



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Primera Reunión de Retroalimentación de la Industria y el Panel de Expertos de Aeródromos y
Ayudas Terrestre (RRIPEAGA/1)
Lima, Perú, 14 de octubre de 2019**

Asunto 2: Breve introducción al Conjunto LAR AGA

Estructura y requisitos de los LAR AGA

(Presentada por. Comité Técnico)

Resumen

Esta NE proporciona información relevante sobre los requisitos de los LAR AGA para el análisis y comentarios por parte de la Reunión.

Referencias

- LAR 139
- LAR 153
- LAR 154
- LAR 155

1. Introducción

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) proporciona asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de la seguridad operacional.

1.2 Bajo este contexto, el Sistema viene desarrollando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), que permiten a los Estados miembros contar con requisitos armonizados en base a los Anexos y documentos OACI, así como las mejores prácticas desarrolladas por los Estados miembros y los estándares internacionales en seguridad operacional.

1.3 Los reglamentos LAR, se encuentran en los Estados en proceso de armonización y/o adopción, considerando que los reglamentos ya han sido aprobados por la Junta General.

1.4 La sexta enmienda a los LAR 139, 153 y 154 y la tercera enmienda al LAR 155, fue revisada durante la Duodécima Reunión del Panel de Expertos AGA (RPEAGA/12) Lima, Perú, en fechas 24 al 28 de septiembre de 2018, y aprobada por la Junta General del SRVSOP en su Reunión JG/31 del 21 de noviembre de 2018, es la versión vigente del conjunto LAR AGA.

1.5 Así, actualmente el conjunto LAR AGA es compuesto por:

- LAR 139 – Certificación de aeródromos – Requisitos para operadores de aeródromos, Segunda Edición, Enmienda 6, noviembre 2018.
- LAR 153 – Operación de aeródromos, Segunda Edición, Enmienda 6, noviembre 2018.
- LAR 154 – Diseño de Aeródromos, Segunda Edición, Enmienda 6, noviembre 2018.
- LAR 155 – Diseño y Operación de Helipuertos, Segunda Edición, Enmienda 3, noviembre 2018.

1.6 Durante la Decimotercera Reunión del Panel de Expertos AGA (RPEAGA/13) Brasilia, Brasil, en mayo de 2019 fue discutida la incorporación a los LAR 139, 153 y 154 de los cambios propuestos en el Anexo 14, Vol. I, acuerdo *State Letter* AN 4/1.1.59-18/103 de 18 de diciembre de 2018. Además, en la RPEAGA/14 está previsto que sea discutida la incorporación en el LAR 155 de los cambios propuestos en el Anexo 14, Vol. II, acuerdo la *State Letter* AN 4/1.1.58-18/97 de 18 de diciembre de 2018.

2. Análisis

2.1 El conjunto LAR AGA fue desarrollado de manera armonizada con el Anexo 14, Volúmenes I (aeródromos) y II (helipuertos) de la OACI, así como los demás documentos de la OACI referidos a AGA:

- Documento 9981 (PANS-aeródromos)
- Documento 9774 (certificación de aeródromos)
- Documento 9137 (manual de servicios de aeropuertos)
- Documento 9157 (manual de diseño de aeródromos)

2.2 Asimismo, el conjunto LAR AGA se basa en documentos y mejores prácticas adoptadas por los Estados de la región y de otras regiones.

2.3 El LAR 139 Enmienda 6 está subdividido en 5 Capítulos y 5 Apéndices; ellos son:

- a) Capítulo A – Generalidades
- b) Capítulo B – Certificación de Aeródromos
- c) Capítulo C – Manual de Aeródromo
- d) Capítulo D – Obligaciones del operador/explotador de aeródromo certificado
- e) Capítulo E – Exenciones y Evaluación de la seguridad operacional
- f) Apéndice 1 – Formulario de Pre-solicitud para certificación de aeródromo
- g) Apéndice 2 – Formulario de Solicitud formal para certificación de aeródromo
- h) Apéndice 3 – Formulario de Certificado de aeródromo
- i) Apéndice 4 – Formulario de Registro de certificados de aeródromos
- j) Apéndice 5 – Manual de Aeródromo

2.4 El LAR 153 Enmienda 6 está subdividido en 10 Capítulos y 12 Apéndices; ellos son:

- a) Capítulo A – Generalidades
- b) Capítulo B – Informaciones sobre las condiciones de los aeródromos
- c) Capítulo C – Control de Obstáculos
- d) Capítulo D – Señalización de áreas de uso restringido
- e) Capítulo E – Servicios, Equipo e Instalaciones de Aeródromos
- f) Capítulo F – Mantenimiento de las superficies de las áreas de movimiento

- g) Capítulo G – Mantenimiento de las ayudas visuales
- h) Capítulo H – Notificaciones de construcción, remodelación, activación y desactivación de áreas en el aeródromo
- i) Capítulo I – Evaluación de la seguridad operacional
- j) Capítulo J – Estudios aeronáuticos
- k) Apéndice 1 – SMS para aeródromos
- l) Apéndice 2 – Plan de respuesta a emergencia
- m) Apéndice 3 – Control de Obstáculos
- n) Apéndice 4 – Reservado
- o) Apéndice 5 – Reservado
- p) Apéndice 6 – Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)
- q) Apéndice 7 – Plan de Manejo de Fauna Silvestre (PMF)
- r) Apéndice 8 – Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS)
- s) Apéndice 9 – Reservado
- t) Apéndice 10 – Mantenimiento de Ayudas Visuales y Energía Eléctrica
- u) Apéndice 11 – Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie
- v) Apéndice 12 – Reservado

2.5 El LAR 154 Enmienda 6 está subdividido en 7 Capítulos y 9 Apéndices; ellos son:

- k) Capítulo A – Generalidades
- l) Capítulo B – Datos sobre el Aeródromo
- m) Capítulo C – Características Físicas
- n) Capítulo D – Restricción y Eliminación de Obstáculos
- o) Capítulo E – Ayudas Visuales para la navegación
- p) Capítulo F – Ayudas Visuales indicadoras de Obstáculos y Zonas de uso restringido
- q) Capítulo G – Sistemas Eléctricos
- r) Apéndice 1 – Reservado
- s) Apéndice 2 – Diseño de Aeródromos
- t) Apéndice 3 – Pavimentos
- u) Apéndice 4 – Plan de Zona de Protección
- v) Apéndice 5 – Señalización del aérea de movimiento
- w) Apéndice 6 – Iluminación del aérea de movimiento
- x) Apéndice 7 – Frangibilidad
- y) Apéndice 8 – Señalamiento e iluminación de objetos
- z) Apéndice 9 – Sistemas eléctricos y Fuentes de energías secundarias de Aeródromos.

2.6 El LAR 155 Enmienda 6 está subdividido en 6 Capítulos y 7 Apéndices; ellos son:

- a) Capítulo A – Generalidades
- b) Capítulo B – Datos de los Helipuertos
- c) Capítulo C – Características Físicas
- d) Capítulo D – Restricción y Eliminación de Obstáculos
- e) Capítulo E – Ayudas Visuales
- f) Capítulo F – Servicios en Helipuertos
- g) Apéndice 1 – Requisitos de Calidad de los Datos Aeronáuticos
- h) Apéndice 2 – Reservado
- i) Apéndice 3 – Características Físicas
- j) Apéndice 4 – Plano de Zona de Protección y control de Obstáculos
- k) Apéndice 5 – Ayudas Visuales
- l) Apéndice 6 – Servicios, equipo e instalaciones de helipuerto

m) Apéndice 7 – Operación de helipuertos

2.7 De las provisiones presentes en los LAR, en especial en los que afectan directamente la certificación de aeródromos (139, 153 y 154), podemos destacar:

Certificación con incumplimientos:

2.8 Acuerdo el párrafo 139.140 (a) del LAR 139, el otorgamiento de un certificado es hecho luego de que la AAC (Autoridad de Aviación Civil del Estado) tenga concluido las inspecciones, aceptado el manual de aeródromo, aceptado los planes de medidas correctivas y convenidas las medidas de mitigación.

2.9 Así mismo, el párrafo 139.140(c) dispone que la AAC está facultada a aceptar una desviación a un requisito normativo, a instancias de una evaluación de la seguridad operacional y dentro del marco jurídico y normativo del Estado.

2.10 Así, se provisiona en el LAR 139 que sí es posible la certificación de un aeródromo aunque haya incumplimientos normativos, lo que permite que el Estado, dentro de sus criterios y acuerdo su marco jurídico y normativo, tenga flexibilidad en el proceso para otorgar el certificado operador de aeródromo que no atienda a todos los requisitos, bajo condiciones y medidas de mitigación acordadas y luego de una evaluación para garantizar que el nivel mínimo de seguridad operacional está mantenido.

2.11 Esa flexibilidad es especialmente importante en caso de incumplimiento de requisitos de características físicas cuya corrección pueda ser muy costosa o que sea inviable por cuestiones técnicas o de carácter socio-político.

2.12 Cabe resaltar que cada Estado es soberano para establecer sus criterios de aceptación de planes de medidas correctivas (tipos de incumplimientos y plazos) y de las exenciones/desviaciones, y que cuando no se puede garantizar un nivel equivalente de seguridad operacional que aseguraría el cumplimiento de la norma, por medio de medidas operativas, en general es necesario evaluar cuantitativamente el riesgo para demostrar que está arriba del nivel mínimo de seguridad operacional aceptable por el Estado.

Implementación del SMS:

2.13 En el ámbito del proceso de certificación del aeródromo, el párrafo 139.120(b)(2) del LAR 139 dispone que la AAC debe evaluar el manual de aeródromo y el mismo debe satisfacer que incluye el sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), aceptable por la AAC.

2.14 Además, el párrafo 139.125(b)(6) del LAR 139 provisiona que la AAC debe verificar el sistema de gestión de la seguridad operacional; en especial el marco de trabajo del SMS según el Apéndice 1 del LAR153, la implementación de la Etapa 1 del SMS, además de la creación y términos de referencia del Comité de Seguridad Operacional, aceptables a la AAC.

2.15 Así, no es una condición para certificación que el operador de aeródromo tenga un SMS totalmente implantado, pero sí debe tener establecida su estructura y documentado como un componente del manual de aeródromo o en un Manual de SMS. El manual de aeródromo en la parte referida al SMS debe detallar su sistema de gestión de la seguridad operacional que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad, incluyendo el marco de trabajo representado por los 4 componentes (Política y objetivos; Gestión de riesgo; Garantía; Promoción) y sus 12 elementos.

2.16 El LAR 139 no impone como obligación que esté implementado el SMS para que el aeródromo sea certificado (es necesario solamente que la Etapa 1 de implantación, según detallada en Capítulo 7 de Apéndice 1 del LAR 153), pero el operador debe proponer y la AAC aceptar un plan de implementación, que debe ser cumplido y hacerlo cumplir (párrafos 139.315(a)(2) y (4) del LAR 139).

2.17 Cada Estado es soberano para definir cuál nivel de implementación del SMS es aceptable en el proceso de certificación, así como los plazos para implantación final, acuerdo su realidad y la realidad de sus operadores.

3. Acción sugerida

3.1 Sobre lo anteriormente informado, se necesita conocer la opinión de la industria sobre todo este proceso, con el objetivo de identificar oportunidades de mejora en la normativa regional LAR AGA.

3.2 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) emitir los comentarios que consideren pertinentes relacionados con la estructura de los LAR AGA; y
- c) tomar otras acciones que estime conveniente.

- FIN -