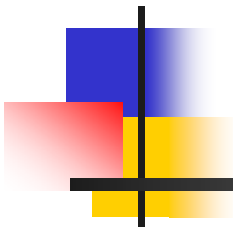


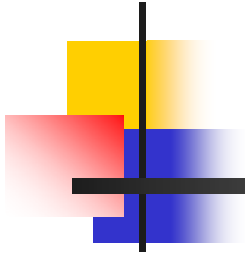
Reglamento Aeronáutico Latinoamericano para Aeródromos y Ayudas Terrestres (LAR AGA)





Taller sobre la Problemática en la
Certificación de Aeródromos

Lima, 27 de septiembre al 1 de octubre de 2010



PROBLEMAS EN LA CERTIFICACION DE AERODROMOS



FACTORES QUE DIFICULTAN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Baja prioridad atribuida por los Estados

La ausencia de la certificación de los aeropuertos internacionales no impacta directamente la actividad económica, diferentemente de la certificación de los operadores aéreos, por ejemplo. Consecuentemente, los Estados no se preocupan en priorizar la certificación de sus aeropuertos internacionales aunque haya indudables beneficios a la seguridad operacional.



FACTORES QUE DIFICULTAN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Adopción de los SARPS respecto a la certificación

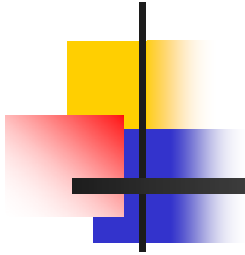
Las enmiendas del Anexo 14 desde el 2001, concernientes a la certificación de aeródromo, y el contenido del Doc 9774 no fueron enteramente comprendidos y adoptados por los Estados en Latinoamérica. Parte de los requisitos de certificación fueron incluidos en las regulaciones de los Estados sin una evaluación del impacto en las realidades de la región y sin el establecimiento de dispositivos que permitiesen una gradual transición de las prácticas existentes para la nueva práctica preconizada por la OACI generando procesos de difícil implementación.



FACTORES QUE DIFICULTAN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Carencia de recursos humanos calificados y de material de orientación

Ante las deficiencias de la infraestructura y los limitados recursos financieros disponibles, para hacer posible la certificación de los aeropuertos, la única alternativa a corto y mediano plazos es la adopción de medidas mitigadoras o alternativas que proporcionen niveles adecuados de seguridad operacional para las actividades aeroportuarias. Sin embargo, no hay suficiente material de orientación y los Estados no poseen recursos humanos calificados y en número suficiente para identificar e implementar dichas medidas.



LAR AGA



ANTECEDENTES

- ✓ Las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR), deben su origen al esfuerzo conjunto de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), al Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) y los Estados participantes de América Latina;
- ✓ Bajo el paraguas 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;
- ✓ El Grupo de expertos se reunió hasta en diez (10) oportunidades entre los años 1996 y 2001 con el fin de desarrollar un conjunto de regulaciones de aplicación regional.



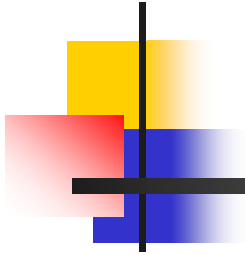
BASE NORMATIVA

- ✓ El trabajo desarrollado, se basó principalmente en la traducción de las regulaciones de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA) Regulaciones Federales de Aviación (FAR), a las que se insertaron referencias a los Anexos y Documentos de la OACI;
- ✓ La traducción de las FAR, recogió la misma estructura y organización de esas regulaciones.
- ✓ Este esfuerzo requería adicionalmente de un procedimiento que garantizara su armonización con los Anexos de OACI, en primer lugar y con las regulaciones de los Estados en la región en segundo lugar.



SRVSOP

- ✓ 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 Memorando de Entendimiento (MOE) 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 de su segundo acuerdo, 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.



Propósito del LAR

- ✓ A través del Sistema Regional, y la participación de sus Estados miembros, se pretende lograr el desarrollo, en un período razonable, del conjunto de regulaciones que los Estados puedan adoptar de una manera relativamente rápida.
- ✓ 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.



Medidas que han de tomar los Estados

- ✓ Los Estados miembros del Sistema, en virtud a los compromisos adquiridos, participan activamente en la revisión y desarrollo de las regulaciones LAR a través de los Paneles de Expertos;
- ✓ Una vez concluida la revisión del reglamento por parte de estos Paneles, corresponde a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de los Estados participantes en el SRVSOP, formular los comentarios finales que consideren pertinentes;
- ✓ El reglamento LAR AGA, será sometido a la aprobación de la Junta General y continuar con la siguiente etapa en el marco de la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR.



PROPUESTA DE PLAN DE ACCIÓN

CORTO PLAZO

- Desarrollar el LAR 139
- Desarrollar circulares y/o manuales de soporte para la implementación de medidas mitigadoras y/o alternativas (incumplimientos de SARPs)
- Recomendar a los Estados el establecimiento de prioridad para los procesos de certificación de los aeropuertos internacionales
- Obtener de los Estados el aval para el Grupo Regional promover acciones en el sentido de ampliar la transparencia de la situación de la certificación de los aeropuertos en la región
- Solicitar a los órganos representativos de la sociedad organizada (IATA, ALTA, IFALPA, etc) cuales los aeropuertos internacionales (prioridades) deberían ser certificados para mejoría de los niveles de seguridad operacional
- Solicitar a los Estados que informen cuales las dificultades que están impidiendo la certificación de cada aeropuerto internacional



PROPUESTA DE PLAN DE ACCIÓN

MEDIANO PLAZO

- Obtener de los Estados el compromiso de aumentar la prioridad atribuida a la certificación de aeropuertos de acuerdo con los intereses de la sociedad organizada (¿Política para la región?)
- Implementar una mayor transparencia de la situación de la certificación de los aeropuertos en la región
- Proporcionar (a los Estados que presenten al Grupo Regional sus carencias) soporte técnico de grupos de expertos coordinados por el Grupo Regional para presentación de propuestas para superar las dificultades con la certificación de cada aeropuerto internacional

LARGO PLAZO

- Realizar evaluaciones de los procesos de certificación implementados por los Estados