



RPEAGA/1

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE
LA SEGURIDAD OPERACIONAL
PROYECTO REGIONAL RLA/99/901**

**PRIMERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE
AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES**

RPEAGA/1

INFORME PRELIMINAR

(Lima, Perú 12 al 16 de setiembre de 2011)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y fechas de la Reunión.....	ii-1
	Participación	ii-1
	Apertura	ii-1
	Organización	ii-1
	Lista de participantes	iii-1
	Informe sobre el Asunto 1: Agenda tentativa y notas explicativas	1-1
	Informe sobre el Asunto 2: Definición de la estructura del conjunto LAR AGA.....	2-1
	Informe sobre el Asunto 3: LAR 139 - Requisitos para operadores de aeródromos	3-1
	a) Estructura	
	b) Revisión del Capítulo A: Generalidades	
	c) Revisión del Capítulo B: Certificación de aeropuerto	
	d) Revisión del Capítulo C: Manual de operación del aeropuerto	
	e) Revisión del Capítulo D: Obligaciones del operador o explotador de aeropuerto certificado	
	f) Revisión del Capítulo E: Exenciones y estudios aeronáuticos	
	g) Revisión del Capítulo F: Obligaciones del operador de aeródromo no certificado	
	Informe sobre el Asunto 4: LAR 153 - Requisitos para operaciones de aeródromos	4-1
	a) Estructura	
	b) Revisión del Capítulo A: Generalidades	
	c) Revisión del Capítulo B: Planes de emergencia	
	d) Revisión del Capítulo C: Seguridad operacional	
	e) Revisión del Capítulo D: Vigilancia de los pavimentos	
	f) Revisión del Capítulo E: Ayudas visuales y sistemas eléctricos	
	g) Revisión del Capítulo F: Notificaciones de construcción, remodelación, activación y desactivación de áreas en el aeropuerto	
	Informe sobre el Asunto 5: LAR 154 - Requisitos para diseño de aeródromos.....	5-1
	a) Estructura	
	b) Revisión del Capítulo A: Generalidades	
	c) Revisión del Capítulo B: Datos sobre los aeródromos	
	d) Revisión del Capítulo C: Características físicas	
	Informe sobre el Asunto 6: MIAGA – Presentación del contenido	6-1
	Informe sobre el Asunto 7: Otros asuntos	7-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHAS DE LA REUNIÓN

La Primera Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestres del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, se realizó del 12 al 16 de setiembre de 2011 en la ciudad de Lima, Perú.

ii-2 PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron diecisiete (17) delegados de once (11) Estados miembros del Sistema incluyendo un representante de Colombia, Estado recientemente incorporado al Sistema. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-3.

ii-3 APERTURA

El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la OACI en Lima, dio la bienvenida a todos los asistentes y declaró inaugurada la Reunión.

ii-4 ORGANIZACIÓN

El señor Norberto Cabrera Alonso, Director de Aeródromos del Instituto de Aviación Civil de Cuba, fue elegido Presidente de la Reunión. La señora Lía Ricalde, Oficial Regional de Aeródromos y Ayudas Terrestres de la Oficial Regional Sudamericana de la OACI, Miembro AGA del Comité Técnico del SRVSOP, actuó como Secretaria.

ii-5 LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RPEAGA/1

N°	Título	Página
RPEAGA/1-01	PROPUESTA DE DEFINICIÓN DE ESTRUCTURA DEL CONJUNTO LAR AGA	2-1
RPEAGA/1-02	ESTRUCTURA DEL LAR 139	3-1
RPEAGA/1-03	ACEPTACIÓN DEL LAR 139, PRIMERA EDICIÓN	3-3

LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

Claudio Sampallo
Inspector Gubernamental de Aeródromos – ANAC

José Luis López
Inspector Gubernamental de Aeródromos - ANAC

BOLIVIA

René Dulfredo Delgado Rúa
Inspector AGA – DGAC

BRASIL

Edwilson Sena dos Santos
Asesor de Tránsito Aéreo - DECEA

Tarik Pereira de Souza
Gerente de Ingeniería e Infraestructura Aeroportuaria - ANAC

Caubi Batista de Souza
Gerente de Operaciones aeronáuticas y Aeroportuarias - ANAC

CHILE

Patricio Arévalo
Inspector de Aeródromos - DGAC

COLOMBIA

Oscar Nieto
Inspector de Aeródromos
Secretaria de Sistemas Operacionales- UAEAC

CUBA

Norberto Cabrera Alonso
Director de Aeródromos
Instituto de Aviación Civil de Cuba (IACC)

ECUADOR

Patricio Velástegui
Certificación de Aeropuertos - DGAC

Augusto Díaz
Jefe Departamento Construcciones y Manto/Inspector Certificación de Aeródromos - DGAC

PANAMÁ

Dolka Pinto de Quiroz
Inspectora de Aeródromos -Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá (AAC)

PARAGUAY

Roque Florentín Romero
Jefe Departamento Seguridad de Aeródromos (GNSA) - DINAC

PERÚ

Juan Flor
Coordinador Técnico de Planeamiento y Certificación de Aeródromos

Afredo Chávez Baca
Coordinador Técnico de Aeródromos – DGAC

Adolfo Medina Rodríguez
Inspector AGA/AVSEC - DGAC

URUGUAY

Carlos García Pepe
Jefe Departamento Servicios Aeroportuarios e Infra Aeronáutica - DINACIA

Comité Técnico del SRVSOP

Lia Ricalde
Oficial de Aeródromos y Ayudas Terrestres
Oficina Regional Sudamericana de la OACI, Lima

Asunto 1. Aprobación de la agenda

La agenda de la Primera Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestres (RPEAGA/1) fue presentada mediante la Nota de Estudio NE/01 para su consideración por la Reunión, siendo aprobada tal como se indica a continuación:

Asunto 1. Agenda tentativa y notas explicativas

Asunto 2. Definición de la estructura del conjunto LAR AGA

Asunto 3. Propuesta de estructura y texto del proyecto del LAR 139 - Requisitos para operadores de aeródromos

- a) Estructura
- b) Revisión del Capítulo A: Generalidades
- c) Revisión del Capítulo B: Certificación de aeropuerto
- d) Revisión del Capítulo C: Manual de operación del aeropuerto
- e) Revisión del Capítulo D: Obligaciones del operador o explotador de aeropuerto certificado
- f) Revisión del Capítulo E: Exenciones y estudios aeronáuticos
- g) Revisión del Capítulo F: Obligaciones del operador de aeródromo no certificado

Asunto 4. Propuesta de estructura y texto del proyecto del LAR 153 - Requisitos para operaciones de aeródromos

- a) Estructura
- b) Revisión del Capítulo A: Generalidades
- c) Revisión del Capítulo B: Planes de emergencia
- d) Revisión del Capítulo C: Seguridad operacional
- e) Revisión del Capítulo D: Vigilancia de los pavimentos
- f) Revisión del Capítulo E: Ayudas visuales y sistemas eléctricos
- g) Revisión del Capítulo F: Notificaciones de construcción, remodelación, activación y desactivación de áreas en el aeropuerto

Asunto 5. Propuesta de estructura y texto del proyecto del LAR 154 - Requisitos para diseño de aeródromos

- a) Estructura
- b) Revisión del Capítulo A: Generalidades
- c) Revisión del Capítulo B: Datos sobre los aeródromos
- d) Revisión del Capítulo C: Características físicas
- e) Revisión del Capítulo D: Restricción de obstáculos y protección de equipos para la navegación aérea

- f) Revisión del Capítulo E: Ayudas visuales para la navegación
- g) Revisión del Capítulo F: Ayudas visuales indicadoras de zonas de uso restringido
- h) Revisión del Capítulo G: Exenciones, desviaciones y estudios aeronáuticos

Asunto 6. Presentación del contenido del MIAGA

Asunto 7. Otros asuntos

Asunto 2. Definición de la estructura del conjunto LAR AGA

2.1. El área AGA requiere ser reglamentada por el Sistema Regional a fin de satisfacer los requisitos correspondientes al diseño, operación y certificación de aeródromos contemplados en el Anexo 14 de la OACI y ayudar a los Estados a superar las dificultades con la certificación de sus aeródromos internacionales.

2.2. Propuesta del conjunto LAR AGA

- LAR 139 - Requisitos para operadores de aeródromos
- LAR 153 - Requisitos para operaciones de aeródromos
- LAR 154 - Requisitos para diseño de aeródromos y
- Manual del Inspector MIAGA.

2.3. El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) con el soporte de sus Estados miembros pretende lograr el desarrollo del conjunto de Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) para que los Estados puedan adoptar de una manera relativamente rápida.

2.4. La estructura del Conjunto LAR AGA fue analizada por el Panel de Expertos AGA conformado por especialistas representantes de los Estados miembros del SVRSOP. Este panel, a fin de garantizar una armonización exitosa entre las reglamentaciones AGA de los Estados y el conjunto LAR, ha trabajado a fin de que las LAR sean lo suficientemente claras y garanticen su fácil armonización.

2.5. El Panel de expertos había aceptado en principio, a través de cinco teleconferencias, la propuesta de estructura del conjunto LAR AGA.

2.6. La Reunión ratificó la aceptación de la estructura del LAR AGA en sus tres partes: diseño, operación y certificación de aeródromos así como la necesidad de elaborar un Manual de Inspector de Aeródromos (MIAGA) relacionado con los requisitos establecidos por el SRVSOP para los operadores de aeródromos.

2.7. También se acordó que la elaboración del MIAGA solamente será posible con el desarrollo del LAR 139.

2.8. Una vez que la Reunión revisó la propuesta de la estructura del Conjunto LAR AGA, convino en adoptar la siguiente conclusión:

Conclusión RPEAGA/1-01 – PROPUESTA DE DEFINICIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL CONJUNTO LAR AGA

Aceptar la propuesta de definición de la estructura del Conjunto LAR AGA:

- LAR 139 - Certificación de aeródromos (Requisitos para operadores de aeródromos)
- LAR 153 - Requisitos para operaciones de aeródromos
- LAR 154 - Requisitos para diseño de aeródromos
- Manual del Inspector AGA (MIAGA)

Asunto 3. Propuesta de estructura y texto del proyecto de LAR 139 - Requisitos para operadores de aeródromos

- a) Estructura
- b) Revisión del Capítulo A: Generalidades
- c) Revisión del Capítulo B: Certificación de aeropuerto
- d) Revisión del Capítulo C: Manual de operación del aeropuerto
- e) Revisión del Capítulo D: Obligaciones del operador o explotador de aeropuerto certificado
- f) Revisión del Capítulo E: Exenciones y estudios aeronáuticos
- g) Revisión del Capítulo F: Obligaciones del operador de aeródromo no certificado

3.1 Estructura

3.1.1 Modificación del nombre del LAR 139

3.1.1.1 El panel de expertos realizó hasta cinco teleconferencias para analizar la estructura del LAR 139 – Requisitos para operadores de aeródromos, habiéndose en principio aceptado la misma. Sin embargo se acordó debatir los puntos en que no se logró unanimidad por vía electrónica.

3.1.1.2 En tal sentido la reunión acordó modificar el nombre del LAR 139 para identificarlo con el nombre común con el que su contenido es conocido Certificación de aeródromos (Requisitos para operadores de aeródromos)

3.1.2 Modificación de nombre del Capítulo E: Exenciones y estudios aeronáuticos

3.1.2.1 En el Capítulo E, el nombre estudios aeronáuticos está siendo modificado a evaluación de la seguridad operacional por OACI en su nuevo documento PANS Aeródromos, en tal sentido la reunión acordó modificar el nombre de manera que refleje la nueva terminología a ser adoptada por OACI.

3.1.3 Eliminación del Capítulo F: Obligaciones del operador de aeródromo no certificado

3.1.3.1 Durante las teleconferencias realizadas, el panel de expertos AGA ya había manifestado que el Capítulo F: Obligaciones del operador de aeródromo no certificado no era aplicable en el contenido del LAR 139, esta decisión fue ratificada por la Reunión.

3.1.4 Estructura del LAR 139

3.1.4.1 En el Apéndice A de esta parte del informe se detalla la estructura del LAR 139 previamente acordada por el Panel de Expertos AGA por correo electrónico que se propone para su aceptación por parte del Panel con las modificaciones indicadas en 3.1, 3.2 y 3.3.

3.1.5 Una vez que la Reunión finalizó la evaluación de la estructura del LAR 139, convino en adoptar la siguiente conclusión:

Conclusión RPEAGA/1-02 - ESTRUCTURA DEL LAR 139

Aceptar la estructura del LAR 139 – Certificación de aeródromos (Requisitos para operadores de aeródromos), detallada en el Adjunto A de esta parte del Informe.

3.2 Revisión del Capítulo A: Generalidades

3.2.1 La importancia que tiene el LAR 139 para lograr el objetivo final de certificación de aeródromos a nivel regional y considerando la complejidad que significaría la posterior armonización de este reglamento por los Estados, la Reunión decidió realizar una revisión exhaustiva del texto.

3.2.2 La Reunión acordó utilizar los siguientes términos en el desarrollo del reglamento por definir mejor el área de trabajo AGA:

- Aeródromo en lugar de aeropuerto
- Operador en lugar de explotador
- Evaluación de la seguridad operacional en lugar de estudio aeronáutico

3.2.3 Del texto original se removieron definiciones que se consideraron irrelevantes para la utilización del reglamento y se añadieron otras definiciones que son de uso común en la certificación de aeródromos.

3.2.4 Se conformaron dos grupos Ad hoc para:

- Compatibilizar las definiciones relacionadas a la Autoridad de Aviación Civil (AAC), Administración Aeroportuaria y Operador de Aeródromos, considerando que cada Estado tiene una organización diferente de la AAC.
- Incorporar nuevas definiciones tales como evaluación de la seguridad operacional, lugar crítico, excursión de pista, etc.

3.2.5 A las definiciones se añadió un listado de acrónimos utilizados comúnmente en la certificación de aeródromos.

3.2.6 En el texto de la aplicación se ha eliminado cualquier limitación de peso y asientos en referencia a las aeronaves que operan en un aeródromo y que determinarían la necesidad de certificación del aeródromo, habiéndose indicado que la aplicación estaría referida al tipo de uso y operación del aeródromo.

3.3 Revisión del Capítulo B – Certificación de aeródromo

3.3.1 Durante la revisión del texto del proceso de certificación se inicio un debate de posiciones opuestas motivo por el cual se conformó un grupo Ad hoc-para revisar y proponer un proceso de certificación que sea aceptable para todos los expertos. El trabajo del grupo Ad hoc que fue revisado por la Reunión ha sido introducido en el texto del LAR.

3.3.2 Otro tema que originó discusión fue la duración de un certificado de aeródromo. Durante las teleconferencias se aceptó electrónicamente que la duración fuera de 5 años. Sin embargo durante la reunión los expertos propusieron:

- a) Certificación de duración ilimitada, que debería estar acompañada de una vigilancia continua; y
- b) Certificación de duración limitada, que tendría una duración máxima de 5 años a cuyo término sería renovable. El motivo principal sería que la vigilancia continua no es uno de los fuertes en la AAC a nivel regional y la seguridad operacional estaría en riesgo de aprobarse un certificado de duración ilimitada.

Al no haberse logrado acuerdo se decidió que serán las AAC de los Estados, las encargadas de establecer la duración de los certificados de aeródromos.

3.3.3 Se desarrolló el concepto de actualización de la certificación de aeródromos, que consistiría en la validación de la certificación realizada por los Estados por un equipo multinacional de expertos AGA entrenados en el uso del LAR 139 y del Manual del Inspector AGA (MIAGA) de acuerdo a las disposiciones transitorias que con este fin establezca cada Estado.

3.3.4 El manual de aeródromo es uno de los documentos más importantes para la operación segura de un aeródromo y requisito indispensable para la certificación del mismo. El texto del LAR 139 propuesto inicialmente tenía 48 tareas que debían ser incluidas en el manual. En tal sentido se creó un grupo Ad-hoc para revisar la información y agrupar las diferentes tareas en secciones si era factible. Una vez que el grupo Ad-hoc finalizó su trabajo, éste fue revisado, aceptado e incluido en el LAR 139.

3.4 Revisión del Capítulo D – Obligaciones del operador de aeródromo certificado.

3.4.1 El artículo relacionado con AVSEC ha sido eliminado por no corresponder al área AGA.

3.5 Revisión del Capítulo E – Exenciones y evaluación de la seguridad operacional

3.5.1 El numeral de desviaciones ha sido eliminado y el nombre de estudio aeronáutico modificado a evaluación de la seguridad operacional como se indicara en los Párrafos 3.6 y 3.8.

3.5.2 El texto final del LAR 139 – Certificación de aeródromos se encuentra en el anexo B al presente informe;

3.5.3 Una vez que la reunión finalizó la evaluación de los capítulos correspondientes al Reglamento LAR 139, convino en adoptar la siguiente conclusión:

Conclusión RPEAGA/1-03 - ACEPTACIÓN DEL LAR 139, PRIMERA EDICIÓN

- a) Aceptar el LAR 139 - Certificación de aeródromos (Requisitos para operadores de aeródromos); y
- b) Solicitar al señor Coordinador General del SRVSOP proceder con la circulación del LAR 139 - Primera edición, entre los Estados miembros del SRVSOP, el mismo que se incluye como Adjunto B a esta parte del Informe.

**Organización de Aviación Civil Internacional
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

LAR-139
**Certificación de aeródromos - Requisitos
para operadores de aeródromos**

Primera edición
Marzo 2012

LAR 139

PREÁMBULO

Antecedentes

La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (Cuzco, 5 al 7 junio de 1996), consideró las actividades del Proyecto Regional RLA/95/003 como un primer paso para la creación de un organismo regional para la vigilancia de la seguridad operacional, destinado a mantener los logros del proyecto y alcanzar un grado uniforme de seguridad en la aviación al nivel más alto posible dentro de la región.

Los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), deben su origen al esfuerzo conjunto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) y los Estados participantes de América Latina, quienes sobre la base del Proyecto RLA/95/003 “*Desarrollo del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad y la Seguridad Operacional de las Aeronaves en América Latina*”, convocaron a un grupo multinacional de expertos de los Estados participantes. Este Grupo de expertos se reunió hasta en diez (10) oportunidades entre los años 1996 y 2001 con el fin de desarrollar un conjunto de reglamentos de aplicación regional.

El trabajo desarrollado, se basó principalmente en la traducción de las reglamentaciones de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica, a las que se insertaron referencias a los Anexos y documentos de la OACI. La traducción de las partes del Título 14 del Código de reglamentos federales (CFR), recogió la misma estructura y organización de esos reglamentos. Este esfuerzo requería adicionalmente de un procedimiento que garantizara su armonización con los Anexos, en primer lugar y con los reglamentos de los Estados en la región en segundo lugar.

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) (Proyecto RLA/99/901) implementado actualmente, se orienta a asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto

RLA/95/003 relativos a la adopción de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región y otros aspectos relacionados de interés común para los Estados.

El desarrollo de esta actividad, determinó la necesidad de crear una reglamentación compatible con las normas y métodos recomendados internacionales que estableciera los requisitos para la certificación de aeródromos (requisitos para los operadores de aeródromos), teniendo en consideración además, su concordancia con los Anexos y sus posteriores enmiendas con los manuales técnicos de la OACI, que proporcionan orientación e información más detallada sobre las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales.

El LAR 139 desarrollado ha sido armonizado con la Parte 139 del Título 14 del CFR de los Estados Unidos de Norteamérica y con las últimas enmiendas del Anexo 14, Aeródromos, Volumen I - Diseño y operaciones de aeródromos y Volumen II - Helipuertos, Documento 9859 AN/474 - Manual de Gestión de la seguridad operacional, así como con los reglamentos de otros Estados respecto a normas más exigentes que tengan en vigor o que pretendan aplicar, cumpliendo similares funciones, respetando las disposiciones establecidas en las Resoluciones A29-3 y A33-14 de la OACI.

El primer borrador desarrollado por los especialistas AGA de Cuba, Perú, Bolivia y coordinado por Uruguay, fue distribuido a los Grupos de Trabajo para sus comentarios el 10 de agosto de 2011.

Todos los comentarios recibidos de los Grupos de Trabajo y las propuestas de enmiendas formuladas en la Primera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP realizada en la ciudad de Lima, Perú del 12 al 16 de setiembre de 2011, fueron tomados en cuenta y se aplicaron las correcciones o modificaciones pertinentes. Este preámbulo forma parte de la Primera edición del LAR 139.

El LAR 139 se aplica a todos los Estados par-

participantes del SRVSOP, que decidan adoptar sus procedimientos.

El Panel de Expertos de Aeródromos en su Primera reunión de trabajo (RPEAGA-1) realizó la primera revisión del LAR 139, incorporando un número considerable de enmiendas adicionales con la finalidad de lograr mejoras que ya se habían identificado. El LAR 139 fue remitido a consulta de los Estados previo su aprobación por parte de la Vigésimo Cuarta Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP.

El LAR 139 – Certificación de Aeródromos, establece los requisitos para los operadores de aeródromos, de los Estados participantes del Sistema que decidan adoptar este reglamento.

El Memorando de acuerdo suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil Internacional (CLAC) y la OACI para promover el establecimiento del SRVSOP señala en el Párrafo 2.4, como uno de sus objetivos el promover la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

Por otra parte, el acuerdo para la implantación del SRVSOP en su artículo segundo acuerda que los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

La aplicación del LAR 139, permitirá establecer los procedimientos convenientes para lograr los objetivos propuestos en el Documento Proyecto RLA/99/901 y los acuerdos de la Junta General del Sistema que son, entre otros, los siguientes:

- Establecer las reglas de construcción de los LAR y la utilización de una redacción clara en su formulación, de tal manera que permita su fácil uso e interpretación por los usuarios del Sistema;
 - la armonización de los reglamentos y procedimientos nacionales inicialmente en las áreas de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal;
 - la revisión, modificación y enmienda de estas normas conforme sea necesario; y
 - la propuesta de normas, reglamentos y procedimientos regionales uniformes para su adopción por los Estados participantes.
- A través del Sistema Regional, y la participación de sus Estados miembros, se pretende lograr el desarrollo, en un período razonable, del conjunto de reglamentos que los Estados puedan adoptar de una manera relativamente rápida para el logro de beneficios en los siguientes aspectos:
- elevados niveles de seguridad en las operaciones de transporte aéreo internacional;
 - fácil circulación de productos, servicios y personal entre los Estados participantes;
 - participación de la industria en los procesos de desarrollo de los LAR, a través de los procedimientos de consulta establecidos;
 - reconocimiento internacional de certificaciones, aprobaciones y licencias emitidas por cualquiera de los Estados participantes;
 - la aplicación de reglamentos basados en estándares uniformes de seguridad y exigencia, que contribuyen a una competencia en igualdad de condiciones entre los Estados participantes;
 - apuntar a mejores rangos de costo-beneficio al desarrollar reglamentos que van a la par con el desarrollo de la industria aeronáutica en los Estados de la Región, reflejando sus necesidades;

- lograr que todos los aeródromos internacionales incluidos en el Documento 8733 - Plan de Navegación Aérea CAR/SAM sean certificados bajo los mismos estándares de exigencia, contando con el reconocimiento de todos los Estados del Sistema.
- el uso de reglamentos armonizados basados en un lenguaje técnico antes que en un lenguaje legal, de fácil comprensión y lectura por los usuarios;
- el desarrollo de requisitos que satisfacen las normas de los Anexos de la OACI y su armonización con las reglamentaciones del Título 14 del CFR de los Estados Unidos de Norteamérica y otras pertenecientes a los Estados de la región; y
- un procedimiento eficiente de actualización de los reglamentos, con relación a las enmiendas a los Anexos de la OACI.

LAR 139 - Certificación de aeródromos
(Requisitos para operadores de aeródromos)

Capítulo A: Generalidades

139.000 Definiciones y acrónimos

(a) **Definiciones.** En el presente Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 139 - Certificación de aeródromos, los términos y expresiones indicadas a continuación, tendrán los significados siguientes:

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Actuación humana.
Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.</p> <p>(2) Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.</p> <p>(3) Aeródromo certificado.
Aeródromo a cuyo operador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.</p> <p>(4) Alcance visual en la pista (RVR). Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista, puede ver las señales de superficie o las luces que la delimitan o señalan su eje.</p> <p>(5) Altitud. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).</p> <p>(6) Altura. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.</p> | <p>(7) Altura elipsoidal (Altura geodésica). Altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.</p> <p>(8) Altura ortométrica. Altura de un punto relativa al geode, que se expresa generalmente como una elevación sobre el nivel medio del mar MSL.</p> <p>(9) Apartadero de espera. Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con el objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.</p> <p>(10) Aproximaciones paralelas dependientes. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.</p> <p>(11) Aproximaciones paralelas independientes. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.</p> <p>(12) Área de aterrizaje. Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.</p> |
|---|---|

- (13) **Área de deshielo / antihielo.** Área que comprende una parte interior donde se estaciona el avión que está por recibir el tratamiento de deshielo/antihielo y una parte exterior para maniobrar con dos o más unidades móviles de equipo de deshielo/antihielo.
- (14) **Área de maniobras.** Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
- (15) **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.
- (16) **Área de seguridad de extremo de pista (RESA).** Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.
- (17) **Área de señales.** Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.
- (18) **Aterrizaje interrumpido.** Maniobra de aterrizaje que se suspende de manera inesperada en cualquier punto por debajo de la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos (OCA/H).
- (19) **Autoridad aeronáutica.** Entidad designada por el Estado encargada de la Administración de Aviación Civil (AAC).
- (20) **Administración aeroportuaria.** La entidad responsable de la administración del aeródromo y reconocida por la AAC.
- (21) **Baliza.** Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.
- (22) **Barreta.** Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.
- (23) **Calidad de los datos.** Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfacen los requisitos de confiabilidad del usuario de datos.
- (24) **Calle de rodaje (TWY).** Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:
- (a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
 - (b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
 - (c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otra calle de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

- (d) Calle de rodaje paralela (magistral). Calle de rodaje paralela a la pista que cumple con las distancias estipuladas en el LAR 154 y que une todas las calles de rodaje existentes, con la pista.
- (e) Calle de rodaje perpendicular. Son las calles de rodaje que forman un ángulo recto (90°) perpendiculares con respecto al eje de la pista.
- (25) **Certificado de aeródromo.** Certificado otorgado por la AAC de conformidad con las normas aplicables a la operación de aeródromos.
- (26) **Clave de referencia de aeródromo.** Método simple para relacionar entre sí las numerosas especificaciones relativas a las características de los aeródromos, con el fin de suministrar una serie de instalaciones aeroportuarias que convengan a los aviones que se prevé operarán en ellos.
- (27) **Distancias declaradas:**
- (a) Recorrido de despegue disponible (TORA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.
- (b) Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- (c) Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, si la hubiera.
- (d) Distancia de aterrizaje disponible (LDA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.
- (28) **Elevación.** Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.
- (29) **Elevación de aeródromo.** La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.
- (30) **Evaluación de la seguridad operacional.** Es un estudio detallado que se lleva a cabo cuando existen desviaciones de las normas o cuando hay cambios en los requisitos operacionales de los aeródromos. Adicionalmente al cumplimiento normativo, se considera también la gestión de cualquier riesgo a la seguridad operacional que se extiende más allá del cumplimiento normativo.
- (31) **Exactitud.** Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y en valor real. En la medición de los datos de posición, la exactitud se expresa normalmente en término de valores de distancia respecto a una posición ya determinada, dentro de los cuales se situará la posición verdadera con un nivel de probabilidad definido.

- (32) **Excursiones en pista.** Cuando una aeronave en la fase de despegue o aterrizaje sobrepasa los límites físicos de la pista
- (33) **Faro aeronáutico.** Luz aeronáutica de superficie, visible en todas las direcciones ya sea continua o intermitentemente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.
- (34) **Faro de aeródromo.** Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.
- (35) **Faro de identificación.** Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirve de referencia
- (36) **Faro de peligro.** Faro aeronáutico utilizado a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.
- (37) **Franja de calle de rodaje.** Zona que incluye una calle de rodaje destinado a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.
- (38) **Franja de pista.** Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:
- (a) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y
 - (b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.
- (39) **Incursión en pista.** Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave
- (40) **Instalación de deshielo/antihielo.** Instalación donde se eliminan del avión la escarcha, el hielo o la nieve (deshielo) para que las superficies queden limpias, o donde las superficies limpias del avión reciben protección (anti-hielo) contra la formación de escarcha o hielo y la acumulación de nieve o nieve fundente durante un período limitado.
- (41) **Intersección de calles de rodaje.** Empalme de dos o más calles de rodaje.
- (42) **Letrero:**
- (a) Letrero de mensaje fijo. Letrero que presenta solamente un mensaje.
 - (b) Letrero de mensaje variable. Letrero con capacidad de presentar varios mensajes predeterminados o ningún mensaje, según proceda.
- (43) **Longitud del campo de referencia del avión.** Longitud de campo mínima necesaria para el despegue con el peso máximo homologado de despegue al nivel del mar, en atmósfera tipo, sin viento y con pendiente de pista cero, como se indica en el correspondiente manual de vuelo del avión, prescrita por la autoridad que otorga el certificado, según los datos equivalentes que proporcione el fabricante del avión. Longitud de campo significa longitud de campo compensado para los aviones, si corresponde, o distancia de despegue en los demás casos.

- (44) **Luces de protección de pista.** Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.
- (45) **Lugar crítico (Hot spot).** Sitio de un área de movimiento en el aeródromo en el que existe mayor riesgo de colisión o de incursión en la pista y que se requiere señalar de forma destacada a los pilotos/conductores.
- (46) **Luz aeronáutica de superficie.** Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.
- (47) **Luz de descarga de condensador.** Lámpara en la cual se producen destellos de gran intensidad y de duración extremadamente corta, mediante una descarga eléctrica de alto voltaje a través de un gas encerrado en un tubo.
- (48) **Luz fija.** Luz que posee una intensidad luminosa constante cuando se observa desde un punto fijo.
- (49) **Margen.** Banda de terreno adyacente a un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y su franja de seguridad.
- (50) **Manual de aeródromo.** Manual que forma parte de la solicitud de un certificado de aeródromo con arreglo al LAR 139 - Certificación de aeródromos, incluyendo todas sus enmiendas, que contenga las condiciones y procedimientos realizados por el operador de aeródromo en la prestación de servicios.
- (51) **Nieve** (en tierra)
- (a) Nieve seca: Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar o, si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla.
- (b) Nieve mojada: Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas, o se hace realmente una bola de nieve.
- (c) Nieve compactada: Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta.
- (52) **Nieve fundente.** Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo, se proyecta en forma de salpicaduras.
- (53) **Numero de clasificación de aeronaves (ACN).** Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.
- (54) **Numero de clasificación de pavimentos (PCN).** Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones para operaciones de aeronaves.
- (55) **Objeto frangible.** Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.
- (56) **Obstáculo.** Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:

- (a) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie;
- (b) sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo; o
- (c) esté fuera de las superficies definidas y sea considerada como un peligro para la navegación aérea.
- (57) **Operaciones paralelas segregadas.** Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas.
- (58) **Operador del aeródromo.** Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.
- (59) **Peligro.** Condición u objeto que podría provocar lesiones al personal, daños al equipo o estructura, pérdidas de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita.
- (60) **Pista (RWY).** Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.
- (61) **Pista de despegue.** Pista destinada exclusivamente a los despegues.
- (62) **Pista de vuelo por instrumentos.** Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:
- (a) Pista para aproximaciones que no sean de precisión. Pista de vuelo por instrumentos servida por ayudas visuales y una no visual que proporciona por lo menos guía direccional adecuada para la aproximación directa.
- (b) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS y por ayudas visuales destinadas a operaciones con una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad de no menos de 800 m o con un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.
- (c) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS y por ayudas visuales destinadas a operaciones con una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.
- (d) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma, y

- (1) destinada a operaciones con una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista no inferior a 200 m;
- (2) destinada a operaciones con una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft), o sin altura de decisión, y un alcance visual en la pista inferior a 200 m pero no inferior a 50 m.
- (3) destinada a operaciones sin altura de decisión y sin restricciones de alcance visual en la pista.
- (63) **Pista de vuelo visual.** Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimientos visuales para la aproximación.
- (64) **Pista para aproximaciones de precisión.** De acuerdo con la definición de pista de vuelo por instrumentos.
- (65) **Pistas casi paralelas.** Pistas que no se cortan, pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15 grados o menos.
- (66) **Pistas principales.** Pista que se utiliza con preferencia a otras, siempre que las condiciones lo permitan.
- (67) **Plan de emergencia de aeródromo (PEA).** Proceso por el cual cada aeropuerto se prepara a hacer frente a cualquier emergencia que ocurra en el mismo o en sus cercanías
- (68) **Plataforma (APN).** Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
- (69) **Plataforma de viraje en la pista.** Una superficie definida en el terreno de un aeródromo adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre una pista.
- (70) **Puesto de estacionamiento de aeronave.** Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.
- (71) **Punto de espera de acceso a la pista.** Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para el sistema ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice lo contrario.
- (72) **Punto de espera en la vía de vehículos.** Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.
- (73) **Punto de espera intermedio.** Punto designado destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.
- (74) **Punto de referencia de aeródromo (ARP).** Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

- (75) **Riesgo de seguridad operacional.** Es la evaluación expresada en términos de probabilidad y gravedad previstas, de las consecuencias de un peligro, tomando como referencia la peor situación previsible.
- (76) **Salidas paralelas independientes.** Salidas simultáneas desde pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas.
- (77) **Señal.** Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.
- (78) **Señal de identificación de aeródromo.** Señal colocada en un aeródromo para ayudar a que se identifique el aeródromo desde el aire.
- (79) **Servicio de dirección en la plataforma.** Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.
- (80) **Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).** Sistema para la gestión de la seguridad operacional en los aeródromos que incluye la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones para que un explotador/operador de aeródromo ponga en práctica los criterios de seguridad de aeródromos, y que permite controlar la seguridad y utilizar los aeródromos en forma segura.
- (81) **Superficies limitadoras de obstáculos.** Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.
- (82) **Tiempo de conmutación (Luz).** El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.
- (83) **Tiempo máximo de efectividad.** Tiempo estimado durante el cual el anticongelante (tratamiento) impide la formación de hielo y escarcha, así como la acumulación de nieve en las superficies del avión que se están protegiendo (tratadas).
- (84) **Transporte aéreo público.** Servicios de transporte aéreo público son aquellos que tienen por objeto el transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo y carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.
- (85) **Transporte aéreo regular.** Servicio de transporte aéreo regular es aquel que se realiza entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistemáticos.

- (86) **Umbral (THR).** Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.
- (87) **Umbral desplazado.** Umbral que no está situado en el extremo de la pista.
- (88) **Vía de vehículos.** Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.
- (89) **Zona de parada (SWY)** Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.
- (90) **Zonas de protección.**
Limitaciones al dominio en beneficio de la navegación aérea
- (a) Principio. El fraccionamiento de tierras, las modificaciones o ampliaciones de centros poblados y las propiedades vecinas a los aeródromos y aeródromos comprendidos en las zonas de protección que para cada caso establezca la ACC, estarán sujetos a restricciones especiales en lo referente a construcción y mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- (b) Servidumbre. Los planos de zonas de protección de cada aeródromo, incluirán las áreas en que está prohibido levantar cualquier obstáculo de las características indicadas en el artículo.
- (91) **Zona de toma de contacto (TDZ).** Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto en la pista.
- (92) **Zona despejada de obstáculos (OFZ).** Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesario para fines de navegación aérea.
- (93) **Zona libre de obstáculos (CWY).** Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la AAC, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.
- (b) **Acrónimos:**
- AAC: Autoridad de Aviación Civil
- AIM: Gestión de información aeronáutica
- AIP: Publicación de información aeronáutica
- ARP: Punto de referencia del aeródromo
- ATC: Control de tránsito aéreo
- ATS: Servicios de tránsito aéreo
- CMA: Enfoque de observación continua
- ILS: Sistema de aterrizaje por instrumentos

LAR:	Reglamento Aeronáutico Latinoamericano
NOTAM:	Aviso a los aviadores
PEA:	Plan de emergencia del aeródromo
SMS:	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SEI:	Servicio de salvamento y extinción de incendios
SSP:	Sistema de seguridad operacional del Estado.
VOR:	Radiofaro omnidireccional VHF

139.005 Aplicación

- (a) Este reglamento establece los procedimientos para certificar:
- (1) los aeródromos de uso público en los que se registren operaciones regulares de transporte aéreo público internacional.
 - (2) los aeródromos de uso público que no se encuentren comprendidos dentro del numeral anterior, y cuyo operador o propietario así lo deseen, podrán solicitarlo a la AAC, a requerimiento de la AAC.

139.010 Registro del aeródromo y clave de referencia.

- (a) Registro de aeródromo. La AAC deberá mantener un registro de certificado de aeródromos, según el Adjunto 1.
- (b) Clave de referencia. La clave de referencia del aeródromo se aplicará para su operación y registro de acuerdo a lo especificado en la Tabla 1-1: Clave de referencia del LAR 154.

Tabla 1-1

Elemento 1 de la clave		Elemento 2 de la clave		
Num. de clave	Longitud de campo de referencia del avión	Letra de Clave	Envergadura	Anchura total del tren de aterrizaje principal ^a
1	Menos de 800 m	A	Hasta 15 m (exclusiva)	Hasta 4.5 m (exclusiva)
2	Desde 800 m hasta 1 200 m (exclusiva)	B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusiva)	Desde 4.5 m hasta 6 m (exclusiva)
3	Desde 1 200 m hasta 1 800 m (exclusiva)	C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusiva)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusiva)
4	Desde 1 800 m en adelante	D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusiva)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusiva)
		E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusiva)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusiva)
		F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusiva)	Desde 14 m hasta 16 m (exclusiva)

a. Distancia que separa los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje principal.

Notas:

- El número de clave para el Elemento 1 se determinará por medio de la Columna 1, seleccionando el número de clave que corresponda al valor más elevado de las longitudes de campo de referencia de los aviones para los que se destine la pista.
- La longitud del campo de referencia del avión se determina únicamente para seleccionar el número de clave, sin intención de variar la longitud verdadera de la pista que se proporcione.
- La letra de clave para el Elemento 2 se determinará por medio de la Columna 3, seleccionando la letra de clave que corresponda a la envergadura más grande, o al ancho exterior más grande entre ruedas del tren de aterrizaje principal, la que de los dos dé el valor más crítico para la letra de clave de los aviones para los que se destine la instalación.

139.015 Normas, métodos y procedimientos de cumplimiento

El poseedor del certificado deberá cumplir con lo prescrito en el manual de aeródromo, conforme a este Reglamento y documentos anexos, que sean aceptables por la AAC.

Capítulo B: Certificación de aeródromos

139.100 Obligatoriedad

- (a) Ningún operador de aeródromo, puede operar un aeródromo de uso público donde se hayan autorizado operaciones de transporte aéreo público regular internacional, si no cuenta con un certificado de aeródromo y las *condiciones de operación* aceptadas por la AAC acorde con este Reglamento excepto por lo establecido en el Párrafo (b) de la presente sección.
- (b) Los aeródromos certificados y no certificados que se encuentren en operación antes del 31 de Diciembre del 2011, deben presentar un plan de implementación para la certificación o actualización de certificación basada en lo establecido en este reglamento, en un plazo establecido por la AAC del Estado, fecha en que se debe cumplir con lo especificado en el Párrafo (a) de la presente sección.

139.105 Proceso de certificación:

- (a) Los procedimientos de certificación de aeródromo deberán asegurar el pleno cumplimiento del LAR 139.
- (b) El proceso de certificación comprenderá:
- (1) Pre-solicitud de un solicitante de certificado de aeródromo;
 - (2) Solicitud formal por parte del interesado
 - (3) Evaluación de la solicitud formal, el manual de aeródromo y toda otra documentación pertinente;
 - (4) Evaluación de las instalaciones y equipo del aeródromo;
 - (5) Otorgamiento de un certificado de aeródromo; y

- (6) Promulgación de las *condiciones de operación* del aeródromo, difusión de la condición certificada del aeródromo y la información requerida para ser publicada en la AIP

139.110 Pre-solicitud:

- (a) La AAC deberá establecer un procedimiento para que el operador de aeródromo presente una pre-solicitud, que incluya:
- (1) carta de intención / formulario de pre-solicitud (modelo en Apéndice I) para iniciar el proceso de certificación del aeródromo; y
 - (2) documentos preliminares, que se encuentran definidos en el manual de aeródromos.
- (b) La AAC efectuará una visita de orientación al operador del aeródromo y comunicará sobre los resultados de la pre-solicitud del operador para continuar con la solicitud formal;

139.115 Solicitud formal de certificación de aeródromo:

- (a) El operador solicitante de un certificado de aeródromo presentará su solicitud formal a la AAC (modelo en Apéndice II).
- (b) El operador solicitante junto a la solicitud debe presentar a la AAC, dos copias del manual de aeródromo.

139.120 Evaluación de la solicitud formal de certificación de aeródromo:

- (a) La AAC evaluará la documentación presentada y emitirá el informe correspondiente en base a la reglamentación del Estado.

(b) La AAC deberá evaluar el manual de aeródromo presentado por el operador, en el mismo debe satisfacer que:

- (1) se ajusta a los requisitos de esta Reglamentación; e
- (2) incluye el sistema de gestión de seguridad operacional.

139.125 Evaluación de las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo:

(a) La AAC deberá realizar visitas al aeródromo para evaluar las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo a efectos de verificar y asegurar que se ajustan a las reglamentaciones especificadas en el LAR 153 y LAR 154.

(b) La AAC efectuará las inspecciones al aeródromo, en las que debe:

- (1) verificar los datos y características físicas del aeródromo;
- (2) verificar las instalaciones y equipos;
- (3) verificar los servicios y procedimientos operacionales; y
- (4) efectuar las pruebas de campo.

(c) La AAC concluida esta evaluación debe preparar el informe, en el que debe incluir las discrepancias o no encontradas durante el desarrollo de las inspecciones y notificará al operador del aeródromo las recomendaciones en el plazo que establezca la AAC.

139.130 Aceptación de las condiciones de operación:

(b) Una vez concluido satisfactoriamente el proceso de inspección del aeródromo conforme al procedimiento establecido por la AAC, se aceptará el manual de aeródromo y las condiciones de operación del aeródromo.

139.135 Autoridad de la inspección:

(a) La AAC a través de los inspectores realizará las inspecciones coordinadas con el operador de aeródromo.

(b) El operador del aeródromo tiene la obligación de facilitar a los inspectores de la AAC realizar cualquier inspección que permita evaluar las instalaciones, servicios y equipos.

(c) El operador del aeródromo tiene la obligación de facilitar a los inspectores de la AAC de efectuar inspecciones no anunciadas, para determinar el cumplimiento de los requisitos establecidos por la AAC.

139.140 Otorgamiento de un certificado de aeródromo:

(a) Una vez concluidas las inspecciones y aceptado el manual de aeródromo, los inspectores recomendarán a la AAC, el otorgamiento o negación del certificado de aeródromo, conforme a lo establecido por la AAC.

(b) De ser aceptado lo indicado en el párrafo anterior, la AAC otorgará el certificado de aeródromo al operador, a través de un documento y adjuntando las condiciones de operación (modelo en Apéndice III).

(c) La condición de certificación del aeródromo será publicado en la AIP del Estado y se incorporara en el registro de aeródromos certificados de la AAC (modelo en Apéndice IV).

139.145 Publicación en la AIP de la certificación del aeródromo:

(a) Una vez emitido el certificado por parte de la AAC, la información sobre el aeródromo deberá proporcionarse a la gestión de información aeronáutica (AIM) para su publicación.

139.150 Duración de un certificado de aeródromo:

- (a) Un certificado de aeródromo entrará en vigor a partir de su emisión por el periodo que establezca la AAC, salvo que sea suspendido, cancelado o revocado por la AAC, o su titular renuncie a él; en todos los casos el mismo será devuelto a la AAC conjuntamente con las condiciones de operación.
- (b) El operador de aeródromo poseedor de un certificado de aeródromo, vencido el plazo de vigencia, tramitará una nueva solicitud en el plazo establecido por la AAC, la cual renovará su certificado si mantiene las condiciones establecidas en la presente reglamentación. En caso contrario, será cancelado y el certificado de aeródromo retirado.

139.155 Devolución de un certificado de aeródromo:

- (a) El titular de un certificado de aeródromo deberá comunicar por escrito a la AAC, con una anticipación no inferior, a lo establecido por la AAC, la fecha en que prevé renunciar y devolver el certificado de modo que puedan adoptarse medidas adecuadas de difusión.

139.160 Transferencia de un certificado de aeródromo

- (a) Se establece la transferencia de un certificado de aeródromo cuando la propiedad y operación del aeródromo se transfieren de un operador a otro.
- (b) La AAC podrá aprobar, dar su consentimiento y expedir un instrumento de transferencia de un certificado de aeródromo a un nuevo titular cuando:
- (1) el titular actual del certificado de aeródromo notifique a la AAC, por escrito, de acuerdo a lo que establezca la AAC, antes del cese de su operación; estableciendo que dejará de operar el aeródromo en la fecha especificada en la notificación;

- (2) el titular actual del certificado de aeródromo notifique por escrito a la AAC, el nombre del nuevo titular propuesto;
- (3) el nuevo titular propuesto solicite por escrito a la AAC, dentro del plazo establecido por la AAC, antes de que el titular actual del certificado de aeródromo cese de explotar el mismo, que dicho certificado sea transferido al nuevo titular; y
- (4) se satisfagan los requisitos establecidos en la presente reglamentación con respecto al nuevo titular.
- (c) Si la AAC, no aprueba la transferencia del certificado de aeródromo, notificará por escrito al titular propuesto sus razones en un plazo establecido por la AAC, de haber adoptado dicha decisión.
- (d) La AAC, podrá aprobar una transferencia solamente si se ha cerciorado que el nuevo operador propuesto se encuentra en condiciones de operar y mantener adecuadamente el aeródromo sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo.
- (1) Esto significa que las instalaciones, servicios y equipo deben permanecer en correspondencia a lo establecido en la presente reglamentación;
- (2) El personal de operaciones y mantenimiento deben permanecer en sus puestos o ser reemplazado con personal con calificaciones, experiencia e idoneidad equivalentes;
- (3) El sistema de gestión de la seguridad operacional debe permanecer en efecto y los procedimientos del manual de aeródromo deben mantenerse sin modificación.

139.165 Certificado de aeródromo provisional

(a) La AAC podrá otorgar un certificado de aeródromo provisional al operador de aeródromo solicitante del proceso de certificación que haya cumplido con lo establecido en el Capítulo B, Secciones 139.115, 139.120 y 139.125, y/o se cumpla con lo establecido en el Capítulo B, Sección 139.160 donde se establece que el certificado de operación del aeródromo se transfiere de un operador a otro titular propuesto, en caso de que se apruebe la transferencia, si la AAC se ha cerciorado de que:

(1) Se haya completado el procedimiento de solicitud de otorgamiento o transferencia de dicho certificado; y

(2) El otorgamiento de un certificado provisional es de interés del Estado y no perjudica la seguridad operacional, estableciendo claramente cuáles son las limitaciones operacionales en caso de que existan, y cuál será el plazo concedido para levantar las mismas.

(i) Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará en:

A. la fecha en que el certificado de aeródromo se otorga o transfiere; o la fecha de expiración especificada en el certificado provisional; tomándose la primera de ambas fechas.

B. por decisión de la AAC.

139.170 Suspensión y/o cancelación de un certificado de aeródromo

(a) A reserva de que se hayan satisfecho los requisitos del presente Capítulo B, Sección 139.140 - Otorgamiento de un certificado de aeródromo, la AAC podrá suspender y/o cancelar un certificado de aeródromo cuando, no ha sido notificado que exista:

(1) Cambio en la propiedad o administración de aeródromo;

(2) Cambio en el uso de operación del aeródromo;

(3) Cambio en los límites del aeródromo.

(4) Cualquier cambio que altere las condiciones originales de la certificación y ponga en riesgo la seguridad operacional.

(b) La suspensión solo será levantada cuando la seguridad operacional del aeródromo sea garantizada y aceptada por la AAC.

139.175 Actualización de la certificación de aeródromo

(a) El operador de un aeródromo certificado deberá iniciar el proceso de actualización de la certificación de aeródromo cuando:

(1) La AAC haya otorgado un certificado de aeródromo antes de la fecha de entrada en vigencia de esta reglamentación;

(2) La AAC establezca un período de duración del certificado de aeródromo;

(3) La AAC considere que la seguridad operacional en el aeródromo certificado se encuentra en riesgo.

(4) El operador del aeródromo certificado transfiere su administración.

Capítulo C: Manual de aeródromo**139.200 Obligatoriedad del manual de aeródromo.**

(a) Todo operador de aeródromo deberá contar con un manual de aeródromo aceptado por la AAC de conformidad con esta reglamentación:

(1) Deberá estar en forma impresa y firmada por el titular del certificado para operar en el aeródromo de conformidad con el manual de aeródromo aceptado por la AAC; y

(2) Cada poseedor de un certificado de aeródromo debe:

(i) mantener su manual de aeródromo vigente; y

(ii) mantener al menos una copia completa y actualizada del manual de aeródromo aprobado en el aeródromo, que estará disponible para su inspección por la AAC.

139.205 Distribución del manual de aeródromo

(a) El operador del aeródromo:

(1) proporcionará a la AAC dos (2) ejemplares del manual de aeródromo.

(2) conservará por lo menos un ejemplar completo y actualizado del manual de aeródromo en el aeródromo y otro ejemplar en la oficina principal del operador, si no está emplazada en el aeródromo.

(3) pondrá a disposición del personal autorizado de la AAC, a efectos de inspección, el ejemplar a que se hace referencia en este Capítulo C, Sección 139.200.

(4) suministrará las partes aplicables del manual de aeródromo al personal responsable del aeródromo para su ejecución y en especial a las áreas de operaciones y mantenimiento del aeródromo.

139.210 Contenido del manual de aeródromo

(a) Cada titular de certificado debe incluir en el manual de aeródromo una descripción de los procedimientos operativos, las instalaciones y equipos, asignación de responsabilidades, y cualquier otra información necesaria para el personal relacionado con el funcionamiento del aeródromo con el fin de cumplir con las disposiciones aplicables en el presente reglamento y manual guía de aeródromo.

(1) Ubicación y disponibilidad del manual de aeródromo.

(2) Definiciones.

(3) Generalidades, finalidad, y ámbito del manual de aeródromo.

(4) Estructura del operador del aeródromo: Organización y responsabilidades.

(5) Características físicas del aeródromo.

(6) Datos del aeródromo que deben notificarse a la gestión de información aeronáutica (AIM).

<p>(7) Procedimientos:</p> <p>(i) Coordinación con los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>(ii) Comunicación con la gestión de información aeronáutica y notificaciones de aeródromo.</p> <p>(iii) Coordinación con los servicios de meteorología aeronáutica.</p> <p>(iv) Servicios de salvamento y extinción de incendios.</p> <p>(v) Mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, sistemas eléctricos y ayudas visuales a la navegación aérea.</p> <p>(vi) Servicios aeroportuarios.</p> <p>(vii) Acceso al área de movimiento del aeródromo.</p> <p>(viii) Inspección operacional: área de movimiento y superficies limitadoras de obstáculos.</p> <p>(ix) Gestión de la seguridad operacional en plataforma.</p> <p>(x) Control de la fauna silvestre.</p> <p>(xi) Traslado de aeronaves inutilizadas.</p> <p>(xii) Seguridad para el manejo de mercancías peligrosas.</p> <p>(xiii) Operación en condiciones de visibilidad reducida.</p> <p>(xiv) Protección de la radio-ayuda para la navegación.</p>	<p>(8) Planes</p> <p>(i) Plan de emergencia del aeródromo</p> <p>(ii) Plan de mantenimiento del aeródromo</p> <p>(iii) Plan de manejo ambiental</p> <p>(9) Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS)</p> <p>139.215 Enmienda del manual de aeródromo</p> <p>(a) El manual de aeródromo deberá ser enmendado a:</p> <p>(1) solicitud del operador del aeródromo, cuando lo considere necesario; y</p> <p>(2) requerimiento de la AAC, cuando determine que la seguridad operacional este en riesgo.</p> <p>(b) El manual de aeródromo deberá mantenerse con todas sus páginas foliadas y no deberá alterarse ninguna información recogida en sus documentos</p> <p>(c) La enmienda debe ser aceptada por la AAC y notificada al operador de aeródromo.</p> <p>139.220 Notificación de cambios al manual de aeródromo</p> <p>El titular de un certificado de aeródromo debe presentar la solicitud a la AAC de acuerdo a lo establecido en los procedimientos por la AAC.</p> <p>139.225 Aceptación por la AAC del manual de aeródromo</p> <p>La AAC aceptará el manual de aeródromo y toda enmienda o modificación del mismo, siempre que éste satisfaga los requisitos de las disposiciones establecidas en el presente reglamento.</p>
---	--

Capítulo D: Obligaciones del operador de aeródromo certificado**139.300 Cumplimiento de normas y métodos**

- (a) El otorgamiento de un certificado de aeródromo obliga al operador del aeródromo a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones en el aeródromo, y brindar las facilidades para realizar auditorías de seguridad operacional, así como otras inspecciones y pruebas; y a responsabilizarse de las notificaciones e informes que se prescriban.
- (b) El operador de aeródromo cumplirá las reglamentaciones contenidas en el LAR 153 - Operaciones, LAR 154 - Diseño de aeródromos y todo otro requisito aceptado en el certificado de aeródromo expedido por la AAC.
- (c) El operador de aeródromo empleará un número adecuado de personal calificado y habilitado para realizar todas las actividades necesarias para la operación y el mantenimiento del aeródromo.
- (d) El operador de aeródromo deberá llevar un archivo con los registros de la calificación, entrenamiento y competencia del personal operacional y de mantenimiento.

139.305 Competencia y capacitación del personal operacional y de mantenimiento.

- (a) El operador de aeródromo establecerá un programa para capacitar y actualizar la competencia del personal operacional y de mantenimiento conforme a la reglamentación LAR 153 - Operaciones, LAR 154 - Diseño de aeródromos, la Circular de Asesoramiento - Calificación y capacitación del personal técnico de mantenimiento y operacional de aeródromos, documento relacionado a esta reglamentación que contiene métodos y procedimientos recomendados aceptables.

- (b) El operador de aeródromo mantendrá un registro de todo el entrenamiento completado para cada individuo conforme a esta sección que incluya, como mínimo, una descripción y fecha del entrenamiento recibido. Se mantendrán tales archivos durante el período que la AAC lo establezca
- (c) El operador de aeródromo establecerá un programa para actualizar la competencia del personal conforme a los documentos relacionados con la presente reglamentación y demás disposiciones que la AAC establezca.
- (d) El operador de aeródromo deberá equipar el personal con los recursos suficientes para cumplir con los requisitos establecidos en este Capítulo.
- (e) El titular de un certificado de aeródromo deberá entrenar todo el personal que tiene acceso a las áreas de movimiento y áreas de seguridad que cumple tareas conforme a los requisitos del manual de aeródromo y los requisitos de este Capítulo.
- (f) El operador de aeródromo implantará un programa de instrucción en seguridad operacional que asegure que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS.

139.310 Operación y mantenimiento del aeródromo

Sin perjuicio de directivas expresas de la AAC, el titular de un certificado de aeródromo, operará y mantendrá el aeródromo con arreglo a los procedimientos establecidos en el manual aeródromo aceptado.

- (a) Para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves, la AAC puede transmitir al operador de un aeródromo directrices escritas que lleven a modificar los procedimientos establecidos en el manual aeródromo.

- (b) El operador de aeródromo debe garantizar un mantenimiento adecuado y eficiente de las instalaciones del aeródromo.
- (c) El operador de aeródromo deberá presentar una reserva de repuestos conforme a sus instalaciones, para hacer posible la sustitución de los componentes del sistema que se deterioran.
- (d) El operador de aeródromo coordinará con la organización prestadora de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de que los mismos están disponibles y que garantizan la seguridad operacional de las aeronaves en el espacio aéreo correspondiente al aeródromo. La coordinación abarcará otros sectores relacionados con la seguridad operacional, como el servicio de información aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo y las autoridades meteorológicas.

139.315 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

El Operador poseedor de un certificado de aeródromo, deberá:

- (a) Establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para el aeródromo que describa la estructura de la organización y los deberes y responsabilidades, a fin de que las operaciones aéreas se realicen en forma segura;
- (b) El operador es responsable de cumplir y hacer cumplir que todas las actividades en el aeródromo con relación a la operación, vuelos o abastecimiento de aeronaves se lleven a cabo con seguridad y vigilará dicho cumplimiento;
- (c) El operador exigirá a todos los usuarios del aeródromo que cumplan con el programa del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del aeródromo como establece el LAR 153.

- (d) El operador debe informar a la AAC inmediatamente sobre todo accidente, incidente, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad de las operaciones aéreas.

139.320 Auto inspección y notificación sobre seguridad operacional por el operador del aeródromo.

- (a) El operador de aeródromo organizará una auditoria del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo inspecciones a las instalaciones y equipos del aeródromo. Dichas auditorias abarcarán las propias funciones del operador del aeródromo y los registros deberán ser almacenados y mantenidos durante la vigencia del certificado.
- (b) La AAC podrá solicitar, en cualquier momento, los informes de las auditorías internas.
- (c) Los informes de las auditorías internas y notificaciones sobre seguridad operacional realizados por el explotador del aeródromo, deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorías e inspecciones.

139.325 Acceso al aeródromo – Inspección de la AAC

- (a) El inspector autorizado por la AAC podrá inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, revisar los documentos y registros del operador de aeródromo y verificar el sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo de forma planificada y no planificada.
- (b) El operador de aeródromo, facilitará el acceso de los inspectores de la AAC, a cualquier parte o instalación del aeródromo, incluyendo equipos, registros y documentos con la finalidad indicada en el párrafo anterior.

139.330 Notificación e informes**(a) Notificación de errores u omisiones en las publicaciones por la Gestión de Información Aeronáutica (AIM).**

El operador de aeródromo revisará las publicaciones de información aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, avisos a los aviadores (NOTAM), circulares de información aeronáutica y demás documentos relacionados con las áreas y servicios de su competencia y responsabilidad y, al recibo de los mismos, notificará a la AAC toda información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo.

(b) Notificación de cambios a las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo.

El operador de aeródromo notificará a la AAC por escrito con suficiente antelación conforme a los requerimientos del AIM, toda modificación que se haya previsto en las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo y que afecte la exactitud de la información que figure en dichas publicaciones.

(c) Asuntos que exigen notificación inmediata.

El operador de aeródromo notificará inmediatamente al AIM, ATS y a la AAC, todo detalle de las circunstancias siguientes acerca de las cuales tenga conocimiento:

(1) Obstáculos, obstrucciones y peligros:

- (i) Toda penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo; o
- (ii) La existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional de la aviación en el aeródromo o en sus inmediaciones.

(2) Nivel de servicio:

Una reducción del nivel de servicio en el aeródromo establecido en cualquiera de las publicaciones AIM.

(3) Área de movimiento:

- (i) el cierre de cualquier parte del área de movimiento del aeródromo; y
- (ii) cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad operacional en el aeródromo

139.335 Inspecciones especiales

El operador de aeródromo inspeccionará el aeródromo, según lo exijan las circunstancias, para garantizar la seguridad operacional de la aviación:

- (a) Inmediatamente después de cualquier accidente o incidente de aeronave relacionado con la operación del aeródromo, durante cualquier período de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo que resulte crítico para la seguridad de las operaciones de aeronave;
- (b) En todo otro momento en que existan en el aeródromo condiciones que puedan afectar la seguridad operacional.

139.340 Control y eliminación de obstrucciones dentro del aeródromo.

- (a) El operador de aeródromo eliminará de la superficie del aeródromo toda obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, siempre y cuando una evaluación de riesgo no determine lo contrario.
- (b) El operador de aeródromo señalará o iluminará en la superficie del aeródromo cualquier obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, de acuerdo a lo establecido en el LAR 154.

(c) Eliminación de sustancias perjudiciales y objetos extraños sobre la el área de movimiento, de acuerdo a lo establecido en el LAR 153 y 154

139.345 Avisos de advertencia

Cuando sea probable que las operaciones de las aeronaves para las personas o el tránsito vehicular próximo al área de movimiento represente un riesgo potencial, el operador de aeródromo será responsable de:

- (1) colocar avisos de advertencia de peligro en toda vía pública colindante al área de maniobra; o
- (2) si dicha vía pública no está controlada por el operador del aeródromo, informar a la autoridad correspondiente para que ésta coloque los avisos en la vía pública indicando que existe un riesgo potencial.

Capítulo E: Exenciones y evaluación de la seguridad operacional**139.500 Exenciones**

- (a) El operador de aeródromo deberá solicitar por escrito exenciones según como lo establezca la AAC, cuando el aeródromo no satisfaga los requisitos establecidos por el Estado, para lo cual debe adjuntar un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad equivalente dispuesto por el Estado y en lo aplicable al LAR 153 y LAR 154.
- (b) La AAC notificará por escrito, al operador de aeródromo la aceptación o no del cumplimiento de determinadas disposiciones de esta reglamentación en un plazo establecido por la AAC posterior al pedido de exención.
- (c) La exención con respecto a una norma o método y a las condiciones y procedimientos a que se refiere esta reglamentación se establecerá en la emisión del certificado de aeródromo.

139.505 Evaluación de la seguridad operacional

- (a) El operador de aeródromo realizará una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en el LAR 153 y LAR 154.
- (b) La AAC se reservará el derecho de otorgar un certificado de ciertas condiciones y procedimientos que ha de cumplir el operador del aeródromo al evaluar los resultados.
- (c) Para la elaboración de una evaluación de la seguridad operacional, se debe tener en consideración lo establecido en el manual de evaluación de la seguridad operacional.
- (d) El operador de aeródromo deberá efectuar el análisis técnico que justificará la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad.

Apéndice I

Formulario de Pre-solicitud CERTIFICADO DE AERÓDROMO

1.

Nombre de la persona física/jurídica/razón social del operador:

Domicilio legal: _____

Cód.Postal: _____ Ciudad: _____ Provincia: _____

Tel/Fax: _____ e-mail: _____

2.

Denominación del aeródromo: _____

Código de OACI: _____

Clave de referencia: _____

Ubicación respecto a la ciudad: _____

Coordenadas geográficas (ARP): _____

Aeronave crítica que utiliza o se prevé utilizar en el aeródromo:

3.

El solicitante es propietario del emplazamiento:

SI	NO
----	----

SI: Copia certificada del título de la propiedad o equivalente.

NO: Detalle de los derechos que ejerce en el aeródromo.

Nombre, dirección y demás datos del propietario y testimonio certificado sobre el permiso que ha obtenido el solicitante para utilizar el aeródromo.

4.

Solicitud

Por la presente, _____ (el solicitante) _____ solicita a la AAC, la expresión de interés de certificar el aeródromo:

_____ de conformidad con las reglamentaciones de la AAC y otras especificaciones pertinentes.

Firma _____

Documento de identidad: _____

Fecha: _____

5.

Información

- La solicitud deberá presentarse en la oficina central de la AAC.

Apéndice II

Formulario de Solicitud Formal del CERTIFICADO DE AERÓDROMO

1.

Nombre de la persona física/jurídica/razón social del operador:

Domicilio legal: _____

Cód.Postal: _____ Ciudad: _____ Provincia: _____

Tel/Fax : _____ e-mail: _____

2.

Denominación del aeródromo: _____

Código de OACI: _____

Clave de referencia del aeródromo: _____

Ubicación respecto a la ciudad: _____

Coordenadas geográficas (ARP): _____

Aeronave crítica que utiliza o se prevé utilizará el aeródromo:

3.

El solicitante es propietario del emplazamiento:

SI NO

SI: Copia certificada del título de la propiedad o equivalente.

NO: Detalle de los derechos que ejerce en el aeródromo.

Nombre, dirección y demás datos del propietario y testimonio certificado sobre el permiso que ha obtenido el solicitante para utilizar el aeródromo.

4.

Solicitud

Por la presente, _____ (el operador) _____ solicita a la AAC, la certificación del aeródromo:

_____ de conformidad con las reglamentaciones de la AAC y otras especificaciones pertinentes.

Firma _____

Documento de identidad: _____

Si actúa un apoderado en nombre del solicitante:

Mi facultad para actuar en nombre del solicitante es:

Nombre, N° de documento y certificación del poder alegado.

Fecha: ____ de _____ de _____

❖

Información

- Como parte de la Solicitud, se deberán presentar dos copias del Manual de Aeródromo preparado con arreglo al reglamento emitido por la AAC.
- La solicitud deberá presentarse en la oficina de la AAC.
- La AAC se reserva el derecho de solicitar pruebas documentadas adicionales para corroborar los datos de esta solicitud.

Apéndice III

AAC UNIDAD DE CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS

CERTIFICADO DE AERODROMO

N≡ ..000

Por cuanto: __

(El explotador)

ha cumplido con las exigencias establecidas en el proceso de certificación aprobadas por la reglamentación, especificaciones y normas de la AAC y el Reglamento LAR 139.

La AAC extiende el presente certificado de aeródromo mediante Resolución N° ___/___ de la AAC.

Este certificado no es transferible y debe permanecer en vigor hasta su transferencia, suspensión, vencimiento o anulación, con arreglo de los Anexos 1 que forman parte del presente.

Expedido en la ciudad, el ___ de _____ de _____.

Vencimiento ___ de _____ de _____.

Anexo al Certificado de Aeródromo N° 000

EXENCIONES

DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN y PROCEDIMIENTOS.

Asunto 4. Propuesta de estructura y texto del proyecto del LAR 153 - Requisitos para operaciones de aeródromos

- a) Estructura
- b) Revisión del Capítulo A: Generalidades
- c) Revisión del Capítulo B: Planes de emergencia
- d) Revisión del Capítulo C: Seguridad operacional
- e) Revisión del Capítulo D: Vigilancia de los pavimentos
- f) Revisión del Capítulo E: Ayudas visuales y sistemas eléctricos
- g) Revisión del Capítulo F: Notificaciones de construcción, remodelación, activación y desactivación de áreas en el aeropuerto

4.1 Bajo este asunto, la Reunión analizó las notas de estudio presentadas y decidió que en la próxima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos, a realizarse en fecha cercana a definir, se continuará con el análisis del proyecto LAR 153, a fin de poder llegar a su aceptación.

Asunto 5. Propuesta de estructura y texto del proyecto del LAR 154 - Requisitos para diseño de aeródromos

- a) Estructura
- b) Revisión del Capítulo D: Restricción de obstáculos y protección de equipos para la navegación aérea
- c) Revisión del Capítulo E: Ayudas visuales para la navegación
- d) Revisión del Capítulo F: Ayudas visuales indicadoras de zonas de uso restringido
- e) Revisión del Capítulo G: Exenciones, desviaciones y estudios aeronáuticos
- f) Revisión del Capítulo A: Generalidades
- g) Revisión del Capítulo B: Datos sobre los aeródromos
- h) Revisión del Capítulo C: Características físicas

5.1 Bajo este asunto, la Reunión analizó las notas de estudio presentadas y decidió que en la próxima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos, a realizarse en fecha cercana a definir, se continuará con el análisis del proyecto LAR 154, a fin de poder llegar a su aceptación.

Asunto 6. Presentación del contenido del MIAGA

6.1 Bajo este asunto, la Reunión analizó las notas de estudio presentadas y decidió que en la próxima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos, a realizarse en fecha cercana a definir, se continuará con el análisis del MIAGA a fin de poder llegar a su aceptación.

Asunto 7. Otros asuntos

7.1 Bajo este asunto la Reunión determinó que para una buena implementación de los reglamentos es necesario preparar otros documentos relacionados con el conjunto LAR AGA en forma de manuales, Métodos aceptables de cumplimiento (MAC), Material explicativo e informativo (MEI) y Circulares de asesoramiento (CA).

7.2 A continuación se enumeran algunos documentos que el panel de expertos AGA recomienda sean desarrollados para el trabajo del conjunto LAR AGA

1. Guía del manual de aeródromo (MA)
2. Manual de señalización del área de movimiento
3. Manual de evaluación de la seguridad operacional
4. Guía del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para aeródromos
5. Manual de iluminación del área de movimiento y balizaje lumínico
6. Manual de requisitos de las superficies limitadoras de obstáculos
7. Manual de frangibilidad
8. Una CA relativa a la planificación para casos de emergencia en los aeródromos.
9. Manual de salvamento y extinción de incendios.
10. Traslado de aeronaves inutilizadas.
11. Reducción del peligro de choques con fauna silvestre
12. Mantenimiento de aeródromos, pavimento, eléctrico y ayudas visuales.
13. Medición del coeficiente de rozamiento y resistencia de los pavimentos.
14. Medición del coeficiente de retro reflexión de la pintura de señales del área de movimiento.
15. Capacitación y calificación del personal de mantenimiento de aeródromos.
16. Factores humanos para aeródromos.
17. Fuentes de energía secundaria

7.3 Habiendo sido la agenda de la primera reunión del panel de expertos RPEAGA/1 bastante ambiciosa, la Reunión recomendando se programe a corto plazo una nueva reunión, la RPEAGA/2, donde se pueda concluir la revisión del texto de los LAR 153 y 154, así como el texto del MIAGA.