante las operaciones de carga y descarga.

b) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento para asegurar, que una vez las operaciones de cargado de la aeronave hayan sido completadas, el equipo de carga sea movido a una posición con suficiente distancia de la aeronave

c) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento para asegurar que las guías y las barandas de seguridad, del equipo de carga sean adecuadamente desplegadas para las operaciones de carga y descarga.

RAC-SEA 3.95 Limpieza de Cabina.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe contar en un manual de operaciones con los procedimientos para:

1. Limpieza de cabina de pasajeros y tripulación de vuelo incluyendo los servicios higiénicos y cocinas de a bordo.

2. Debe especificar el tipo de equipo que se usará para este servicio.

3. Contar con procedimientos para eliminación de desechos recolectados de la aeronave.

4. No dejar por ningún motivo los desechos retirados de la aeronave en la plataforma.

b) Dicho personal no debe portar ningún tipo de arma, objeto punzo cortante u otro objeto que no sea el requerido para las labores de limpieza.

c) Dicho personal no debe iniciar la labor de limpieza de la cabina de pilotos sin la presencia de un representante del operador aéreo.

RAC-SEA 3.100 Vehículos de Transporte de Pasajeros en Plataforma

a) Cuando se utilicen vehículos para el transporte de pasajeros en plataforma, el mismo debe contar con los respectivos seguros totales de cobertura para el caso de accidente, así como un seguro de transporte para los pasajeros que ocupen dichos vehículos.

b) Las puertas de dichos vehículos deben estar cerradas antes de iniciar la marcha del vehículo.

c) Los vehículos no deberán de exceder la cantidad de pasajeros autorizados.

d) Se debe establecer un procedimiento para el embarque y desembarque de pasajeros en plataforma, para su protección durante el recorrido entre la aeronave y el vehículo y viceversa.

RAC SEA 3.105 Conductor u Operario de Vehículo o Equipo.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un procedimiento a seguir por el conductor u operario de todo vehículo o equipo que se opere en la rampa, para asegurar que el equipo es operado de tal forma que no cause daños a las personas ni a la aeronave, este procedimiento debe incluir al menos:

1. Instrucciones y prácticas sobre posicionamiento de equipo detrás de la línea de restricción, con frenos de parqueo aplicados

2. Instrucciones sobre la ubicación del equipo con respecto a la aeronave.

3. Instrucciones para que el equipo inhabilitado sea identificado y removido del área de operaciones.

4. Instrucciones referentes a que el equipo y puentes de abordaje no sean movilizados hacia la aeronave, hasta que esta se haya detenido completamente, se le hayan colocado los calzos, los motores hayan sido apagados, las luces anticolisión hayan sido apagadas y en lo posible se haya establecido comunicación con la cabina de vuelo.

5. Pasos a seguir para el chequeo del frenado y detención total de vehículos motorizados, antes de ingresar al área restringida y antes de llegar al avión.

6. Prácticas tendientes a que todo equipo que se aproxime o se aleje de la aeronave no debe ser conducido a una velocidad mayor que la de una persona caminando.

7. Instrucciones para que los vehículos y equipo con dispositivos de elevación no deben ser conducidos en posición elevada, excepto cuando se están posicionando en la aeronave.

8. Instrucciones para que el vehículo o equipo no sea removido de la puerta de acceso a la cabina de la aeronave a menos que el conductor u operario haya recibido indicaciones de personal apropiado en cabina o de la rampa.

9. Instrucciones para que el vehículo o equipo no será removido de la puerta de acceso a la cabina de la aeronave, a menos que la puerta haya sido cerrada y asegurada por una persona autorizada o se haya colocado un dispositivo altamente visible; a través de la puerta en posición abierta.

10. Instrucciones para el transporte de contenedores y pallets", así como con las especificaciones técnicas del fabricante de cada contenedor o "pallet", para mantenerlos en condiciones adecuadas para su uso.

RAC-SEA 3.110 Operaciones Previas al Movimiento de la Aeronave (retro empuje).

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer procedimientos e instrucciones para que previo al movimiento de la aeronave, se haya inspeccionado el exterior de la misma y las áreas adyacentes en plataforma, lo anterior para asegurar que:

1. La plataforma esta en condición aceptable para llevar a cabo el movimiento de la aeronave.

2. La plataforma está libre de elementos extraños que puedan provocar un FOD.

3. Las puertas de servicio y paneles de la aeronave hayan sido cerrados y asegurados.

4. Los vehículos o equipo no estén ubicados en la trayectoria de movimiento de la aeronave.

5. Los cables de energía hayan sido removidos y los puentes de abordaje hayan sido replegados.

6. La existencia de separación apropiada entre la aeronave y las facilidades u otros obstáculos a lo largo la trayectoria de movimiento de la misma.

7. Los calzos de todas las ruedas han sido removidos.

RAC-SEA 3.115 Movimiento en Tierra del Avión.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer procedimientos para asegurarse que:

1. El equipo utilizado para el movimiento en tierra de la aeronave, es el adecuado para cada operación específica, tomando en consideración lo siguiente:

i. Tipo y peso de la aeronave.

ii. Condiciones meteorológicas.

iii. Condiciones de la superficie.

b) Antes de iniciarse la operación de movimiento en tierra de una aeronave, el personal involucrado en esa operación entienda y haya establecido procedimientos sobre como:

1. la comunicación tierra/cabina de vuelo será realizada.

2. será maniobrada la aeronave.

c) Debe asegurarse de que por cada operación de movimiento en tierra que se realice, ya sea durante la salida o la llegada de una aeronave, se le asigne la responsabilidad a una persona, que lleve a cabo funciones de supervisión de vigilancia de la operación y del personal involucrado, para el desempeño seguro de la operación, debe asegurar que:

1. Al personal involucrado en la operación se le den las instrucciones de sus responsabilidades individuales.

2. Solamente el personal requerido para llevar a cabo las funciones de la operación, estén en el área e involucradas en la operación.

3. Se utilicen las señales de mano estandarizadas para la comunicación.

4. El personal involucrado en la operación este ubicado fuera de las zonas de seguridad de la aeronave.

5. El área de operación esté libre de equipo de asistencia en tierra y otros obstáculos.

d) La realización de evaluaciones de las áreas de parqueo y sus alrededores, antes de llevar a cabo movimientos de llegada o salida de aeronaves, para verificar la adecuada asignación de personal necesario para las operaciones de movimiento seguras, tomando en consideración lo siguiente:

1. Tipo de aeronave.

2. Infraestructura.

3. Equipo de asistencia en tierra utilizado.

RAC-SEA 3.120 Operaciones de Llegada de Aeronaves y Parqueo por sus Propios Medios

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para la llegada y parqueo de aeronaves, que contemplen como mínimo:

1. Planificación y preparación de pre-llegada

2. Utilización de un sistema de guía para parqueo, si fuera aplicable.

3. Sistema de señales (marshalling).

4. Asistencia durante el movimiento.

5. Necesidad de transición a remolque.

6. Parqueo de la aeronave.

7. Apagado de los motores.

8. Comunicación tierra-cabina de vuelo.

9. Calzado de las aeronaves.

10. Liberación del freno de parqueo de las aeronaves.

11. Aplicación del equipo de asistencia en tierra.

12. Necesidad de GPU para la aeronave

RAC-SEA 3.125 Operaciones de Salida de Aeronaves por sus Propios Medios.

El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe tener procedimientos para el movimiento de retroempuje para la salida de aeronaves, que contemplen como mínimo:

1) Planificación y preparación de pre- partida,

2) Comunicación tierra-cabina de vuelo,

3) Remoción del equipo de asistencia en tierra,

4) Arranque de motores de la aeronave,

5) Remoción de calzos,

6) Sistema de señales (marshalling)

7) Asistencia durante el movimiento,

8) Transición a remolque,

9) Transición de la operación de señales (marshalling) a taxeo.

RAC-SEA 3.130 Sistema de Señales (Marshalling).

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para realizar operaciones de señales de orientación (marshalling), que incluyan, según sea aplicable, los diferentes tipos de operaciones de movimiento en tierra de aeronaves que se realicen:

1. Retroempuje (pushback) y remolque (towing) controlado desde la ruedas de nariz,

2. Retroempuje (pushback) controlado desde las ruedas del tren principal de aterrizaje,

3. Movimiento de la aeronave hacia atrás con sus propios medios (powerback),

4. Movimiento de la aeronave hacia adelante con sus propios medios "power in", durante la llegada.

5. Movimiento de la aeronave hacia delante con sus propios medios "power out", durante la salida.

b) El Proveedor de Servicios se debe asegurar que el personal que realiza la señalización durante las operaciones de movimiento en tierra de las aeronaves:

1. Suministre la señalización estandarizada (marshalling) adecuada de una manera clara y precisa.

2. El personal debe estar debidamente entrenado de conformidad con lo establecido en el Manual de Operaciones aprobado por la DGAC.

3. Llevar puesto un chaleco distintivo fosforescente de identificación para permitir una identificación positiva por parte de la tripulación, además del equipo de protección personal.

RAC-SEA 3.135 Asistencia para el Movimiento en Tierra de las Aeronaves.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para que sean utilizados por el personal, cuando se suministren funciones de asistencia durante las operaciones de movimiento en tierra de aeronaves. La asistencia puede incluir entre otras funciones:

1. Preparación de equipo, remoción o colocación,

2. Previo al movimiento, inspección alrededor de la aeronave (ejemplo, verificar por puertas y paneles cerrados, que no existan daños, que los pines estén removidos),

3. Chequeo de los alrededores de las aeronaves para asegurarse de que no existan vehículos o equipo que obstaculicen el movimiento,

4. Colocación o remoción de calzos,

5. Asegurarse de que las aeronaves estén libres de obstáculos a lo largo del área de movimiento (ejemplo: con los señaleros de ala).

6. Verificar que no exista FOD

b) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe asegurarse de que el personal que realiza las funciones de asistencia:

1. Suministre la señalización estandarizada (marshalling) adecuada de una manera clara y precisa.

2. Lleva puesto un chaleco distintivo fosforescente de identificación para permitir una Identificación positiva por parte de la tripulación, además del equipo de protección personal.

RAC-SEA 3.140 Colocación de Calzos

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento para asegurar que los calzos para las aeronaves utilizados en las operaciones cumplan con las siguientes especificaciones reconocidas en cuanto a seguridad:

1. Colores altamente visibles y marcas

2. Forma triangular, rigidez y coeficiente de fricción.

3. Longitud relativa al ancho de las ruedas de la aeronave

4. Altura relativa al tamaño de las ruedas de la aeronave

5. Diseñadas en material de hule

b) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe tener procedimientos para asegurarse de que el personal, cuando coloque o remueva calzo de las ruedas de las aeronaves, esté alerta y tenga cuidado de estar a distancia de cualquier protuberancia de la aeronave (compuertas de los trenes de aterrizaje y las antenas), que pueda causar lesiones.

c) El Proveedor de Servicios establecerá un procedimiento para asegurar que el personal no inicie la colocación de calzos hasta que:

1. Los motores de la aeronave hayan parado totalmente

2. La luz anticolisión haya sido apagada

3. Los motores de la aeronave estén apagados

4. Se haya recibido la autorización por parte de la persona responsable para acercar la aeronave.

d) El Proveedor de Servicios establecerá un procedimiento para asegurarse de que el personal coloque los calzos:

1. De acuerdo a las recomendaciones del fabricante de la aeronave.

2. En frente y atrás de las ruedas externas del tren de aterrizaje principal.

3. Paralelamente al eje de las ruedas y tocando ligeramente las ruedas.

4. De acuerdo a los procedimientos del operador aéreo.

e) El Proveedor de Servicios establecerá un procedimiento para asegurar de que en condiciones de viento fuerte, se coloquen calzos adicionales o se tomen otras medidas para prevenir el movimiento de la aeronave.

f) El Proveedor de Servicios establecerá un procedimiento para asegurar que una vez removidos los calzos de la aeronave, sean retirados y sean colocados en áreas designadas, que estén:

1. Adecuadas para ese propósito.

2. Lejos del área de movimiento de las aeronaves.

RAC-SEA 3.145 Operaciones de Retroempuje (pushback) y Remolque (towing) Controlado desde la(s) Rueda(s) de Nariz.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurarse que durante las operaciones de retroempuje (pushback) y remolque (towing) de las aeronaves, se realiza lo siguiente:

1. Realizar el retroempuje (pushback) y remolque (towing) de las aeronaves, acuerdo a las recomendaciones del fabricante para cada tipo de aeronave, y tales procedimientos deben de asegurar que no se excedan los límites de viraje máximos establecidos por el fabricante.

2. Se establezca comunicación verbal entre el personal de manejo en tierra y la cabina de vuelo, utilizando fraseología común, que ha sido acordada previamente.

3. Los calzos de las ruedas del tren principal no sean removidos, hasta que:

i. El tractor y la barra estén acoplados al tren de nariz de la aeronave.

ii. El freno de parqueo del tractor este aplicado.

4. Las aeronaves que estén equipadas con un sistema de by-pass de dirección del tren de nariz, el pin del by-pass;

i. Esté correctamente instalado antes de acoplar la barra o el tractor sin barra de remolque (towbarless), al tren de nariz de la aeronave.

ii. Sea removido después que la barra o el tractor sin barra de remolque (towbarless), sea desconectado del tren de nariz de la aeronave.

b) Las aeronaves que no estén equipadas con un sistema de by-pass de dirección del tren de nariz, el sistema de dirección hidráulico, esté despresurizado o las articulaciones de torque del sistema de dirección estén desconectadas (según aplique).

c) Cuando una barra de remolque está siendo conectada al tren de nariz:

1. Que el tren de nariz esté en paralelo respecto al tren principal.

2. La barra sea desenganchada del tractor

3. El personal esté parado dando la cara hacia el tractor con ambas piernas sobre el mismo lado de la barra de remolque.

d) Cuando un tractor no equipado con barra de remolque se conecte al tren de nariz de una aeronave, se verifique que las ruedas del tren de nariz, estén aseguradas en el mecanismo de seguro del tractor.

RAC-SEA 3.150 Abastecimiento de combustible a la aeronave (into plane)

1) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe asegurarse que todas las operaciones de reabastecimiento de combustible de aviación se lleven a cabo siguiendo los procedimientos aplicables del estándar NFPA 407, procedimientos establecidos del aeropuerto y con las Instrucciones Técnicas del fabricante de la aeronave y/o del operador aéreo y la reglamentación aeronáutica costarricense.

2) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe asegurarse que el personal involucrado en las operaciones de abastecimiento de combustible:

i. Reciba entrenamiento inicial y recurrente en el tipo o clase de aeronave a ser reabastecida.

ii. Este familiarizado con los procedimientos de prevención, control y limpieza en caso de emergencia por posibles derrames de combustible.

iii. Conocer los procedimientos de reporte en caso de derrames de combustible al administrador del aeropuerto.

iv. Que lleve a cabo sus labores de conformidad con las Instrucciones Técnicas del fabricante y/o del Operador Aéreo y en apego a las normas aeroportuarias locales.

v. Se asegure que el producto suministrado sea acorde con las normas internacionales en materia de combustible de aviación.

vi. Debe verificar que el tipo y grado de combustible sea el apropiado para la aeronave que este abasteciendo y que el mismo se encuentre libre de cualquier tipo de contaminante.

vii. Se asegure que sea abordado la cantidad de combustible solicitada por el operador aéreo mediante cálculos corregidos por densidad y la correcta verificación del contador del equipo abastecedor.

RAC-SEA 3.155 Personal.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe de disponer durante el periodo de servicio diario, de personal calificado (según el plan de entrenamiento aprobado) y en la cantidad necesaria para satisfacer los requerimientos de las aeronaves a las que les brinda el servicio.

b) El solicitante o proveedor debe de disponer durante el periodo de servicio diario, de un supervisor con autoridad para representar y actuar en nombre de la compañía.

c) Vestimenta. El solicitante o proveedor debe de garantizar que el personal esté provisto y utilice ropa de telas que no generen corriente estática, calzado resistente a los combustibles y sin elementos metálicos que generen chispas, chaleco reflectivo, protector lumbar, guantes y protector de oídos. El uniforme debe de presentar el nombre de la compañía, además de cualquier otra norma que la Autoridad aeroportuaria y/o la DGAC estime conveniente. También debe garantizar que el personal esté provisto y utilice el equipo para el tratamiento de derrames, que estipule la DGAC o la autoridad aeroportuaria.

d) Todo personal conductor de un vehículo, que circule en el área de movimiento debe contar con los siguientes requisitos:

1. Licencia de conducir vigente con la categoría y clase correspondiente a los vehículos a operar.

2. Haber aprobado los cursos de manejo en plataforma impartidos por el administrador del aeropuerto donde se opere.

3. El personal encargado de conducir los vehículos y/o equipos terrestres tendrá que encontrarse debidamente habilitado y capacitado para el manejo de estos; conocer y cumplir las reglas de seguridad para el desplazamiento en plataforma y las reglas para atender casos de emergencia aeroportuarias.

4. El personal encargado de conducir los vehículos terrestres deben contar con una persona guía para la aproximación a la aeronave y para el retiro del área de esta, así como cada vez que retroceda en la cercanía de la aeronave.

e) Todo el personal que ingrese a las zonas de seguridad restringida, debe llevar consigo en forma visible el carné de identificación otorgada por la autoridad del aeropuerto para acceso a las zonas de operación.

f) El personal que realice alguna función en la plataforma, debe contar con los implementos mínimos de seguridad en forma permanente:

1. Chaleco con bandas reflectivo elaborado en material fluorescente.

2. Protector lumbar.

3. Zapatos de Seguridad.

4. Guantes.

5. Protector de oídos.

6. Lentes de seguridad

Los puntos 2, 4 y 6 aplican, dependiendo de la función que realice el personal. Esto lo determinara la autoridad aeroportuaria.

g) El operador de Servicios de Asistencia en Tierra debe de disponer de Agentes de Carga, en caso de que la aerolínea cliente lo requiera, con responsabilidad para la supervisión para el acomodo y manipulación de la carga en los contenedores, adicional prepara el manifiesto de carga y el NOTOC correspondiente.

RAC-SEA 3.160 Entrenamiento.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer en su Manual de Operaciones un Programa de Entrenamiento para la capacitación inicial y recurrente del personal operativo, de supervisión y gerencial; que incluya al menos lo siguiente:

1. Regulaciones y estándares de la industria,

2. Manual de operaciones de la compañía,

3. En cada tipo de servicio,

4. Operación del sistema y del equipo de abastecimiento de combustible.

5. Operación de vehículos y del equipo de rampa.

6. Prevención y control de fuego, Uso de extintores,

7. Riesgos y peligros del combustible.

8. Procedimientos de abastecimiento de combustible.

9. Atención de derrames.

10. Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea,

11. Seguridad de Aviación (AVSEC),

12. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional -SMS-.

13. Generalidades del lado aéreo.

14. Programa de Seguridad del Aeropuerto

15. Plan de Emergencia del Aeropuerto.

b) El entrenamiento inicial será de 12 horas y el entrenamiento recurrente de 6 horas cada dos años, excepto los puntos 13, 14 y 15 cuya duración será de al menos 2 horas cada 2 años. Debe incluirse en el programa el periodo y metodología a seguir en el Puesto de Trabajo (On the Job Training -OJT-), para empleados que no tengan experiencia previa, antes que se le asignen funciones en forma individual.

c) Para el caso del Agente de carga deberá cumplir con el curso inicial de Mercancías Peligrosas de 40 horas y recibir las recurrencias cada 24 meses con una duración de 24 horas como lo dicta el RAC18.

RAC-SEA 3.165 Registros.

El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un sistema de registros que contenga la siguiente información:

a) Entrenamiento. Expedientes del personal, con los resultados del entrenamiento recibido.

b) Mantenimiento. Comprobantes del mantenimiento efectuado al equipo y vehículos utilizados en la prestación del servicio.

c) Auditorias e inspecciones. Informes de resultados de auditorías e inspecciones internas y externas, con las correspondientes acciones correctivas implementadas.

d) Los registros deberán mantenerse durante 5 años.

RAC-SEA 3.170 Seguros de Responsabilidad Civil.

El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe suscribir una póliza de seguro acorde a los niveles de riesgo del servicio, que será un requisito de

operación que se verificará en las inspecciones, de conformidad con lo dispuesto en la Sub-Parte A, de este reglamento.

Sub parte D. Servicios al Pasajero y Equipaje

RAC-SEA 4.00 Aplicabilidad.

La presente Subparte establece las Normas de Seguridad Operacional que regulan los Servicios al Pasajero y Equipaje.

RAC-SEA. 4.05 Alcance.

a) Los servicios de pasajero y equipaje incluyen las siguientes funciones:

1. Representación y Acomodo.

Incluye el enlace con las actividades locales, actuar como agente de la aerolínea, emisión de información con respecto las aeronaves de la aerolínea hacia las partes interesadas, realizar pagos en nombre de la aerolínea.

2. Servicios generales:

i. Informar a pasajeros o al público sobre las llegadas y salidas de las aeronaves de la aerolínea y sobre la disponibilidad de transporte terrestre.

ii. Hacer arreglos de escala técnica, transferencia y transito de los pasajeros con su respectivo equipaje e informarles acerca de los servicios disponibles en el aeropuerto.

iii. Proveedor equipo especial, facilidades y personal capacitado para la asistencia de:

a. Menores no acompañados.

b. Pasajeros no deseables.

c. Pasajeros muy importantes (VIPS)

d. Pasajeros sin visa de tránsito.

e. Deportados.

f. Otras categorías.

iv. Atender pasajeros en vuelos interrumpidos, demorados o cancelados siguiendo las instrucciones de la aerolínea. Si las instrucciones no existieran se siguen los procedimientos establecidos por el proveedor de servicios.

v. Proveer arreglos para el almacenaje de equipaje en la aduana.

vi. Notificar a la aerolínea los reclamos y quejas hechos por sus clientes y procesarlos según se lo hayan acordado.

vii. Manejo de objetos perdidos, encontrados o dañados y almacenarlos según lo hayan acordado con la aerolínea.

viii. Reportar a la aerolínea cualquier irregularidad que se haya descubierto en el manejo de pasajeros o equipaje.

ix. Proveer arreglos para las posiciones del "CHECK-IN", servicio de mostradores y salones.

x. Servicio de Llegada y Salida.

xi. Tiquetes y asignación de asientos a pasajeros.

xii. Encolillado de equipaje.

xiii. Información de abordaje y talón de abordaje.

xiv. Supervisión de pasajeros mientras estén abordando en rampa.

xv. Direccionar pasajeros desde el avión a través de los controles hasta la conexión de vuelos o al lado terrestre de la terminal al aérea de recolección de equipaje.

RAC-SEA 4.10 Facilidades.

a. Tener acceso a los mostradores

b. Oficinas para el personal supervisor y personal de soporte

c. Mantener el número suficiente de sillas de ruedas, según sea requerido por las aerolíneas y/o la autoridad aeroportuaria.

d. Tener acceso a los puentes de embarque.

e. Tener acceso a las áreas de manejo y recolección de equipaje.

f. Disponer de una aérea para equipaje perdido o dañado.

RAC-SEA 4.15 Equipo.

a) Según lo requiera la aerolínea o la autoridad aeroportuaria, el proveedor de Servicios de Asistencia en Tierra debe proveer:

1. Sillas para la movilización de pasajeros con movilidad reducida

2. Vehículos para trasladar su personal.

3. Equipo para el abordaje.

4. Elevadores o plataformas para el ascenso y descenso de pasajeros con movilidad reducida, para satisfacer la Ley 7600 (Ley de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad).

5. Equipo para medir el equipaje.

6. Proveer y/o fiscalizar el equipo y la calibración de romanas para pesar equipajes.

b) El proveedor de servicios debe garantizar que el equipo motorizado y no motorizado satisfaga las estándares técnicos de la industria (SAE, IATA, ISO, ATA o NFPA entre otros), previstos para equipo de asistencia técnica en tierra de aeronaves en los aeródromos.

c) El proveedor de servicios debe mantener el equipo en buena condición de funcionamiento, bajo un Programa de Mantenimiento Preventivo.

d) Vida operativa del equipo. Los equipos tendrán una vida útil operativa de 20 años a partir de la fecha de fabricación. La vida útil podría extenderse con base en las buenas prácticas de mantenimiento según el Programa de Mantenimiento Preventivo, en las reconstrucciones que comprendan cambios de motor, transmisión u otros elementos mayores y a condición que proveedor de servicios satisfaga las acciones correctivas requeridas como parte de la supervisión permanente de la autoridad aeroportuaria y la inspección de vigilancia de los Inspectores/Auditores de la DGAC. Los nuevos proveedores de servicios podrán iniciar con equipos que no excedan 5 años desde la fecha de fabricación.

RAC-SEA 4.20 Operaciones de Asistencia al Pasajero.

a) El solicitante o titular de un Certificado Operativo de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra habilitado en servicio al pasajero, debe establecer procedimientos para garantizar que el pasajero ha sido previamente prevenido acerca del tipo de mercancías peligrosas que no son permitidas llevar a bordo de la aeronave. La información puede ser difundida o suministrada:

1. Con el tiquete u otro medio previo o durante el check-in.

2. Dispuesta mediante panfletos o pantallas en otras áreas que el pasajero utiliza en el aeropuerto o fuera de este, donde efectúa el check-in, abordaje o reclamo de equipaje.

3. En caso de tiquetes electrónicos, la información debe ser presentada en un medio electrónico.

b) Debe establecer procedimientos para garantizar la detección y reporte de mercancías peligrosas prohibidas para llevar a bordo de la aeronave, previo al abordaje; incluyendo el proceso a seguir para el reporte a la autoridad correspondiente en caso que se detecte una mercancía prohibida.

RAC-SEA 4.25 Manual de Operaciones.

Véase RAC-SEA 2.70 para estructura el Manual de Operaciones de la organización.

RAC-SEA 4.30 Manejo de Pasajeros.

El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento para transferir la información y datos a la oficina de control de la carga para asegurar, que los pasajeros, el equipaje de mano y otros artículos cargados en la aeronave, como parte de las operaciones de manejo de pasajeros, son contabilizados para el proceso de control de carga.

RAC-SEA 4.35 Chequeo de Pasajeros.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para asegurar que el pase de abordaje contiene el nombre del pasajero y que se indique cada pasajero sentado durante el proceso del chequeo.

b) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para asegurar, que cuando se reciba equipaje durante la operación de chequeo de pasajeros:

1. todo el equipaje contiene una etiqueta o colilla que identifique al pasajero

2. una etiqueta o colilla que indique el destino final esté puesta en todo el equipaje;

3. remover todas las etiquetas o colillas viejas;

4. equipaje no seguro para el manejo o cargado deben ser rechazado.

5. Se reciba solo si el pasajero lo entrega personalmente

c) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para los registros de equipaje pesado o sobre pesado, y que este equipaje este contemplado en el proceso de control de cargado.

d) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá un procedimiento para asegurar el equipaje de la cabina de pasajeros está de acuerdo con límites de tamaño y de peso según lo especificado por las líneas aéreas y/o las autoridades relevantes.

e) El proveedor del servicio debe de contar con básculas para determinar el peso del equipaje durante el proceso de abordaje de pasajeros. El proveedor tendrá un procedimiento para asegurar que tales básculas están calibradas y revisadas periódicamente, registrar y conservar de acuerdo con reglas o regulaciones locales.

f) El proveedor del servicio establecerá un procedimiento para asegurar que los artículos o equipaje retirado a un pasajero durante el proceso de abordaje, será cargado en el avión y tiene una etiqueta y/o colilla de equipaje que indique el destino final y puesta al mismo.

g) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas, para asegurar los artículos que han sido quitados de la posesión de pasajeros por el personal de seguridad, pero en condición aceptable para ser cargados en el avión pero no en cabina, de acuerdo con requisitos aplicables.

h) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para asegurar que los artículos libres de impuestos (duty free) son cargados en el avión y se contemplan en el proceso de control del cargado como equipaje chequeado.

i) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para detectar y para dirigirse a pasajero sospechoso de una enfermedad contagiosa antes de salida del vuelo.

j) El proveedor del servicio establecerá un procedimiento para asegurar que las discrepancias con respecto a los pasajeros, equipaje u otras, son detectadas durante el proceso de abordaje y se resuelvan antes de salida del vuelo.

RAC-SEA 4.40 Portación de Mercancías Peligrosas en los Pasajeros o en su Equipaje de Mano.

a) El proveedor del servicio se asegurará, de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas, de informar a los pasajeros por los medios existentes para la difusión de información a estos, que proporciona una advertencia y creen un conocimiento en cuanto a los tipos de mercancías peligrosas que no sean aprobadas para el transporte a bordo de una aeronave, como mínimo, la siguiente información será diseminada:

1. con el boleto del pasajero u otra manera, de tal forma que el pasajero reciba la información antes o durante el chequeo;

2. por medio de avisos, mediante la suficiente exhibición en gran número y prominente, en áreas del aeropuerto utilizadas para chequeo de pasajeros, abordaje y el reclamo de equipaje;

3. mediante avisos de exhibición claramente establecidos en cualquier otra localización en donde llegan los pasajeros.

b) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para la detección, identificación y control de las

mercancías peligrosas llevadas por los pasajeros o contenidas en el equipaje de los pasajeros. Tales procedimientos se asegurarán que:

1. las mercancías peligrosas desaprobadas no están siendo llevadas por los pasajeros en su persona o en su equipaje;

2. el contenido de algún artículo sospechoso llevado por pasajeros, en su persona o en su equipaje no son mercancías peligrosas desaprobadas.

c) El proveedor del servicio establecerá un procedimiento de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para asegurarse, que cuando mercancías peligrosas desaprobadas son detectadas en un pasajero, o en su equipaje, un reporte debe ser entregado a la línea aérea sin ningún retraso.

d) Para la entrega y firma del NOTOC al piloto al mando, el proveedor tendrá un procedimiento de acuerdo con los requisitos de la línea aérea para asegurar que el piloto-en-comando reciba el NOTOC en tiempo prudencial antes de salida del vuelo.

RAC-SEA 4.45 Seguridad de los Pasajeros y el Equipaje de Mano.

a) El proveedor del servicio establecerá un proceso para asegurarse, de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas y autoridades relevantes, que todos los pasajeros, su equipaje y equipaje de cabina, ha sido filtrado por seguridad antes de tener el permiso de abordar a la aeronave.

b) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para asegurar la seguridad en los pases de abordaje, las tarjetas tránsito y etiquetas o colillas del equipaje.

c) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para asegurar la identificación de pasajeros, incluido pasajeros en tránsito, y serán verificados antes que el pasajero sea permitido para abordar la aeronave.

d) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas y las autoridades relevantes para la conducción de pasajeros y su equipaje en caso de una condición de amenaza de bomba.

e) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas y las autoridades relevantes para la conducción de pasajeros y su equipaje en caso de una condición creciente de amenaza de la seguridad.

f) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas y las autoridades relevantes para proporcionar todas las notificaciones requeridas cuanto antes, después de que se haya recibido una amenaza de la seguridad.

g) En caso de que el proveedor tenga la responsabilidad de efectuar la búsqueda en una aeronave después de que se haya recibido una amenaza de la seguridad, el proveedor tendrá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas

para asegurar tal búsqueda y será conducido de una manera sistemática por el personal apropiadamente calificado.

h) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas para asegurar que los pasajeros estarán sujetos a preguntas de seguridad con respecto al contenido de su equipaje etiquetado y en cabina.

i) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas y autoridades aeroportuarias para asegurar que armas de fuego estén prohibidas en cabina de una aeronave, excepto para las personas autorizadas por las autoridades competentes.

j) Si el equipaje de los pasajeros es responsabilidad del servicio de reclamo de equipaje y el manejo de este, el proveedor tendrá procedimientos para asegurarse que una vez que los pasajeros hayan terminado el reclamo de su equipaje. El equipaje no reclamado deberá ser transferido lo más expedito posible a una bodega segura.

RAC-SEA 4.50 Transporte de Armas.

a) Si el proveedor, de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas, maneja los pasajeros que son oficiales de la ley u otras personas autorizadas para transportar armas a bordo de una aeronave en el cumplimiento de sus deberes, tendrá procedimientos de acuerdo con leyes aplicables y/o requisitos de las líneas aéreas y de las Autoridades Aeroportuarias para chequeo, manejo y abordaje de tales pasajeros que transportan armas.

b) Si el proveedor maneja pasajeros que transportan armas, tendrá procedimientos de acuerdo con leyes aplicables y los requisitos de las líneas aéreas de las Autoridades Aeroportuarias para asegurar que el Piloto al mando sea notificado tan pronto como sea posible y previo a la salida del vuelo, y, si es permitido por las leyes aplicables, en tal notificación se debe incluir el número y asiento donde se ubican las personas armadas autorizadas a bordo de la aeronave.

c) Si el proveedor, de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas, maneja las armas que se transportarán en una aeronave, pero no está en la posesión de pasajeros que son oficiales de la ley u otras personas autorizadas en el cumplimiento de su deber, tendrá procedimientos de acuerdo con leyes y requisitos aplicables de las líneas aéreas para chequeo, manejo y transporte de tales armas, para asegurarse como mínimo que:

1. una persona autorizada y debidamente calificada ha determinado que cualquier arma que se transporte no esté cargada;

2. el arma se guarda en un lugar que sea inaccesible a cualquier persona no autorizada durante vuelo.

RAC-SEA 4.55 Categoría Especial de Pasajeros (P.R.M.)

a) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas y de las autoridades aeroportuarias, para dirigirse y manejar a los pasajeros que son personas con la movilidad reducida (PRM). Tales procedimientos asegurarán que a los PRMs se les asignen asientos en la cabina de la aeronave que no presenten un obstáculo en caso de una evacuación de emergencia.

RAC-SEA 4.60 Disposiciones Generales sobre el Manejo del Equipaje.

a) El proveedor del servicio establecerá procedimientos de comunicación para la transferencia de información y los datos a la Oficina de Control y Manejo de Equipaje, para asegurar que todo lo cargado en la aeronave contempla en el proceso de control de carga y equipaje.

b) El proveedor del servicio establecerá procedimientos acordes con los requisitos de las líneas aéreas y de las autoridades competentes para el manejo de artículos especiales de equipaje, e incluir según sea aplicable:

1. artículos que han sido confiscados al pasajero por el personal de seguridad por no ser aceptables para llevarlos a bordo del avión;

2. mercancías que gozan de exención o franquicia que requieren ser cargadas al avión;

3. otros artículos confiscados al pasajero después del proceso de revisión (check-in) que requieren transportarse en las bodegas de carga del avión.

c) El proveedor del servicio establecerá procedimientos acordes con los requisitos de las líneas aéreas y las autoridades aeroportuarias relevantes para el manejo y reporte de armas sin declarar descubiertas durante la revisión del equipaje.

RAC-SEA 4.65 Mercancías Peligrosas en el Equipaje facturado.

a) El proveedor del servicio establecerá procedimientos para asegurar que el equipaje en espera y/o equipo, será inspeccionado antes de la autorización para ser cargado a la aeronave, por señales de fugas de sustancias. Si una fuga es encontrada, tal equipaje y/o el equipo se deberá evitar que sea cargado a la aeronave, y:

1. se conduce una evaluación para identificar y para prevenir el transporte de cualquier otro equipaje o equipo que se haya contaminado por dicha fuga;

2. se hace inmediatamente una notificación a la línea aérea aplicable.

b) El proveedor del servicio establecerá procedimientos acordes con los requisitos de las líneas aéreas para asegurarse, que cuando se detecten mercancías peligrosas desaprobadas en equipaje de mano, se emite un informe al cliente (línea aérea) sin ningún retraso.

c) El proveedor del servicio establecerá procedimientos acordes con los requisitos de las líneas aéreas, para la aceptación y manejo de baterías que energizan equipo de ayuda para pasajeros con discapacidades, para el transporte como equipaje chequeado y para asegurar que tales dispositivos son:

1. considerados como mercancías peligrosas en cuanto al manejo y requisitos de cargado;

2. contemplados en el manifiesto de control carga y equipaje.

RAC-SEA 4.70 Seguridad del Equipaje.

a) El proveedor del servicio establecerá procedimientos para asegurar que el equipaje se protege contra actos de interferencia no autorizada, desde el punto en el cual es revisado y escaneado (screened), cual sea el primero, hasta que:

1. Si el proveedor del servicio carga equipaje en el avión, hasta que la aeronave que transporta el equipaje despegue; o

2. hasta el punto en el cual el equipaje se transfiere y es aceptado por otra entidad, que continúa su manejo.

b) El proveedor del servicio establecerá un proceso acorde con regulaciones aplicables y/o los requisitos de las líneas aéreas y las autoridades aeroportuarias para asegurar artículos originados como equipaje de mano, antes de ser cargados a la aeronave, han sido:

- identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado;

- procesados por los controles apropiados de la seguridad.

c) El proveedor del servicio establecerá un proceso acorde con regulaciones aplicables y/o los requisitos de las líneas aéreas y las autoridades aeroportuarias para asegurar el equipaje sujeto a trasferencia, previo a ser liberado para ser cargado a la aeronave, se han sometido a los controles apropiados de la seguridad.

d) El proveedor del servicio establecerá un proceso acorde con regulaciones y/o requisitos aplicables de las líneas aéreas y las autoridades aeroportuarias, para asegurarse que previo a ser liberados para ser cargados a la aeronave, los envíos de elementos de carga del servicio de courier; han sido sometidos a la inspección apropiada por seguridad.

e) El proveedor del servicio establecerá un proceso acorde con regulaciones y requisitos aplicables a las líneas aéreas para asegurar la conciliación del equipaje en espera.

f) El proveedor del servicio establecerá procedimientos acordes con los requisitos de las líneas aéreas y de las autoridades relevantes, para el manejo de equipaje de espera en caso de una condición creciente de amenaza de la seguridad.

g) El proveedor del servicio dispondrá de bodegas seguras establecidas donde mantendrá el equipaje hasta ser remitido, reclamado o en su efecto se disponga de él.

h) Si el proveedor del servicio es responsable por el área de reclamo de equipaje, como una función de las operaciones de manejo de equipaje, el proveedor del servicio tendrá procedimientos para asegurar que, una vez que los pasajeros hayan concluido el reclamo de su equipaje, todo equipaje no reclamado es transferido rápidamente a un área de almacenaje segura.

RAC-SEA 4.75 Correo de Compañía.

Si el proveedor maneja el correo de la compañía para las líneas aéreas, el proveedor tendrá procedimientos para asegurar tales envíos se dirigen y se cargan dentro de la aeronave de acuerdo con los requisitos de las líneas aéreas y de las autoridades aeroportuarias.

RAC-SEA 4.80 Acceso a la Aeronave.

El proveedor del servicio establecerá procedimientos para la operación de las puertas de acceso y de la cabina, tales procedimientos estarán de acuerdo con los requerimientos aplicables en el acceso a la aeronave, desarrollados en el manual de operaciones.

RAC-SEA 4.85 Equipo para abordaje de pasajeros.

El proveedor del servicio establecerá procedimientos para la operación del puente de abordaje de pasajeros y/o otro equipo secundario para el abordaje, tales procedimientos estarán de acuerdo con los requerimientos aplicables en el manual de operaciones y las regulaciones de la autoridad aeroportuaria.

RAC-SEA 4.90 Personal.

a) El proveedor de servicios debe de disponer al menos de un supervisor durante el periodo que se esté prestando el servicio. El supervisor debe demostrar al menos un año de experiencia en labores de igual naturaleza o categoría.

b) Todo el personal debe estar debidamente entrenado de conformidad con lo estipulado en los Manuales del Operador a quienes les presten servicios, incluyendo las recurrencias.

c) Además de los entrenamientos del operador aéreo, a quien(es) le(s) preste servicio, el proveedor del servicio debe proporcionar el entrenamiento inicial y recurrente en mercancías peligrosas y seguridad.

RAC SEA 4.95 Entrenamiento.

a) Todos los empleados que estén dedicados al manejo de pasajeros deben ser capacitados y familiarizados para obtener experiencia práctica en:

1. Revisión, emisión de tiquetes y servicios de Check-In.

2. Reglas y procedimientos sobre aduanas y migración.

3. Sistema de transporte por tierra y manejo de discapacitados.

4. Requerimientos de seguridad contra actos de interferencia ilícita.

5. Procedimientos para el uso de la Terminal.

6. Capacidad para manejar los diferentes idiomas para atención del pasajero.

7. Operación de puentes y equipo.

8. Programa de seguridad, Plan de Emergencia y SMS del aeropuerto. Además de otra capacitación, que pueda solicitar la autoridad aeroportuaria.

9. El proveedor de servicios establecerá un entrenamiento inicial de 12 horas y un entrenamiento recurrente de 6 horas cada 2 años.

RAC SEA 4.100 Registros.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un sistema de registros que contenga información de al menos:

1. Entrenamiento. Expedientes del personal, con los resultados del entrenamiento recibido.

2. Servicio al Pasajero. Comprobantes de los documentos generados por el sistema de chequeo de pasajeros ya sea manual o computarizado, así como de su equipaje, del Manual de las aerolíneas a las que la empresa de servicios especializados de aeródromos les brinda servicios.

3. Auditorías e Inspecciones. Informes de resultados de auditorías e inspecciones internas y externas, con las correspondientes acciones correctivas implementadas.

4. Los registros serán organizados por tema y retenidos de conformidad con lo establecido por la regulación o el Manual de la aerolínea, pero nunca por un periodo menor de seis meses.

RAC-SEA 4.105 Periodo de Servicio Diario.

El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe tener el servicio disponible según requiera la aerolínea o la autoridad aeroportuaria, con capacidad para el manejo de vuelos en la madrugada o tarde en la noche, respetando los tiempos de servicio y descanso establecidos por la normativa laboral vigente de Costa Rica.

RAC-SEA 4.110 Seguros de Responsabilidad Civil.

El proveedor debe suscribir una Póliza de Seguro acorde con los niveles de riesgo del servicio, y de conformidad a lo que establezca el ente asegurador, de conformidad con lo dispuesto en la Subparte A, de este Reglamento.

Subparte E. SERVICIOS DE MAYORDOMÍA (CATERING)

RAC-SEA 5.00 Aplicabilidad.

La presente Subparte establece las normas de seguridad operacional que regulan los servicios de mayordomía.

RAC-SEA. 5.05 Alcance.

Los servicios de mayordomía (catering) incluyen el acondicionamiento y aprovisionamiento de productos, alimentos y bebidas para el uso y consumo de pasajeros.

RAC-SEA 5.10 Disposiciones Generales.

El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra habilitado para el suministro de productos, alimentos y bebidas para el uso y consumo de pasajeros, debe cumplir con el Reglamento para los Servicios de Alimentación al Público, No 37308-S emitida por el Ministerio de Salud y otras disposiciones nacionales e internacionales aplicables a la modalidad del servicio.

RAC-SEA 5.15 Manual de Operaciones.

Véase RAC-SEA 2.70 para estructurar el manual de operaciones de la organización.

RAC-SEA 5.20 Vehículos.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe disponer de una flota de vehículos para la atención de la aviación comercial y/o corporativa a fin de que no cause ninguna demora en los vuelos.

b) Deben tener un diseño dependiendo del tipo de aeronaves a servir.

c) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe garantizar que los vehículos para el suministro de bebidas y alimentos satisfaga las estándares técnicos de la industria (SAE, IATA, ISO, ATA o NFPA entre otros), previstos para equipo de asistencia técnica en tierra de aeronaves en los aeródromos y las especificaciones autorizadas.

d) Los vehículos de suministro de bebidas y alimentos deben contar con calzas para el momento de posicionarse junto a la aeronave.

e) Dichos vehículos no deben aproximarse a una aeronave hasta que las luces anticolisión hayan sido apagadas y haya sido calzada.

f) Los vehículos de suministro de bebidas y alimentos deben contar con un extintor contra incendio operativo y fácilmente accesible por cada vehículo, el cual podrá permanecer en el vehículo, siempre que se porte en encajes abiertos o en potros con amarres de apertura rápida. Además deben tener un "beacon" o faro de luz intermitente de seguridad, que debe estar encendido cuando el vehículo este en movimiento.

g. Está prohibido fumar dentro de los vehículos de suministro de alimentos y dentro de las instalaciones aeroportuarias.

Si las instalaciones del titular del proveedor se encuentran fuera de la zona de seguridad restringida del aeropuerto, las puertas de los vehículos que llevan alimentos deben tener seguros adecuados. Los vehículos deben ser limpiados diariamente y se mantendrán en condiciones de higiene correspondientes, según el Reglamento para los Servicios de Alimentación al Público, No 37308-S del Ministerio de Salud.

RAC-SEA 5.25 Personal.

a) El personal involucrado en la preparación, manipulación y transporte de bebidas y alimentos, deben cumplir con el Reglamento para los Servicios de Alimentación al Público, N° 37308-S del Ministerio de Salud.

b) El personal encargado de conducir los vehículos, debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. Licencia de conducir válida con la categoría correspondiente a los vehículos a operar.

2. Haber aprobado el/los curso(s) previsto(s) para el manejo sobre la plataforma, impartidos por la Autoridad Aeroportuaria del aeropuerto dónde se opere.

c) El personal encargado de conducir los vehículos debe aprobar el/los curso(s) de instrucción de la empresa. Debe estar debidamente habilitado y capacitado para el manejo de estos; conocer las reglas de seguridad para el desplazamiento sobre la plataforma y las reglas para atender los casos de emergencia aeroportuaria.

d) El personal encargado de conducir vehículos debe acompañarse de una persona guía para la aproximación a la aeronave y para el retiro del área de esta, así como cada vez que retroceda en la cercanía de la aeronave.

e) El personal encargado de conducir los vehículos no podrá poseer objetos o herramientas punzo cortantes en su vestimenta.

f) Todo el personal que ingrese a las zonas de seguridad restringida del aeropuerto, debe portar en forma visible el Carné de Identificación otorgado por el administrador del aeropuerto, para el acceso a las zonas de operación.

g) El personal que realiza las operaciones de suministro de productos, alimentos y bebidas en la aeronave, y se encarga de la apertura y cierre de las puertas, debe tener la capacitación y autorización del explotador aéreo. Esta capacitación debe registrarse en un archivo personal.

h) Los procedimientos de apertura y cierre de las puertas de la aeronave deben encontrarse en el Manual de Operaciones debidamente autorizados por la Autoridad y serán de aplicación tanto para el transportista como por la empresa de mayordomía.

RAC-SEA 5.30 Entrenamiento.

a) El personal que este directamente relacionado con el servicio de asistencia a las aeronaves, debe encontrarse capacitado en:

1. Familiarizarse con la aeronave en cuanto al acercamiento y seguridad de la aeronave.

2. Familiarización con las condiciones de seguridad de los carros de comida y la distribución de equipos y compartimientos de cocina dentro de las aeronaves (diseño de puertas).

3. Procedimientos de Evacuación y emergencia.

4. Generalidades del lado aéreo.

5. Programa de Seguridad del Aeropuerto.

6. Plan de Emergencias del Aeropuerto

7. Sistema SMS

8. El proveedor de servicios establecerá un entrenamiento inicial de 12 horas y un entrenamiento recurrente de 6 horas cada 2 años, según lo ha determinado la DGAC, excepto los puntos 4, 5, 6 y 7 cuya duración será de al menos 2 horas cada 2 años.

RAC-SEA 5.35 Implementos de Protección Personal.

a) El personal de conductores y operadores debe contar con los implementos mínimos de protección personal (protectores para oídos, zapatos protectores, chaleco reflectivo).

b) Los implementos de protección personal son de uso obligatorio y permanente mientras se realicen operaciones de abastecimiento de agua, bebidas alimentos a las aeronaves.

c) Las linternas, celulares, equipos de comunicación y herramientas a usarse deben ser a prueba de explosiones.

d) El personal encargado de conducir y operar el vehículo no podrá llevar consigo ningún tipo de armas u objetos punzo cortantes.

RAC-SEA 5.40 Registros.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia en Tierra debe establecer un sistema de registros que contenga información de al menos:

1. Entrenamiento. Expedientes del personal, con los resultados del entrenamiento recibido.

2. Mantenimiento. Comprobantes del mantenimiento efectuado al equipo y vehículos utilizados en la prestación del servicio.

3. Auditorías e Inspecciones. Informes de resultados de auditorías e inspecciones internas y externas, con las correspondientes acciones correctivas implementadas.

b) Los registros deberán mantenerse durante 5 años.

RAC-SEA 5.45 Seguros de Responsabilidad Civil.

El proveedor debe suscribir una póliza de seguro acorde a los niveles de riesgo del servicio y lo que establezca el ente asegurador, de conformidad con lo dispuesto en la Sub-Parte A.

Subparte F: SERVICIOS DE DESPACHO DE VUELO (PESO Y BALANCE)

RAC-SEA 6.00 Aplicabilidad.

La presente Subparte establece las Normas de Seguridad que regulan los Servicios de Despacho y Peso y Balance y Seguimiento al Vuelo.

RAC-SEA. 6.05 Alcance.

a) Los servicios de Despacho de Vuelos, Peso y Balance y Seguimiento al Vuelo, comprenden las siguientes funciones:

1. Analizar los reportes meteorológicos de los aeropuertos de destino y alternos del vuelo,

2. Coordinar la carga abordo incluyendo los artículos restringidos.

3. Calcular el combustible de la aeronave y enviar la orden de gaseo.

4. Distribuir la carga en la aeronave, tomando en cuenta las limitaciones de peso y balance de las aeronaves.

5. Calcular el Plan de Vuelo Operacional.

6. Analizar los NOTAMS de todo el vuelo.

7. Analizar conjuntamente con el piloto al mando, el despacho del vuelo.

8. Elaborar el peso y balance.

9. Mantener al día el reporte del tiempo y demoras.

10. Archivar la documentación del vuelo.

11. Coordinar el plan de vuelo ATC de las aeronaves.

12. Mantener al día el seguimiento de vuelos.

13. Realizar otras tareas solicitadas por el Supervisor de Despacho.

14. Activar el Plan de Emergencias cuando sea necesario.

15. Analizar errores detectados y efectuar las correcciones necesarias.

16. Mantener al día las publicaciones.

17. Distribuir peso y balance a las unidades que corresponda.

RAC-SEA 6.10 Manual de Operaciones.

Véase RAC-SEA 2.70, para estructurar el manual de operaciones de la organización.

RAC-SEA 6.15 Personal.

a) Para la prestación de esta clase de servicio el titular del certificado debe contar con el siguiente personal:

1. Personal titular de una licencia vigente de despachador de vuelos o Encargados de Operaciones de Vuelo emitida por la DGAC, de conformidad con el RAC-LPTA y con la posibilidad de ser debidamente habilitado en el (los) tipo(s) de aeronave(s) a las que va a despachar de conformidad con las atribuciones de su licencia.

b) Ningún operador de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra habilitado en Servicios de Despacho de Vuelos, puede programar un despachador de vuelo o encargado de operaciones de vuelo por más de 10 horas consecutivas de servicio.

c) Si el Despachador es programado por más de 10 horas de servicio en veinticuatro horas consecutivas, el operador de Servicios de Asistencia en Tierra habilitado en Servicios de Despacho de Vuelos, le debe proveer un periodo de descanso de por lo menos ocho horas.

d) El Despachador debe ser liberado de todo deber por lo menos un día completo calendario en cualquier periodo de siete días consecutivos.

RAC-SEA 6.20 Instalaciones.

Poseer oficinas/instalaciones adecuadas y equipadas que permitan al despachador el cumplimiento de sus funciones de conformidad con la normativa vigente.

RAC-SEA 6.25 Entrenamientos.

a) El personal de Despacho deberá mantenerse debidamente entrenado y recibir capacitación por parte de la línea aérea nacional o extranjera.

b) Deberá recibir los cursos de conversión del operador especializado de aeródromos para el cual labora.

c) Haber aprobado el/los curso(s) previsto(s) para el manejo sobre la plataforma, impartidos por la Autoridad Aeroportuaria del aeropuerto dónde se opere.

RAC-SEA 6.30 Control de Operaciones y Seguimiento de Vuelos.

a) Para la prestación de control de operaciones y seguimiento de vuelo (flight following) el titular del certificado cumplirá con lo siguiente:

1. Poseer las instalaciones para centro de comunicaciones equipada con las ayudas y equipos necesarios para la correcta prestación de este servicio (frecuencia de radio HF).

2. Contar con los Manuales de Operaciones de las líneas aéreas a las que les presta servicios.

3. Poseer y mantener los equipos y elementos disponibles en buenas condiciones para la correcta prestación de los servicios aeroportuarios.

RAC-SEA 6.35 Registros.

a) El proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un sistema de registros que contenga información de al menos:

1. Entrenamiento. Expedientes del personal, con los resultados del entrenamiento recibido.

2. Mantenimiento. Comprobantes del mantenimiento efectuado al equipo y vehículos utilizados en la prestación del servicio.

3. Auditorias e inspecciones. Informes de resultados de auditorías e inspecciones internas y externas, con las correspondientes acciones correctivas implementadas.

b) Los Registros deberán mantenerse durante 5 años.

RAC-SEA 6.40 Seguros de Responsabilidad Civil.

El proveedor debe suscribir una Póliza de Seguro acorde a los niveles de riesgo del servicio, y lo que establezca el ente asegurador de conformidad con lo dispuesto en la Subparte A, de este Reglamento.

SUB PARTE G: SERVICIO DE SEGURIDAD

RAC-SEA 7.05 Aplicabilidad.

La presente Subparte establece las Normas que Regulan los Servicios de Seguridad.

RAC-SEA 7.10 Alcance.

Los Servicios de Seguridad incluyen las siguientes funciones:

a. Seguridad de la aeronave.

b. Seguridad del equipaje de mano y de bodega.

c. Seguridad de la carga y correo.

d. Seguridad de pasajeros.

e. Seguridad de zonas restringidas.

f. Seguridad de Provisiones, suministros y piezas de repuesto de la línea aérea.

RAC SEA 7.15 Normas Generales.

a) Todo titular de un Certificado de Operador de Servicios Especializados de Aeródromos que brinde Servicios de Seguridad en las áreas restringidas dentro de las instalaciones de los aeropuertos, aeronaves y que tenga contacto con los pasajeros, equipajes, carga, suministros y afines, debe:

1. Cumplir con las normas, regulaciones y disposiciones que emita la DGAC, así como acatar la autoridad de sus Inspectores durante el cumplimiento de sus funciones.

2. Contar con un Certificado Operativo en la modalidad de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra emitido por la DGAC.

3. Contar con la licencia vigente del Ministerio de Seguridad Pública.

4. Ajustarse a las funciones aprobadas por la DGAC, para brindar el servicio de seguridad.

5. Asegurarse que el personal involucrado con la seguridad esté familiarizado y cumpla con los requerimientos pertinentes del programa de seguridad aprobado e instruido al personal previamente al inicio de sus funciones.

6. Conocer y cumplir con lo señalado en el Programa de Seguridad del Operador del Aeropuerto y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación (AVSEC) y la normativa DGAC vigente.

7. Aportar copia de los carnets de policía auxiliar vigentes, del personal asignado en las instalaciones aeroportuarias.

8. Cumplir con el RAC 17 Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses Seguridad de la Aviación Civil, Nº 31802-MOPT.

RAC-SEA 7.20 Manual de Operaciones.

Véase RAC-SEA 2.70), para estructurar el Manual de Operaciones de la organización.

RAC-SEA 7.25 Programa de Instrucción y Entrenamiento.

Todo titular de Certificado de Operador de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra que brinde Servicios de Seguridad en las zonas restringidas en los aeropuertos, deberá presentar un Programa de Entrenamiento sobre seguridad aeroportuaria, que cumpla como mínimo con el Curso de Instrucción de Seguridad conocido como AVSEC Básico, para el personal que vaya a desempeñar tareas de controles de seguridad, inspección de pasajeros y su equipaje de mano, como del equipaje de bodega (facturado); así como los cursos necesarios para el manejo de equipos tecnológicos utilizados en las labores de revisión. Estos entrenamientos deben ser impartidos por instructores acreditados por la DGAC. De igual forma debe estar de acuerdo, con la RAC-17, las Directivas de Seguridad y Circulares de Información emitidas por la DGAC.

RAC-SEA 7.30 Personal.

a) El personal no podrá portar armas, objetos o herramientas punzo cortantes en los bolsillos de su vestimenta.

b) Todo el personal que ingrese a las zonas de seguridad restringida deberá llevar en forma visible su identificación otorgada.

c) El personal que realice alguna función en la plataforma deberá contar con los implementos mínimos de seguridad en forma permanente de conformidad con lo establecido por el Operador del Aeropuerto.

d) El personal que presta los servicios de seguridad a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias, debe ser objeto de verificaciones de antecedentes judiciales y procesos de reclutamiento y selección.

e) El solicitante de un Certificado de Operador de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra que brinde Servicios de Seguridad, debe definir y establecer un Coordinador de Seguridad en Tierra, quien será el responsable de implementar las medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el Programa de Seguridad de su representada y dar el debido cumplimiento a la regulación en seguridad de la aviación vigente.

RAC-SEA 7.35 Equipos de inspección.

a) Todo equipo de inspección deberá estar autorizado por la DGAC de conformidad con el RAC-17 y deberá cumplir con las especificaciones técnicas del fabricante

b) El personal de seguridad que realiza funciones con los equipos de rayos X deberá cumplir con los tiempos de operación y descanso establecidos en el RAC 17.

RAC-SEA 7.40 Registros.

El solicitante de un Certificado de Operador de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra que brinde servicios de seguridad debe nombrar un responsable de administración, tenencia y conservación de los registros de: entrenamiento del personal, verificación de antecedentes, control de calidad, inspecciones y pruebas del equipo de seguridad y todos aquellos registros atinentes a la operación. Mismos que deben ser protegidos y conservados por un período mínimo de 5 años y estar disponibles para los inspectores de la DGAC.

RAC-SEA 7.45 Instalaciones.

Poseer oficinas/instalaciones adecuadas y debidamente equipadas.

RAC-SEA 7.50 Seguros de Responsabilidad.

El proveedor debe suscribir una Póliza de Responsabilidad Civil acorde con los niveles de riesgo del servicio, que será un requisito de operación que se verificará en las inspecciones, de conformidad con lo dispuesto en la Subparte A de esta regulación y lo que establezca el ente asegurador.

Adicionalmente, deberá suscribir una Póliza de Riesgos del Trabajo que será un requisito de operación que se verificará en las inspecciones.

RAC-SEA 7.55 Planes de Contingencia.

Todo titular de Certificado de Operador de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe adoptar un plan de contingencias en materia de seguridad de la aviación, que pretenda atender todo incidente o emergencia, los cuales deben ser implementados a solicitud de la DGAC, asegurando que la información contenida en dicho plan es actual y cierta y que las personas apropiadas son notificadas de los cambios. Adicionalmente tienen la responsabilidad de participar en los ejercicios de Planes de Contingencias

requeridos por el aeropuerto según lo descrito en el Programa de Seguridad o el Plan de Emergencia del Operador del Aeropuerto.

SUBPARTE H. SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE LÍNEA.

Nota: La Habilitaciones para explotar el Servicio de Mantenimiento de Línea, se otorgarán de conformidad con las Secciones aplicables del RAC-145.

SUBPARTE I. PARQUEO DE AERONAVES EN PLATAFORMA*(*)*

RAC-SEA 10.00 APLICABILIDAD.

La presente Subparte establece las Normas de Seguridad Operacional que regulan los servicios de Parqueo de Aeronaves en plataforma.

RAC-SEA. 10.05 ALCANCE.

Los servicios de Parqueo de Aeronaves en plataforma incluyen las siguientes funciones:

a) Parqueo de aeronaves en la plataforma.

b) Movilización de la aeronave.

RAC-SEA 10.10 FACILIDADES Y SERVICIOS.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe disponer de plataformas para el parqueo de aeronaves, con las respectivas calles de rodaje acorde al modelo de las aeronaves, su tipo de operación y las regulaciones aplicables de diseño de calles de rodaje y plataformas. De misma forma contar con oficinas e instalaciones, debidamente adecuadas y destinadas a la planificación, coordinación, a las cuales presta el servicio, y disponer de áreas de servicios básicos para la atención del personal. Las cuales que estarán disponibles las 24 horas del día o de conformidad con los horarios de la terminal aérea donde operan:

a) Ningún operador aéreo que utilice la plataforma lo dispondrá y/o utilizará por más de 01 mes calendario (salvo que sea plataforma propia), por lo cual coordinará la llegada y salida con el Administrador del aeropuerto.

b) El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra establecerá procedimientos para informar a la administración del aeropuerto la hora exacta de la llegada y salida de la plataforma de la aeronave.

c) El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra en conjunto con al administrador del aeródromo, deberá delimitar los espacios para acomodar las aeronaves de forma ordenada, segura, de fácil movimiento dentro de la plataforma y que cumpla con las separaciones de norma.

d) El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra y el administrador del aeródromo definirán las capacidades físicas de cada puesto de estacionamiento de aeronaves y como se interrelacionan con las posiciones adyacentes, con los tipos de aeronaves que operarán en éstos, los servicios disponibles, restricciones; considerando las siguientes características:

1. Aeronave de mayor envergadura de diseño y tipos de aeronave que puede ser

2. asignados a las plataformas (dimensiones de envergadura y longitud),

3. Restricciones para el ingreso (rodaje o remolcado) y salida de aeronaves (salida en mínima potencia, salida obligatoria con remolque).

Las plataformas de parqueo de aeronaves, así como sus calles de rodaje, dimensiones, márgenes y separación de los puestos de estacionamiento deben cumplir con lo establecido en el Anexo 14, Volumen 1 de la OACI.

RAC SEA 10.15 EQUIPO Y SUMINISTROS.

a) El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe disponer del equipo adecuado y necesario para cada habilitación de servicio autorizado en las cantidades suficientes y del tipo requerido para cada aeronave.

b) Debe disponer del equipo e insumo necesario para atender cualquier derrame de combustibles, aceites y fluido hidráulicos. Los empleados serán entrenados en los procedimientos para atender, controlar y limpiar tales derrames, de conformidad con los lineamientos vigentes por la DGAC y la administración del aeropuerto.

c) El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe disponer al menos del siguiente equipo, conforme a las habilitaciones autorizadas, para la atención de las operaciones, de conformidad con el documento IATA Airport Handling Manual:

1. Tractores remolcadores según la categoría de aviones a servir.

2. Barras de remolque para el tipo de avión.

3. Cabezas de remolque para el tipo de avión.

4. GPU acorde a los aviones a servir.

5. Loader

6. Arranque neumático

7. Aire acondicionado

8. Equipo de atención de pasajeros de movilidad reducida

9. Bandas transportadoras de equipaje (fajas)

10. Carretas

11. Dollies

12. Contenedores

13. Slave pallet

14. Tractores móviles

15. Montacargas

16. Cunas

17. Toillet

18. Agua potable

19. Escaleras

20. Extintores

21. Calzos

22. Conos

23. Linternas y equipo para las señales tierra-cabina de vuelo RAC-SEA 10.20 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe contar con un Programa de Mantenimiento para sus equipos debidamente aprobado por el Administrador del aeropuerto correspondiente y mantenerlos en buena condición de funcionamiento. En caso de que no realice el mantenimiento, debe asegurarse y controlar que este se realice en forma correcta.

El programa de mantenimiento debe someterse a revisión anualmente por parte de la Administración del aeropuerto.

RAC-SEA 10.25 GUÍA PARA EL PARQUEO DE AERONAVES EN PLATAFORMA.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, cuyo personal realice operaciones de parqueo de aeronaves adentro de la plataforma y salida de estas; deberá contar con un Manual de Procedimientos aprobados por la DGAC, para asegurarse que las aeronaves queden debidamente parqueadas y aseguradas:

a) Uso de señales manuales para la comunicación entre el personal para el movimiento de equipo de soporte en tierra.

Incluyendo precauciones a seguir de no iniciar movimiento si el conductor u operario del vehículo o equipo, no tiene a vista el señalero.

b) Procedimientos a seguir en concordancia con las recomendaciones del fabricante de la aeronave, sobre remolque, retroempuje, conexión o desconexión de energía.

c) Señales manuales internacionales utilizadas para la comunicación entre el personal de tierra y el personal de vuelo en cabina, incluyendo la ubicación de los señaleros (en caso de plataforma congestionada o que no se guarden las separaciones mínimas).

d) Fraseología para la comunicación verbal utilizada entre el personal de tierra y el personal de vuelo en cabina.

e) Emplazamiento de conos de seguridad en plataforma para indicar zonas de peligro.

f) En caso de que el embarque y desembarque de pasajeros se efectué en plataforma, debe establecer procedimientos para su protección durante el recorrido entre la aeronave y las terminales.

g) Establecer prácticas y procedimientos escritos para el personal que realice operaciones de aparcamiento / estacionamiento de aeronaves.

h) Los procedimientos del guía de aeronaves deben estar al alcance del personal que realice las funciones de parqueo / estacionamiento y deben haber sido revisados y coordinados por el explotador aéreo.

i) Establecerá un procedimiento para asegurar que los calzos para las aeronaves utilizados en las operaciones cumplan con las especificaciones reconocidas en cuanto a seguridad del personal y las aeronaves.

j) El personal que realice las operaciones de parqueo / estacionamiento de aeronaves, debe contar con los implementos necesarios para realizar estas funciones (varas para parqueo iluminadas para el aparcamiento nocturno).

RAC SEA 10.30 CONDUCTOR U OPERARIO DE VEHÍCULO O EQUIPO.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un procedimiento debidamente aprobado por la DGAC, para asegurar que el equipo es operado por personal calificado de tal forma que no cause daños a las personas ni a la aeronave.

RAC-SEA 10.35 ENTRENAMIENTO.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer en su Manual de Operaciones un Programa de Entrenamiento para la capacitación inicial y

recurrente del personal operativo, de supervisión y gerencial; que incluya al menos lo siguiente:

a) Regulaciones y estándares de la industria,

b) Manual de operaciones de la compañía,

c) Prevención y control de fuego, Uso de extintores,

d) Atención de derrames.

e) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional -SMS-.

f) Programa de Seguridad del Aeropuerto

g) Plan de Emergencia del Aeropuerto.

h) Manuales de operación del Aeropuerto (MOA) El entrenamiento inicial será de 12 horas y el entrenamiento recurrente de 6 horas cada dos años, excepto los puntos 7,8 y 9 cuya duración será de al menos 2 horas cada 2 años. Debe incluirse en el programa el periodo y metodología a seguir en el Puesto de Trabajo (On the Job Training -OJT-), para empleados que no tengan experiencia previa, antes que se le asignen funciones en forma individual.

RAC-SEA 10.40 REGISTROS.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un sistema de registros que contenga la siguiente información:

a) Entrenamiento. Expedientes del personal, con los resultados del entrenamiento recibido.

b) Auditorias e inspecciones. Informes de resultados de auditorías e inspecciones internas y externas, con las correspondientes acciones correctivas implementadas.

c) Pruebas de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol.

d) Los registros deberán mantenerse durante 5 años.

e) En caso de ser requerido, los registros deben estar disponibles para la Administración del Aeropuerto o la Autoridad Aeronáutica.

RAC-SEA 10.45 PERIODO DE SERVICIO DIARIO.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe tener el servicio disponible según lo requiera el operador o la autoridad aeroportuaria, con capacidad para el manejo de aeronaves en la plataforma ya sea en la madrugada, tarde o noche, respetando los servicios y descansos establecidos por la normativa laboral vigente de Costa Rica.

RAC-SEA 10.50 SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe suscribir una póliza de seguro acorde a los niveles de riesgo del servicio, que será un requisito de operación que se verificará en las inspecciones, de conformidad con lo dispuesto en la Sub- Parte A, de este reglamento.

(*) (Así reformado la subparte I) anterior por el artículo 2° del decreto ejecutivo N° 42660 del 4 de setiembre del 2020)

SUBPARTE J. PROTECCIÓN Y ALMACENAJE

DE AERONAVES "HANGARAJE*(*)*"

RAC-SEA 10.00 APLICABILIDAD.

La presente Subparte establece las Normas de Seguridad Operacional que regulan los servicios de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje".

RAC-SEA. 10.05 ALCANCE.

Los servicios de protección y almacenaje de aeronaves "Hangaraje" las siguientes funciones:

a) Parqueo de aeronaves en el hangar.

b) Movilización de la aeronave dentro del hangar.

RAC-SEA 10.10 FACILIDADES Y SERVICIOS.

a) El Operador de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje", debe poseer hangares para proporcionar almacenaje bajo techo de aeronaves; acorde con la clase de aeronave y nivel de operaciones

b) Debe disponer de oficinas e infraestructura adecuadas y destinadas a la planificación, coordinación, a las cuales presta el servicio, y disponer de áreas de servicios básicos para la atención del personal. Las cuales que estarán disponibles las 24 horas del día o de conformidad con los horarios de la terminal aérea donde operan.

c) El operador aéreo que utilice el servicio de Hangar todo el tiempo que haya disponibilidad de espacio, por lo cual coordinará la llegada y salida con el Administrador del aeropuerto.

d) El Operador de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje", deberá delimitar los espacios para acomodar las aeronaves de forma ordenada, segura y de fácil movimiento dentro del hangar.

RAC SEA 10.15 EQUIPO Y SUMINISTROS.

El proveedor de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje", debe disponer del equipo adecuado y necesario para cada habilitación de servicio autorizada en las cantidades suficientes y del tipo requerido para cada aeronave. Debe disponer al menos del siguiente equipo, conforme a las habilitaciones autorizadas, para la atención de las operaciones, de conformidad las normativas nacionales, regulaciones del aeropuerto, manual de fabricantes de las aeronaves a atender y otras normas de la industria como el documento IATA Airport Handling Manual:

a) Tractores remolcadores según la categoría de aviones a servir.

b) Barras de remolque para el tipo de avión.

c) Cabezas de remolque para el tipo de avión.

d) GPU acorde a los aviones a servir.

e) Aire acondicionado

f) Toillet

g) Agua potable

h) Extintores.

i) Calzos.

j) Conos

k) Linternas y equipo para las señales tierra-cabina de vuelo.

RAC-SEA 10.20 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO.

El proveedor de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje", debe contar con un Programa de Mantenimiento para sus equipos debidamente aprobado por el Administrador del aeropuerto correspondiente y mantenerlos en buena condición de funcionamiento.

El programa de mantenimiento debe someterse a revisión anualmente por parte de la Administración del aeropuerto.

RAC-SEA 10.25 GUÍA PARA EL PARQUEO DE AERONAVES.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, cuyo personal realice operaciones de parqueo de aeronaves dentro del hangar y salida de estos; deberá contar con un Manual de Procedimientos aprobados por la DGAC, para asegurarse que las aeronaves queden debidamente parqueados y asegurados:

a) Uso de señales manuales para la comunicación entre el personal para el movimiento de equipo de soporte en tierra.

Incluyendo precauciones a seguir de no iniciar movimiento si el conductor u operario del vehículo o equipo, no tiene a vista el señalero.

b) Procedimientos a seguir en concordancia con las recomendaciones del fabricante de la aeronave, sobre remolque, retroempuje, conexión o desconexión de energía.

c) Señales manuales internacionales utilizadas para la comunicación entre el personal de tierra y el personal de vuelo en cabina, incluyendo la ubicación de los señaleros (en caso de plataforma congestionada o que no se guarden las separaciones mínimas).

d) Fraseología para la comunicación verbal utilizada entre el personal de tierra y el personal de vuelo en cabina.

e) Emplazamiento de conos de seguridad en plataforma para indicar zonas de peligro.

f) Establecer prácticas y procedimientos escritos para el personal que realice operaciones de aparcamiento / estacionamiento de aeronaves.

g) Los procedimientos del guía de aeronaves deben estar al alcance del personal que realice las funciones de parqueo / estacionamiento y deben haber sido revisados y coordinados por el explotador aéreo.

h) Establecerá un procedimiento para asegurar que los calzos para las aeronaves utilizados en las operaciones cumplan con especificaciones reconocidas en cuanto a seguridad del personal y las aeronaves.

i) El personal que realice las operaciones de parqueo / estacionamiento de aeronaves, debe contar con el implemento necesario para realizar estas funciones (varas para parqueo iluminadas para el aparcamiento nocturno).

RAC SEA 10.30 CONDUCTOR U OPERARIO DE VEHÍCULO O EQUIPO.

El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra debe establecer un procedimiento debidamente aprobado por la DGAC, para asegurar que el equipo es operado por personal calificado de tal forma que no cause daños a las personas ni a la aeronave.

RAC-SEA 10.35 ENTRENAMIENTO.

El proveedor de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje" debe establecer en su Manual de Operaciones un Programa de Entrenamiento para la capacitación inicial y recurrente del personal operativo, de supervisión y gerencial; que incluya al menos lo siguiente:

a) Regulaciones y estándares de la industria,

b) Manual de operaciones de la compañía,

c) Prevención y control de fuego, Uso de extintores,

d) Atención de derrames.

e) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional -SMS-.

f) Programa de Seguridad del Aeropuerto

g) Plan de Emergencia del Aeropuerto.

h) Manual de Operación del Aeropuerto (MOA)

El entrenamiento inicial será de 12 horas y el entrenamiento recurrente de 6 horas cada dos años, excepto los puntos 6,7 y 8 cuya duración será de al menos 2 horas cada 2 años. Debe incluirse en el programa el periodo y metodología a seguir en el Puesto de Trabajo (On the Job Training -OJT-), para empleados que no tengan experiencia previa, antes que se le asignen funciones en forma individual.

RAC-SEA 10.40 REGISTROS.

El proveedor de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje" debe establecer un sistema de registros que contenga

la siguiente información:

a) Entrenamiento. Expedientes del personal, con los resultados del entrenamiento recibido.

b) Auditorias e inspecciones. Informes de resultados de auditorías e inspecciones internas y externas, con las correspondientes acciones correctivas implementadas.

c) Pruebas de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol.

d) Los registros deberán mantenerse durante 5 años.

En caso de ser requerido, los registros deben estar disponibles para la Administración del Aeropuerto o la Autoridad Aeronáutica.

RAC-SEA 10.45 PERIODO DE SERVICIO DIARIO.

El proveedor de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje" debe tener el servicio disponible según lo requiera el operador o la autoridad aeroportuaria, con capacidad para el manejo de aeronaves en los hangares ya sea en la madrugada, tarde o noche, respetando los servicios y descansos establecidos por la normativa laboral vigente de Costa Rica.

RAC-SEA 10.50 SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

El proveedor de Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje" debe suscribir una póliza de seguro acorde a los niveles de riesgo del servicio, que será un

requisito de operación que se verificará en las inspecciones, de conformidad con lo dispuesto en la Sub- Parte A, de este reglamento.

(*) (Así reformado la subparte J) anterior por el artículo 2° del decreto ejecutivo N° 42660 del 4 de setiembre del 2020)

Ficha articulo

Artículo 2º-Este Decreto rige 12 meses después a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.-San José, a los 04 días del mes de 12 de dos mil trece.

Ficha articulo

Transitorio Único. Los permisos otorgados por el CETAC antes de la fecha de entrada en vigencia de la presente normativa, conservarán sus derechos hasta la fecha de su vencimiento.

Ficha articulo

Fecha de generación: 17/2/2025 11:21:15