



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional  
Décima Séptima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos y Ayudas Terrestres  
(RPEAGA/17)**

Etapa previa: sesiones virtuales, 02 de agosto al 15 de setiembre de 2022

Etapa presencial: Lima, Perú, 19 al 23 de setiembre de 2022

---

**Asunto 8: Otros Asuntos**

**Cierre de la Conclusión RPEAGA/15-09 respecto el Grupo de Trabajo de Datos de Aeródromos.**

(Presentada por: Jorge Luis Werneck N. / Yerko Camus H.)

**Resumen**

Esta NE cierra por una parte la NE12 (y la Conclusión RPEAGA/15-09 resultante de la discusión de esta NE) presentada durante el RPEAGA15 del año 2020 (en modalidad virtual) por el Director de Aeródromos de ANAC Argentina Eduardo Álvarez y por otra solicitar al Comité Técnico y al PANEL de Expertos la consulta a los Estados, respecto de la definición e incorporación del “Dato Aeronáutico” al conjunto LAR AGA o bien mantenerla en la normativa AIM con la consideración de incorporar una nota (orientación / guía) que lo vincule.

**Referencias**

- LAR 139, Certificación de Aeródromos
- LAR 154, Diseño de Aeródromos, Apéndice 2 Capítulo 2
- LAR 155, Diseño y Operación de Helipuertos.
- Anexo 14, Volumen I, 8va edición de octubre 2018, enmienda 17 Aeródromos

**1. Introducción**

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), establecido en virtud del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional, tiene la misión de optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región, proporcionando asesoría y asistencia con miras a superar los problemas de los Estados con dificultades para el cumplimiento de sus responsabilidades con la vigilancia de la seguridad operacional, así como contribuir, en estrecha coordinación con la OACI, para la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

1.2 Entre las funciones del SRVSOP, se tiene la de “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”.

1.3 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.

1.4 De acuerdo a las discusiones llevadas a cabo durante la revisión del Informe Parcial de la Etapa Previa de la RPEAGA/17, se concluyó con la necesidad de cerrar e informar las conclusiones realizadas por el grupo de trabajo (informe **Adjunto** a esta Nota de Estudio) establecido con motivo del RPEAGA15 y trabajado durante los meses de julio a octubre de 2020, acuerdo Conclusión RPEAGA/15-09, ya que dicha Conclusión necesitaba de un cierre.

1.5 Para tal, el Panel en la Etapa Presencial de la RPEAGA/17 concluyó por realizar un trabajo Ad Hoc para analizar el contexto de la RPEAGA/12-NE/12 y proponer acciones para posibilitar el cierre de la Conclusión RPEAGA/15-09.

## **2. Análisis**

2.1 Luego de analizar la NE/12 presentada durante la RPEAGA/15 (año 2020), se visualizó que la misma pone al descubierto algunas cuestiones que este trabajo AD-HOC, no tiene entre sus facultades para dar respuesta.

2.2 La primera cuestión que queremos resaltar es, ante todo, hacer notar que no está definido aún el DATO AERONÁUTICO en el entorno AGA, y por ende cuáles son los mismos. Esta definición, a nuestro entender se hace necesaria.

2.3 En segundo lugar, se necesitarían tener entornos de calidad y trazabilidad de estos. En este punto queremos hacer constar que por ser nuestra actividad del tipo de las denominadas “sistémicas”, no podemos hacerlo en forma aislada, sino, en base a los lineamientos de calidad y trazabilidad del dato que comparten las áreas ANS y AIM. De tal modo, que entendemos que estos supuestos deben darse en un entorno AGA, atendiendo las necesidades de las áreas antedichas, las cuales actúan luego de las intervenciones AGA.

2.4 Nos resulta importante resaltar, que el objeto directo de la intervención AGA es el aeródromo y sus ayudas terrestres; entendiéndose que, si con nuestro accionar brindamos estándares de seguridad operacional acordes con los propuestos por OACI, el área ANS operará a partir de los mismos con el objeto de garantizar estándares de seguridad operacional en el área de su competencia.

## **3. Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Décimo Séptima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos a:

- a) Considerar que todavía no hay madurez para tratar de los temas que habían sido propuestos por medio de la NE/12 de la RPEAGA/15 (ya que se detectó que el tema a resolver es la definición del dato aeronáutico y cómo incorporarlo al conjunto LAR AGA);
- b) Solicitar al Comité Técnico la pertinencia de preparar una consulta/encuesta a los Estados respecto de cómo realizan la integración de los datos entre las áreas AGA y AIM;

ADJUNTO A LA NE/08 DE LA RPEAGA/17

**INFORME GRUPO AD-HOC SOBRE NOTA DE ESTUDIO N/12 DE LA RPEAGA15**

*[preparado por los integrantes del Grupo de Trabajo creado luego de la RPEAGA/15: Eduardo Alvarez (ARG); Pablo Vega (CHL); Yerko Camus (CHL); Fernando Melian (URY)]*

Luego de analizar dicha NE, se visualizó que la misma pone al descubierto algunas cuestiones que este Grupo AD-HOC, no tiene entre sus facultades para dar respuesta.

La primera cuestión que queremos resaltar es, ante todo, hacer notar que no está definido aún qué es el DATO AERONÁUTICO en el entorno AGA y, por ende, cuales son los mismos. Esta definición, a nuestro entender se hace imperiosa.

En segundo lugar, se necesitarían tener entornos de calidad y trazabilidad de los mismos. En este punto queremos hacer constar que por ser nuestra actividad del tipo de las denominadas “sistémicas”, no podemos hacerlo en forma aislada, sino, en base a los lineamientos de calidad y trazabilidad del dato que comparten las áreas ANS y AIM. De tal modo, que entendemos que estos supuestos deben darse en un entorno AGA, atendiendo las necesidades de las áreas antedichas, las cuales actúan luego de las intervenciones AGA.

Nos resulta importante resaltar, que el objeto directo de la intervención AGA es el Aeródromo y sus ayudas terrestres; entendiendo que, si con nuestro accionar brindamos estándares de seguridad operacional acordes con los propuestos por OACI, el área ANS operará a partir de los mismos con el objeto de garantizar estándares de seguridad operacional en el área de su competencia.

Por todo lo expuesto anteriormente, entendemos que la NE N°12, ha resultado un disparador de distintas actividades que necesariamente deberían llevarse a cabo, y que por ende las mismas no se agotan en discernir sobre la conveniencia o no de modificar una norma en cuanto a la exactitud de las mediciones de objetos y del terreno en el Área 2.

Por tal motivo, solicitamos se tenga en consideración la siguiente propuesta:

1. No aprobar en las actuales condiciones la NE N°12 (ya que se detectó que el tema a resolver es la definición del dato aeronáutico y cómo incorporarlo al conjunto LAR AGA).
2. Se sugiere convocar en el marco del Comité Técnico (o en un Grupo de Trabajo según se lo considere), trabajar para dar solución a la definición, características e incorporación del “Dato Aeronáutico” en el conjunto LAR AGA. Y verificar de manera sistémica que la precisión con que se mide un elemento en las superficies libres de obstáculos por parte de AGA este correlacionado con las precisiones requeridas y grado de exactitud para los datos aeronáuticos.