



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Décimo Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP
(Lima, Perú, 14 y 15 de octubre de 2020)

Asunto 6: Otros asuntos
- **Desarrollo del LAR 77**

(Nota de estudio presentada por el Comité Técnico)

Resumen	
Esta nota de estudio presenta la propuesta de desarrollo del LAR 77 para incorporar SARPS del Anexo 14 y otros documentos de la OACI relativos a restricciones a objetos y actividades alrededor de los aeródromos que puedan afectar la seguridad de la navegación aérea y que escapen del ámbito del conjunto LAR AGA (LAR 139, 153, 154 y 155).	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">– Anexo 14, Volúmenes I y II.– Estrategia de desarrollo, armonización, adopción e implantación de los LAR, Enmienda 4, noviembre 2016– Manual de calidad del Comité Técnico del SRVSOP, Primera Edición, Enmienda 1, marzo 2019– LAR 154, Enmienda 6, noviembre 2018 – Diseño de Aeródromos	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	A – Seguridad operacional; y C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1. Antecedentes

1.1 El Reglamento del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional dispone que una de las funciones del SRVSOP es proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas concernientes a la seguridad operacional de la aviación civil, compatibles con las normas y métodos recomendados pertinentes que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y/o adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes.

1.2 En ese contexto, los SARPS contenidos en el Anexo 14 Volúmenes I y II de la Convención de Aviación Civil Internacional – respectivamente, Aeródromos y Helipuertos, fueron incorporados en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos LAR 139, LAR 153, LAR 154 y LAR 155, llamado conjunto LAR AGA – Aeródromos y Ayudas Terrestres.

1.3 A pesar que la mayoría de los requisitos dispuestos en el conjunto LAR AGA se dirijan a explotadores/operadores de aeródromos o responsables por el diseño y operación de aeródromos y helipuertos, hay requisitos en esos reglamentos, derivados de SARPS del Anexo 14, que imponen restricciones a la implantación de objetos y actividades en el entorno de los aeródromos, fuera del área bajo control del explotador/operador, o requisitos relativos al señalamiento de obstáculos o altura máxima de objetos que no son responsabilidad del explotador del aeródromo.

1.4 En consecuencia, dichos requisitos se aplican a terceros no involucrados directamente en actividades de aviación civil, por ejemplo, personas naturales o empresas que son propietarios o tienen intereses de construir edificaciones o implantar actividades en el entorno del aeródromo, o el mismo Estado o sus entidades de gobiernos centrales o regionales (como las municipalidades) que son responsables por gestionar la ocupación y uso del suelo, autorizar y fiscalizar las obras y otorgar licencias a actividades económicas.

1.5 Entre los grupos de requisitos que no son responsabilidad del explotador/operador de aeródromo y que afectan los derechos o responsabilidades de los terceros mencionados en el párrafo anterior, tenemos:

- a) Superficies de la Zona de Protección de Aeródromos.
- b) Superficies de Plan de Zona de Protección a ayudas a la navegación aérea
- c) Superficies de Zona de Protección de Helipuertos
- d) Altura máxima de objetos situados fuera de las superficies limitadoras de obstáculos
- e) Luces que pueden ser peligrosas, emisión laser y luces que pueden causar confusión
- f) Actividades que pueden atraer fauna
- g) Obligación de señalamiento de objetos que sean obstáculos a la navegación aérea
- h) Actividades que puedan ser peligrosas, como pirotecnia, uso de armas, equipos de uso recreativo como globos, drones, entre otros.

2. Análisis

2.1 Parte de los requisitos mencionados en el párrafo 1.5 están actualmente en el LAR 154 – Diseño de Aeródromos y en el LAR 155 - Helipuertos. Esos reglamentos son aplicables, acuerdo las secciones 154.005 y 155.010, a los explotadores de aeródromos y helipuertos, o sea, la responsabilidad de implantación es de los responsables por la construcción y operación de esas infraestructuras.

2.2 Sin embargo, en esos reglamentos hay requisitos derivados de los SARPS del Anexo 14 que no se dirigen a los explotadores/operadores de aeródromos y helipuertos, pero sí a los terceros mencionados en el párrafo 1.4 o al mismo Estado que por medio de sus entidades tiene la responsabilidad de gestionar la ocupación y uso del suelo en el entorno de los aeródromos y garantizar la seguridad de la navegación aérea.

2.3 Por lo tanto, se propone el desarrollo del futuro LAR 77, que tiene como propósito ser un modelo de reglamento que sería aplicable al público en general, y no solamente a operadores de aeródromos, además de involucrar las responsabilidades de las entidades públicas competentes para ordenar la ocupación territorial en el entorno del aeródromo – en general las municipalidades.

2.4 La propuesta de desarrollo del LAR 77 tiene el objetivo de poner en un reglamento independiente los SARPS de la OACI del Anexo 14 que, aunque se apliquen a todas las personas que pretendan construir un objeto o iniciar una actividad que pueda afectar negativamente las operaciones aéreas, hoy están contenidos en los LAR 153 y 154, los cuales solo son aplicables a los operadores de aeródromos. Con esto, el futuro LAR 77 contribuiría a que los Estados estén mejor preparados para responder algunas de las preguntas relacionadas con este tópico en el Protocolo USOAP CMA en el área AGA y así robustecer su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional.

2.5 Por tener un alcance general, es esencial que los parámetros de restricciones que van estar dispuestos en el futuro LAR 77 (y en las respectivas normativas nacionales armonizadas con ese reglamento) estén respaldadas por documentos legales de más alto nivel y por material guía para sugerir procesos y procedimientos para que las restricciones sean respetadas y utilizadas como base en la planificación del uso del suelo y licencias/aprobaciones de actividades y obras. Es probable que, dependiendo del modelo legal de cada Estado, incluso el futuro LAR 77 deba tomar la forma de ley o reglamento de la ley para poder permitir su aplicación al público en general.

2.6 Por lo cual se propone a la Reunión de Puntos Focales adoptar la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN RCPF 18/XX DESARROLLO DEL LAR 77

- a) Recomendar a la Junta General que se incluya en el programa de trabajo del SRVSOP para el año 2021 el desarrollo del texto completo del futuro LAR 77;
- b) Recomendar a la Junta General designar que el Coordinador General instruya al Comité Técnico que inicie el desarrollo de la estructura del futuro LAR 77, incluyendo material guía de soporte a su implementación, con el apoyo de un especialista de la Región y en consulta a los expertos del Panel de Expertos AGA del SRVSOP, de acuerdo al procedimiento dispuesto en la Estrategia de desarrollo, armonización, adopción e implantación de los LAR y en el Manual de calidad del Comité Técnico del SRVSOP.

3. Acción sugerida

Se invita a la Reunión de Puntos Focales a:

- a) Tomar conocimiento de la información proporcionada en la presente nota de estudio;
y
- b) Adoptar la conclusión propuesta en el Párrafo 2.6.