

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA No. AGA – CIR – 016-2020

14 de Septiembre de 2020

ASUNTO: PROGRAMA DE FORMACIÓN DEL PERSONAL DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS SSEI

1. **Finalidad:** Esta Circular de Asesoramiento (CA) proporciona información sobre cursos y materiales de referencia para la formación del personal del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, con el objetivo de que los operadores de aeropuertos internacionales de la República de Honduras tengan una referencia para la preparación de los programas de capacitación del personal SSEI de acuerdo a lo establecido en el Manual de Certificación de Aeródromos y RAC 139.
2. **A quien afecta esta CA:** Este documento afecta las responsabilidades de los operadores de aeródromos internacionales del Estado y a los que aplique las RAC 14 y RAC 139.
3. **Fundamento:** RAC 14 Diseño y Construcción de Aeródromos, Anexo 14 Vol. 1, de la OACI, Diseño y Operación de Aeródromos; Documento 9476 de la OACI, Manual de Sistema de Guía y Control del movimiento en la Superficie; Documento 9859 AN/460 de la OACI, Manual de Gestión de la Seguridad Operacional; Documento 9137 AN/898 Parte 8 de la OACI, Manual de Servicios de Aeropuertos; Servicios Operacionales de Aeropuerto, AC-150/5210-17B, de la FAA.
4. **Antecedentes:** Si bien es cierto que el reconocimiento de la necesidad de proveer mecanismos para el combate, control y extinción de incendios en los aeropuertos es un tema debatido con frecuencia cuando se tocan aspectos relativos a la formación del personal de seguridad operacional de un aeropuerto, no es menos cierto que se ha ido postergando el tema de la formación básica que debe requerirse al personal que compone las brigadas para atención de tales servicios y hasta la fecha se ha hecho referencia a esta formación de una manera muy generalizada y por su amplitud a veces resulta motivo de confusión para el cumplimiento por parte de los operadores de aeropuertos. En procura de salvaguardar tal situación, la AHAC ha elaborado la presente circular en la cual traza los lineamientos a considerar en la preparación de un programa de formación de un bombero aeroportuario, detallando los aspectos esenciales que deberán tenerse en cuenta.
5. **Aplicabilidad:** El material contenido en esta CA es aplicable en la preparación de los programas de formación del personal que participa en las labores de rescate y extinción de incendios y rescate de aeronaves en todos los aeropuertos civiles con servicio internacional de la República de Honduras. En general, el uso de la CA es obligatorio para todos los aeropuertos internacionales del Estado hondureño y para todos los demás aeropuertos de uso público con operaciones internacionales.

6. **Responsabilidad:** El material contenido en esta CA es aplicable para el uso en todos los aeropuertos civiles. La AHAC velará porque las especificaciones de la presente circular sean aplicadas en la preparación de los programas de formación del personal que labora en el área de lucha contra incendios y rescate de aeronaves. En general, el uso de la CA es obligatorio para todos los aeropuertos internacionales del Estado hondureño y para todos los demás aeropuertos de uso público con operaciones internacionales, existentes o en proyecto.

7. **Definiciones:**

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

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

Instalaciones y equipo de aeródromo: Instalaciones y equipo dentro o fuera de los límites de un aeródromo, construidos o instalados y mantenidos para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

8. **Acrónimos**

AHAC: Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

RAC: Regulación de Aeronáutica Civil

SSEI: Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

SCBA: Aparato de respiración autosuficiente

SMGCS: Sistema de guía y control del movimiento en la superficie

NFPA: Asociación Nacional de Protección contra el fuego

GRE: Guía de respuesta en caso emergencia

9. **Requisitos de los Aeropuertos Certificados.**

9.1 El RAC 139, establece que cada titular de un certificado de aeropuerto asegure que el personal de extinción de incendios está debidamente capacitado para ejercer sus funciones. Las recomendaciones de este CA incluyen un método para el cumplimiento de esta disposición. Los requisitos mínimos para un programa de formación se enumeran a continuación. Estas recomendaciones no pretenden ser los estándares de competencia para los bomberos del aeropuerto, sino que se ofrecen para ayudar al operador del aeropuerto a establecer y garantizar un programa de capacitación adecuado. Sin embargo, la competencia es la clave para un exitoso programa de formación SSEI. El número de horas de formación varían de individuo a individuo.

Recomendamos realizarse como mínimo, no menos de 40 horas de formación anuales periódicas para cada personal SSEI por lo menos cada 12 meses consecutivos del calendario.

9.2 Disposiciones Generales.

9.2.1 Currículum de entrenamiento.

9.2.1.1 El programa de formación debe incluir la instrucción inicial y recurrente en la formación, al menos, los aspectos a continuación enumerados en 1 a 13. Se define como inicial, la formación impartida a un nuevo aspirante a bombero aeronáutico para permitir que identifique e interprete las teorías avanzadas, hechos, conceptos, principios, requisitos, procedimientos, equipos y componentes de SSEI tal como se aplica a las aeronaves que operen en el aeropuerto y para realizar todas las tareas necesarias de forma segura y fiable conforme con los procedimientos establecidos.

9.2.1.2 La formación recurrente se define como la formación impartida a un empleado con la frecuencia necesaria, pero no menos de 12 meses consecutivos al año, para que mantengan un nivel satisfactorio de competencia. La frecuencia apropiada para el entrenamiento periódico puede variar ampliamente de un aeropuerto a otro y de un empleado a otro. El entrenamiento en algunos casos requerirá la coordinación con las compañías aéreas y otras organizaciones locales en el aeropuerto. Los aspectos a considerar serán los siguientes:

1. Familiarización con las características y operaciones aeroportuarias

El programa debe capacitar al personal tanto durante las horas diurnas, como las nocturnas para que sean capaces de realizar lo siguiente:

- a) Describir la nomenclatura de la pista y calles de rodaje;
- b) Describir el sistema de luces del aeródromo;
- c) Describir el sistema de señalización horizontal y vertical del aeródromo;
- d) Identificar y localizar las diversas ayudas de navegación aérea que se encuentra en el aeródromo;
- e) Conocer las normas y reglamentos relativos al acceso y a la circulación de vehículos del aeródromo;
- f) Conocer las normas y reglamentos que rigen la seguridad del aeródromo;
- g) Localizar un punto dado en un mapa reticulado o mapa general utilizado en el aeródromo;
- h) Identificar las características del terreno utilizando los símbolos del mapa;
- i) Identificar las instalaciones y características superficiales de las zonas de respuesta crítica que presentan un peligro para la respuesta del vehículo;
- j) Identificar las instalaciones y las características superficiales del terreno en las zonas de respuesta crítica que puedan limitar la capacidad de la respuesta del vehículo;

- k) Determinar la dirección probable de desplazamiento de combustible de un sistema de distribución de combustible en una simulación de derrame en él;
- l) Demostrar el funcionamiento de las válvulas del sistema de combustible y bombas para controlar el flujo de combustible en el sistema; y
- m) Identificar los materiales peligrosos y la localización en la que se almacenan o se utilizan con frecuencia en la propiedad del aeropuerto.

2. Familiarización con las aeronaves

Los operadores aéreos comerciales y de carga que utilicen el aeródromo deben instruir al personal SSEI del aeródromo, en el modelo específico de avión con que operen, para que sean capaces de hacer lo siguiente:

- a) Situación y funcionamiento de las salidas normales y de emergencia.
- b) Disposición de los asientos.
- c) Tipo de combustible y alojamiento del (de los) depósito(s).
- d) Ubicación de las baterías y los interruptores de aislamiento.
- e) Situación de los puntos de penetración en el avión.
- f) Tipos de aeronaves: comerciales, carga, aviación general, aviación de negocios corporativa y militares.
- g) Principales componentes de las aeronaves.
- h) Tipos de motores y sus aplicaciones: motores alternativos de combustión interna, motores de turbina de gas, componentes y variaciones del motor
- i) Riesgos de las aeronaves respecto a la salud de los bomberos, relacionados con hélices, helicópteros y con motores a reacción.
- j) Otros componentes de las aeronaves como: iluminación, compartimientos de carga entre otros.
- k) Construcción y materiales estructurales de la aeronave: aluminio y aleaciones de aluminio, acero, magnesio y aleaciones de magnesio, titanio, materiales aeroespaciales, compuestos avanzados, madera entre otros.

3. Seguridad en el rescate y extinción de incendios y vestimenta y equipo respiratorio de protección

El programa debe capacitar al personal de tal manera que sean capaces de realizar lo siguiente:

- a) Identificar los peligros asociados con los camiones de rescate y extinción de incendios.

- b) Determinar el potencial de los efectos del estrés sobre el personal de los servicios de emergencia implicados en una situación de víctimas en masa.
- c) Identificar el propósito y las limitaciones de la ropa de protección personal aprobados para ser utilizados.
- d) Demostrar ponerse la ropa de protección personal aprobado en 1 minuto.
- e) Identificar el propósito de auto-respiración (SCBA).
- f) Identificar los componentes y el funcionamiento del aparato respiratorio autónomo.
- g) Identificar las limitaciones de la SCBA.
- h) Demostrar la colocación dentro de 1 minuto y el uso de un aparato respiratorio autónomo aprobado.
- i) Demostrar el cambio del cilindro de suministro de aire de un miembro del equipo con un cilindro de suministro de aire agotado.
- j) Al momento de estar usando un aparato respiratorio autónomo, demostrar las acciones que debe tomarse en las situaciones de emergencia mientras ocurre lo siguiente: la alarma de aire bajo se activa, el suministro de aire se agota, el mal funcionamiento del regulador, la pieza de la cara está dañada, la manguera de baja presión está dañada y la manguera de alta presión está dañada.
- k) Mientras usa un aparato respiratorio autónomo, demostrar las medidas que deben adoptarse para ayudar a un miembro del equipo que experimenta una de las siguientes situaciones de emergencia: la alarma de aire bajo se activa, el suministro de aire se agota, el mal funcionamiento del regulador, la máscara está dañada, la manguera de baja presión está dañada o la manguera de alta presión está dañada.
- l) La identificación de técnicas para la protección contra los riesgos de enfermedades transmisibles.

4. Sistemas de comunicaciones de emergencia, incluyendo alarmas de fuego

El programa debe capacitar al personal de tal manera que sean capaces de hacer lo siguiente:

- a) Identificar los procedimientos para la recepción de una alarma de emergencia.
- b) Identificar las frecuencias de radio y canales utilizados por su organización y las organizaciones de ayuda mutua.
- c) Identificar los procedimientos relativos a múltiples alarmas y ayuda mutua.
- d) Demostrar el conocimiento del alfabeto fonético.
- e) Demostrar el uso de todos los equipos de comunicación de su organización utilizados.
- f) Demostrar el procedimiento adecuado para la obtención de la autorización de la torre de control o de la autoridad responsable, para el movimiento en la superficie.

- g) Dar un informe sobre la situación inicial de un accidente de avión simulado.
- h) Demostrar conocimiento en el uso de señales de mano estandarizadas para el rescate de aeronaves incendiadas.
- i) Identificar las señales de mano estándares que se utilizan para comunicarse con el personal de las tripulaciones.
- j) Identificar las señales de luz de emergencia utilizados por la torre de control aérea.

5. Uso de mangueras, torretas, pistolas y otros equipamientos requeridos para el cumplimiento del RAC 139

El programa debe capacitar al personal de tal manera que sean capaces de realizar lo siguiente:

- a) Identificar el propósito de cada herramienta y el de los equipos utilizados.
- b) Identificar la ubicación de cada herramienta y de los equipos utilizados.
- c) Identificar los peligros asociados con cada herramienta y de los equipos utilizados.
- d) Identificar los procedimientos adecuados para el uso y mantenimiento de cada herramienta y el de los equipos utilizados.
- e) Identificar el propósito de cada manguera, boquilla, y la adaptación usada.
- f) Determinar la ubicación de cada manguera, boquilla, y la adaptación usada.
- g) Determinar los tamaños y las cantidades de mangueras utilizadas en cada vehículo.
- h) Determinar los procedimientos adecuados para el uso y mantenimiento de cada manguera, boquilla, y la adaptación usada.
- i) Determinar el procedimiento adecuado para ser utilizado para la funcionalidad de la manguera para atacar el fuego.
- j) Determinar el procedimiento adecuado a ser utilizado para la manguera cuando se establece un nuevo suministro de agua.
- k) Para cada vehículo utilizado: identificar el propósito principal, la capacidad de agente, la capacidad de almacenamiento de agua, el tipo de agente, el flujo de descarga del agente/alcance, las necesidades de personal para operar el vehículo y sus limitaciones.
- l) Demostrar los métodos apropiados de manejo de dispositivos de descarga de todas las líneas de mano y los montados en vehículos.
- m) Identificar los procedimientos para el mantenimiento de cada vehículo utilizado.
- n) Identificar los procedimientos para el reabastecimiento, usando hidrantes, vehículos estructurales, camiones cisterna y otros vehículos.

6. Aplicación de los tipos de agentes extintores requeridos para cumplir lo establecido en el RAC 139

El programa debe capacitar al personal de manera que sean capaces de:

- a) Identificar las características de extinción de cada agente extintor, incluyendo las ventajas y desventajas.
- b) Identificar los agentes extintores utilizados y su aplicación en el combate a incendios.
- c) Identificar los lugares y las cantidades de cada agente extintor que se mantienen en inventario para el reabastecimiento de vehículos.
- d) Identificar la cantidad de cada tipo de agente extintor que se transporta en cada vehículo utilizado.
- e) Identificar el agente extintor principal para ser utilizado en la supresión y extinción de incendios para los diversos escenarios.
- f) Demostrar las técnicas de aplicación de los agentes extintores
- g) Identificar la ubicación general de cada extintor portátil provisto en los vehículos.
- h) Identificar cada tipo de extintor portátil, por la clasificación y calificación; identificar las limitaciones y características de funcionamiento de cada tipo de extintor de incendios portátil e identificar la ubicación general de los extintores portátiles de incendios previstas en las aeronaves.
- i) Identificar los sistemas y equipos de espuma, demostrar su uso y como se almacenan los concentrados de espuma.
- j) Identificar los sistemas de dosificación de espuma portátiles y los ubicados en los vehículos.
- k) Demostrar las técnicas de aplicación de espuma.

7. Asistencia en la evacuación de emergencia de aeronaves

El programa debe capacitar al personal de tal manera que sean capaces de hacer lo siguiente:

- a) Identificar las puertas prioritarias que se utilizarán para lograr la entrada a la aeronave.
- b) Determinar la puerta que debe ser utilizada para obtener la entrada a una aeronave determinada y la situación prevaleciente.
- c) Seleccionar las herramientas y equipos necesarios para lograr la entrada a una aeronave determinada y la situación prevaleciente.
- d) Mientras usa la ropa protectora completa, realizar una demostración abriendo las puertas de entrada normal y los puntos de salida de emergencia para un avión determinado, desde dentro y fuera de la aeronave.

- e) Identificar los posibles lugares para corte en la entrada, utilizando materiales de referencia, las marcas de las aeronaves, o las directrices generales para un avión determinado.
- f) Identificar los peligros asociados con corte en la entrada.
- g) Conocer los procedimientos durante una situación de emergencia determinados por las compañías aéreas y las aeronaves de carga que operan en el aeropuerto.
- h) Conocer los procedimientos que se utilizan para proteger los puntos de evacuación.

8. Operaciones de salvamento y extinción de incendios

El programa debe capacitar al personal de tal manera que sean capaces de hacer lo siguiente:

- (a) Conocer los procedimientos operacionales de los planes de emergencia.
- (b) Seleccionar estrategias y tácticas para el combate, control y resolución de emergencias.
- (c) Identificar los procedimientos para atender una emergencia.
- (d) Conocer el procedimiento adecuado a utilizar para la protección del fuselaje de los aviones ante la exposición al fuego.
- (e) Identificar los procedimientos que se utilizarán en la prestación de protección para el personal, relacionado a las corrientes o fluidos que puedan suscitarse.
- (f) Identificar procedimientos para controlar el derrame de combustible.
- (g) Conocer los procedimientos que se utilizan para estabilizar restos de la aeronave.

9. Adaptación y uso del equipo para la extinción de incendios estructurales y en aeronaves, así como en rescate y extinción de incendios

El programa debe capacitar al personal de tal manera que sean capaces de hacer lo siguiente:

- a) Conocer el procedimiento para adaptar el equipo para incendios estructurales al combate de incendios y rescate de aeronaves.
- b) Conocer y demostrar los procedimientos para adaptar el equipo estructural disponible en la estación para su uso en el rescate y salvamento de aeronaves y uso del equipo para operaciones de control de incendios estructurales dentro del aeropuerto.
- c) Ensayos y simulacros en vivo de fuegos estructurales.

10. Peligros asociados con la carga en aeronaves, incluyendo mercancías peligrosas

El programa debe capacitar al personal en lo siguiente:

- a) En el NFPA 402 Guía para el rescate y operación de lucha contra incendios.
- b) En el NFPA 704 El sistema estándar para la identificación de los riesgos de materiales para las respuestas a emergencia.
- c) En el NFPA 472 Estándar de competencia de respuesta para materiales peligrosos.
- d) En el NFPA 403 Norma para el rescate y servicio de lucha contra incendios en los aeropuertos.
- e) En el NFPA 1001 Norma para calificación profesional de bombero.
- f) Utilización de la Guía de respuesta en caso de emergencia (GRE), guía destinada al uso de los primeros respondedores durante la fase inicial de un incidente en el transporte que involucre mercancías peligrosas/materiales peligrosos.

11. Familiarización con las tareas de salvamento y extinción de incendios bajo el plan de emergencia del aeródromo

El programa debe capacitar al personal de tal manera que sea capaz de realizar lo siguiente:

- a) Identificar previamente el plan de emergencia del aeródromo.
- b) Identificar los diferentes tipos de aviones relacionados con las emergencias.
- c) Identificar y comprender el sistema de comando de incidentes para ser utilizado en caso de emergencia.
- d) Identificar los procedimientos que se utilizarán para accidente del avión de mayor tamaño determinado para el aeropuerto.
- e) Identificar las otras tareas de su organización en el marco del plan de emergencia de aeropuerto.

12. Factores humanos, que comprenda la coordinación de equipos

El programa debe capacitar al personal en lo siguiente:

- a) Implementación de los factores humanos
- b) Naturaleza del accidente
- c) Premisas básicas
- d) Ergonomía
- e) Aspectos relativos a los factores humanos en los servicios SSEI.
 - 1. efectividad y normas operacionales; y
 - 2. seguridad operacional y bienestar del personal del servicio de SSEI.
- f) Procedimientos Operacionales.
- g) El Modelo SHELL de Factores Humanos.
- h) El Modelo Reason.

- i) Cómo poner en práctica los factores humanos
- j) Errores humanos (EH) y violación.
- k) Error, tratamiento y resultado.
- l) La cadena de sucesos.
- m) Estrategias para prevenir Errores Humanos (EH).
- n) Cultura y seguridad.
- o) Evolución y métodos.
- p) El papel del líder y perfil ideal.
- q) Los cambios que se generan.

13. Programa SMS aplicable a la operación propia del personal SSEI

El programa debe capacitar al personal en lo siguiente:

- a) ¿Qué es SMS? ¿Cuál es su función? ¿A quién involucra?
- b) Gestión de reportes
- c) Política de Seguridad Operacional de la Organización
- d) Fundamentos y panorama del SMS
- e) Sistema de Gestión de Seguridad Operacional
- f) Gestión de Riesgos
- g) Administración de Recursos
- h) Procesos de Seguridad Operacional
- i) Identificación de Peligros y Gestión de Riesgos
- j) Gestión de cambio
- k) Estándares de Seguridad Operacional de la Organización y Reglamento Nacional.
- l) Aseguramiento o Garantía de la Seguridad Operacional
- m) Plan de Emergencia

9.3 Formación adicional.

9.3.1 Si el plan de emergencia de aeropuerto incluye que los bomberos respondan a situaciones especiales, tales como el rescate en el agua o en zonas pantanosas, debe proporcionarse formación específica para este tipo de situaciones.

9.3.2 Si en el aeropuerto se aplica un sistema de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS), debe proporcionarse la formación a los bomberos específicamente a las operaciones en baja visibilidad.

9.4 Simulacro de incendio real.

9.4.1 Todo el personal de SSEI debe participar en ejercicios en vivo. Ejercicios reales de extinción de incendios, que correspondan a los tipos de aeronaves y al tipo de equipo de SEI que se utilicen en el aeródromo, incluyendo incendios alimentados por combustible a presión, al menos una vez cada 12 meses.

- a) El control y la extinción de un incendio simulado de aeronave utilizando líneas de mano y torretas, utilizando un vehículo de espuma contra incendios de un aeropuerto. La

decisión de entrenamiento en líneas de mano o de la torreta debe estar basada en si al alumno se le asigna una línea de mano o si el alumno es un conductor / operador que normalmente opera las torretas.

El programa de capacitación puede indicar que todos los participantes en la capacitación de las líneas de mano, incluya a el conductor / operador del vehículo.

Sin embargo, no sería aceptable para un bombero de línea de mano utilizar la formación en las torretas.

- b) El control y la extinción de un incendio simulado de aeronaves utilizando torretas y líneas de mano, debe de poner atención a las corrientes o flujos de fuego para proteger a los bomberos y ocupantes de la aeronave, teniendo en cuenta la ubicación del vehículo de extinción de incendios.

9.5 Primeros Auxilios.

9.5.1 Para la atención básica de emergencia médica al menos una persona con formación y actualización deberá estar en servicio durante las operaciones de las compañías aéreas. En este contexto, no significa que la persona en emergencia médica es uno del personal regular del SSEI, sino que debe haber algún medio seguro de que el individuo esté disponible dentro de un tiempo de respuesta razonable. Este entrenamiento debe incluir al menos 40 horas en los siguientes ámbitos:

- a) Introducción al curso PRIMEROS AUXILIOS
- b) Aspectos legales y ley del “Buen samaritano”
- c) Valoración de constantes vitales
- d) Evaluación de la escena y su entorno.
- e) Vigilancia primaria del paciente y evaluación de prioridades
- f) RCP y su importancia
- g) RCP con uno/varios reanimadores
- h) O.V.A.C.E (obstrucción de la vía aérea por cuerpo extraño)
- i) Estructuras del sistema esquelético
- j) Traumas
- k) Mordeduras de serpientes
- l) Picaduras de insectos
- m) Quemaduras y lesiones por explosión
- n) Caídas
- o) Heridas
- p) Vendajes
- q) Mecánica corporal
- r) Inmovilización y transporte de victimas
- s) Atención a bombero caído
 - Insolación
 - Agotamiento

9.6 Instrucción en Servicio.

9.6.1 Se recomienda que los bomberos reciban capacitación práctica sobre las aeronaves que utilizan regularmente en sus aeropuertos. Este aspecto es muy difícil de lograr a menos que haya aviones que permanezcan durante la noche o exista una instalación de mantenimiento de aeronaves en el aeropuerto.

9.6.2 Cuando tal formación de primera mano no sea posible, se recomienda que el personal del SSEI tengan acceso a los esquemas de aeronaves y capacitación en informática que están disponibles en el mercado comercial.

9.6.3 Entrenamiento en el Puesto de Trabajo (EPT)

9.6.3.1 Objetivos del Entrenamiento en el Puesto de Trabajo (EPT).

Conocida por sus siglas en inglés OJT (On the Job Training) el Entrenamiento en el Puesto de Trabajo tiene como objetivo validar los conocimientos y entrenamiento en Técnicas de Rescate, Salvamento y Extinción de recibidos por el personal del Servicio SEI y asegurar que los Jefes de Servicio y Jefes de Estación se involucren y validen, mediante procesos de evaluación continua, el desempeño de los Especialistas de SEI en las diferentes categorías y especialidades.

9.6.3.2 Entrenamiento en el Puesto de Trabajo para Bombero I (Pitonero Rescatista)

Para el personal de Bomberos, de primer ingreso, previo a su asignación y contratación definitiva, se requieren cumplir con un período de 59 días de inducción, recibir y aprobar el entrenamiento del Curso SEI-001 Básico Inicial el cual debe ser supervisado, asegurándose que cumpla con las competencias necesarias para ser promovido como bombero.

La nota mínima de aprobación será de 70% y en toda actividad evaluada el Supervisor encargado y el Jefe SEI validarán con su firma los niveles de desempeño del Bombero I.

9.7 Certificación de Bombero.

9.7.1 A pesar de que la certificación NFPA no es requerida por el RAC 139, un objetivo importante de un programa de formación sería el de lograr que el personal cumpliera con los criterios de competencia tal como se detalla en la NFPA 1003, Norma para las Calificaciones profesionales de los Combatientes de incendios del aeropuerto. El estándar fue desarrollado por el Comité Técnico NFPA en Calificaciones Profesionales para Combatientes de Incendios. Se especifica, en términos de los objetivos de rendimiento, los requisitos mínimos de competencia profesional requerida para el servicio como un bombero de aeropuerto. No restringe la competencia de exceder los requisitos mínimos establecidos en la norma.

9.7.2 Un programa de capacitación que lleva a la realización de la calificación profesional para un bombero de aeropuerto identificado en la NFPA 1003, edición más reciente, es un medio aceptable para el operador de la prestación de extinción de incendios y el personal de rescate, con el entrenamiento que se considere necesario para ejercer sus funciones en los aeropuertos.

9.7.3 Un programa de capacitación que abarque al menos los requisitos arriba descritos, que conduce al cumplimiento de los criterios aplicables para el estado de certificación de nivel de bombero de aeropuerto, es también un medio aceptable para cumplir con este requisito.

9.8 Acuerdos de Ayuda Mutua.

9.8.1 Cuando existan acuerdos de ayuda mutua con otras entidades incluidas en el plan de emergencia del aeropuerto, el operador debe proporcionar a todas las entidades una formación de familiarización de las características del aeródromo.

9.9 Aeropuertos Nacionales.

9.9.1 No hay ningún requisito reglamentario de los servicios SSEI a los aeropuertos nacionales, sin embargo, en los aeropuertos que tengan cobertura SSEI, o para los departamentos de bomberos locales que tienen la responsabilidad del aeropuerto, no obstante, a tal respecto, es útil como material de orientación la información que se encuentra enumerada anteriormente.

Comayagüela, M.D.C., 14 de septiembre de 2020.

Lic. Wilfredo Lobo Reyes
Director Ejecutivo