



Cuestión 5 del Orden del Día: Otros Asuntos

REGLAMENTO AERONÁUTICO LATINOAMERICANO PARA AERÓDROMOS Y AYUDAS TERRESTRES - CONJUNTO LAR AGA

(Presentada por Uruguay)

RESUMEN

Esta nota informativa tiene como fin presentar los avances del trabajo del Panel de Expertos AGA de los Estados miembros del Proyecto RLA/99/901 Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional – (Actividades del Panel de Expertos en Aeródromos), en la revisión y aprobación de las estructuras propuestas así como el desarrollo de los textos del Conjunto LAR AGA propuesto por la Oficina Sudamericana de OACI, cuya estrategia tiene como fin la armonización de las regulaciones AGA en los Estados miembros del SRVSOP con el conjunto LAR AGA cuando este sea aprobado por la Junta General, facilitando la adopción de las reglamentaciones por parte de los Estados.

Referencias

- *Anexo 14 Vol. I Diseño y Operaciones de Aeródromo*
- *Doc. 9774 Manual de certificación de aeródromos*
- *Federal Aviation Administration 14 CFR PART 139—Certification of Airports*
- *Reglamentaciones Aeronáuticas de los Estados Miembros del SRVSOP*

Objetivos Estratégicos

Seguridad Operacional

1 Introducción

1.1. La Oficina Regional Sudamericana de OACI viene promoviendo desde hace varios años el desarrollo de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) en los Estados miembros del Proyecto RLA/99/901 Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en las diferentes áreas de la Navegación Aérea;

1.2. Durante la última reunión de la Junta General se aprobó el desarrollo del LAR para Aeródromos, en tal sentido y con el apoyo de un experto de Brasil se desarrolló el borrador de la estructura del LAR AGA

compuesta de: 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;

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

1.4. Por este motivo el trabajo incorporó sugerencias de los expertos y aquellos textos aclaratorios apuntando a la utilización del principio solicitado, para que el documento sea de ayuda al lector interesado en la obtención de información y que este comprenda y cumpla los requerimientos con el mínimo de dificultad posible.

2 Desarrollo del Trabajo

2.1 El texto de los documentos LAR busca identificar claramente hacia QUIÉN está dirigida la norma, identificar cual es la situación y que acciones se deben tomar para mitigarla y por lo tanto escribir claramente QUÉ debe hacer.

2.2 Se propuso la siguiente división del trabajo:

- a) Dos Estados responsables del desarrollo de los mismos capítulos, por lo que resultó importante la coordinación del trabajo, con tal motivo se adjunta la relación de expertos;
- b) Se designó un responsable por (coordinador) LAR, que fue el encargado de recolectar el material desarrollado por los expertos y dar continuidad al documento.

Responsables del Proceso de redacción LAR 139, LAR 153, LAR 154 y MIAGA

LAR	Capítulo	Estados	Coordinador
139	A & B	CUB, PER	Carlos Garcia
	C & D	BOL, URU	
	E & F	ARG, VEN	
153	A & B	BRA, PAR	Augusto Diaz
	C & D	CHI, PAN	
	E & F	ECU, ARG	
154	A, B, C & D	VEN, BOL	Norberto Cabrera
	E	URU, CUB	
	F & G	PER, BRA	
MIAGA	Parte I	PAR, CHI	Juan Flor
	Parte II	PAN, ECU	
	Parte III	URU, CUB	

3 Proceso de evaluación de la estructura del LAR AGA

3.1 Debido a limitaciones de tiempo se fueron aceptando las respuestas de los Estados a las estructuras LAR AGA que fueran evaluadas por los expertos presentes a través de Teleconferencias organizadas por la Oficina Regional de la OACI en Lima, habiendo participado la mayoría de los Estados miembros.

3.2 Aprobación de la estructura del Conjunto LAR AGA. Consolidadas las respuestas recibidas de algunos Estados se procedió a la aprobación de la estructura mencionada, se hizo mención que la aprobación final de la estructura se realizara durante la Primera Reunión del Panel de Expertos AGA a llevarse a cabo en Setiembre del 2011.

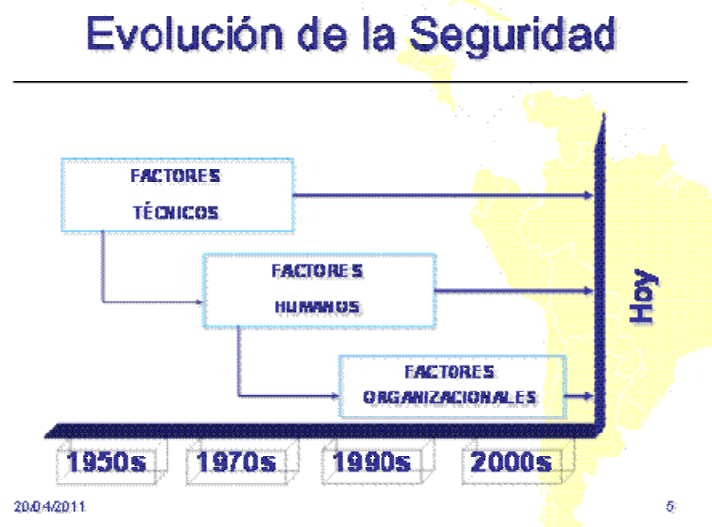
3.3 Desarrollo del texto del conjunto LAR AGA. El desarrollo del texto estuvo a cargo de los Estados. Por acuerdo mutuo, la contribución fue por Estado y no por experto. Sin embargo fue responsabilidad de todos los expertos del Estado la presentación del texto según cronograma.

3.4 Puntos relevantes de discusión LAR 139 REQUISITOS PARA OPERADORES DE AERÓDROMOS:

- a) Aplicación
 - Los aeródromos terrestres públicos o privados en los que se registren operaciones regulares de transporte aéreo público regular en la que se empleen aeronaves de más de 30 asientos.
 - Los aeródromos terrestres públicos o privados que se registran operaciones de transporte aéreo público chárter en los que se empleen aeronaves que superan los 2730 Kg. y si el aeródromo está destinado para uso nocturno.
 - Todos aquellos aeródromos terrestres públicos o privados que no se encuentren comprendidos dentro del numeral anterior, cuyos explotador/operador es o propietarios así lo deseen, podrán solicitarlo a la AAC, a los efectos de su evaluación e inclusión en el programa de certificación.
- b) Manuales y Circulares.- Para apoyar el trabajo de los LAR se deben publicar Circulares y Manuales según sea necesario que formarán parte de los LAR. El contenido del conjunto de los LAR debe ser claro y directo, los detalles técnicos pueden ser materia de circulares o manuales.
- c) Aeródromo o Aeropuerto.- Se entendió considerar aeródromo o aeropuerto, se sugiere que se haga referencia al Certificado de operador/explotador de Aeródromo y no al Certificado de Aeropuerto, teniendo en cuenta que este certificado se le expedirá al operador que cumpla con sus obligaciones y bajo ciertas condiciones de operación.
- d) Duración del Certificado.- Cada experto debería indicar su preferencia por la duración de certificado. Ilimitado (1), tres años (2), cuatro años (3), cinco años (4) y si sería renovable.
- e) Certificado Provisional.- La mayoría de los participantes acepto que sería procedente, aplicar un tiempo de duración el que será debatido así como las condiciones de su otorgamiento.
- f) Contenido del manual de Operaciones.- Se acordó que podría listarse ambos el contenido mínimo y el ideal.
- g) Definiciones.- En las definiciones deberá explicarse que es un operador y que es un explotador si hubieran diferencias.
- h) Proceso de Certificación.- Con respecto a la inclusión del proceso de certificación de aeródromo se propone que el Operador/explotador de un aeródromo que pretende obtener un Certificado de Operador de Aeródromo antes de realizar su trámite debería conocer cuál será el proceso que estará sometido para lograr dicha Certificación, así como que este proceso tendrá a su cargo el pago de aranceles correspondientes a formularios, publicaciones, inspección, conforme a las normas de los Estados, etc.

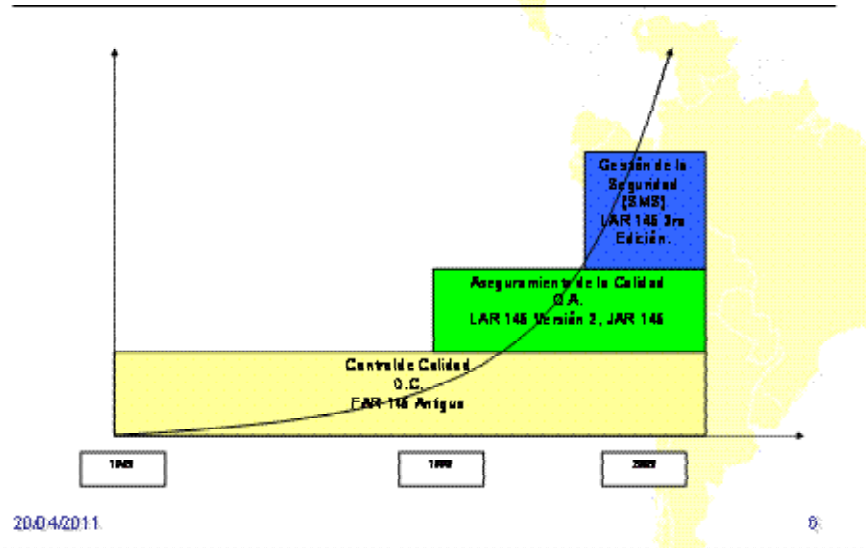
3.5 Puntos relevantes de discusión LAR 153 REQUISITOS PARA OPERACIONES DE AERÓDROMOS y LAR 154 REQUISITOS PARA DISEÑO DE AERÓDROMOS

- a) Los aeródromos son parte de la Comunidad ATM, en tal sentido es necesaria la participación de los explotadores de aeródromos y otras partes que participan en el suministro y funcionamiento de la infraestructura física necesaria en apoyo de los despegues, aterrizajes y servicios de escala de las aeronaves a fin de apuntar a los conceptos de la ATFM.
- b) El diseño de infraestructuras de aeródromos deberán incluir los conceptos operacionales como parte integral del sistema ATM, por lo que el LAR debe apuntar a que el explotador del aeródromo deberá proporcionar la infraestructura terrestre necesaria, incluidos, entre otros elementos, la iluminación, las calles de rodaje, las pistas y sus salidas y una guía precisa de los movimientos en la superficie para mejorar la seguridad operacional y elevar al máximo la capacidad del aeródromo en todas las condiciones meteorológicas.
- c) El conjunto LAR deberá reglamentar los requerimientos del sistema ATM facilitando el uso eficiente de la capacidad de la infraestructura de la parte aeronáutica del aeródromo.
- d) Proceso de evaluación del MIAGA
 - En la Región, actualmente se mantiene la concepción tradicional que el inspector de aeródromos está encargado del control de calidad de los aspectos técnicos en las actividad en el aeródromo, tales como verificación de la existencia de grietas en el pavimento, falta de mantenimiento en las zonas de franja, pistas, etc.;
 - Históricamente los aeropuertos eran operados por el estado, consecuentemente los inspectores de aeródromos realizaban las labores de control de calidad dentro del aeródromo. Sin embargo, cuando el operador de los aeropuertos dejó de ser el Estado, el trabajo de los inspectores gubernamentales no cambió, y ha continuado hasta la fecha realizando las labores que realizaba cuando era operador;



- Debajo, se muestra otra diapositiva que ilustra donde se encuentra el SMS y donde nos encontramos en la Región actualmente los Inspectores AGA. El control de calidad es el modelo actual del inspector, habiendo algunos Estados migrado hacia las auditorías a los operadores. La implementación del SMS para los proveedores de servicio es un requerimiento necesario para la certificación de aeródromos. Entonces la labor del Inspector de Aeródromos debería ser la verificación de los procesos desarrollados por los operadores e aeropuertos así como su implementación;

Evolución del Sistema de las OMA's



- e) Circulares de Asesoramiento, Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC), Manuales y Material explicativo e informativo (MEI). El Panel de expertos AGA ha propuesto que finalizado el primer borrador del texto LAR AGA, se debería determinar cuáles serán los documentos de asesoramiento necesarios para la implementación del conjunto LAR AGA, algunas sugerencias serían:
- Manual de señalización del área de movimiento
 - Manual de iluminación del área de movimiento
 - Manual de Requisitos de la limitación de obstáculos
 - MEI Frangibilidad
 - MEI Objetos que hay que señalar o iluminar.
 - CA Planificación para casos de emergencia en los aeródromos.
 - MAC Salvamento y extinción de incendios.
 - MAC Traslado de aeronaves inutilizadas.
 - MAC Reducción del peligro de choques con aves y otros animales
 - MAC Mantenimiento de aeródromos, pavimento, eléctrico y ayudas visuales.
 - MAC Medición de coeficiente de rozamiento y Resistencia de los pavimentos
 - MAC Medición del coeficiente de retro reflexión de la pintura de señales del área de movimiento.
 - CA Capacitación y calificación del personal de mantenimiento de aeródromos
 - CA Fuentes de energía secundaria
- f) Reuniones de coordinación de expertos y reunión de revisión LAR. A la fecha se han realizado ocho teleconferencias para que el desarrollo del conjunto LAR AGA sea coordinado entre los expertos del Panel AGA, y se han planificado la realización de una reunión de los coordinadores para el ajuste de los textos así como del Panel de Expertos en Aeródromos para la revisión final del conjunto LAR desarrollado.

4 Acción sugerida

4.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información proporcionada en esta nota a los efectos de transmitir a los Estados del avance del proyecto solicitando la continuación del apoyo necesario a los expertos a los efectos de dar continuidad y una culminación exitosa de la redacción del conjunto LAR AGA.

— FIN —