



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Décimotercera Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos (RPEAGA/13)
Brasília, Brasil 20 al 24 de mayo de 2019**

Asunto 3: Revisión del Cuerpo y Apéndices del LAR 153

Revisión del LAR 153 para incorporar cambios propuestos en el Anexo 14 Volumen I (SL AN 4/1.1.59-18/103)

(Presentada por. Experto (s): René Delgado (BOL), Pablo Cortés (URY))

Resumen

Esta NE consiste en la revisión del LAR 153 para identificar necesidad de cambios en el cuerpo y/o Apéndices para incorporar cambios propuestos en el Anexo 14 Volumen I. Esos cambios están en consulta a los Estados acuerdo *State Letter* AN 4/1.1.59-18/103. Esta propuesta será evaluada por el Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestres quienes brindaran observaciones al Comité Técnico para su publicación en el portal del SRVSOP.

Referencias

- LAR 153 enmienda 6
- Anexo 14, Volumen I, 8va edición de Octubre 2018, enmienda 14
- State Letter AN 4/1.1.59-18/103 de 18 de diciembre de 2018
- Notas de las teleconferencias sostenidas por el panel de expertos AGA

Conformación del grupo de tarea

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 al conjunto LAR AGA fue revisada durante la Undécima y Duodécima Reunión del Panel de Expertos AGA (RPEAGA/11 – RPEAGA/12) Lima, Perú, y aprobada por la Junta General del SRVSOPel 21 de noviembre de 2018, es la versión vigente del conjunto LAR AGA.

1.5 Habiéndose desarrollado y aprobado reglamentos AGA que satisfacen los SARPs de OACI, existe la necesidad de una continua revisión de los documentos para identificar oportunidades de mejora en los mismos y mantenerlos actualizados con los últimos avances de la industria.

2. Análisis

2.1 La estrategia actual de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, aprobada por la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 03 de agosto de 2007, en Santa Cruz, Bolivia, dispone la necesidad de revisar y validar el contenido de cada una de las secciones de los LAR en los paneles de expertos.

2.2 El LAR 153 contiene los requisitos para operaciones de aeródromos acuerdo las provisiones del Anexo 14 Volumen I. A ese respecto, hay una propuesta de enmienda a este Anexo para vigencia a partir de 05 de noviembre de 2020, excepto en el caso de las propuestas del Anexo 14, Volumen I, relacionadas con la calificación del pavimento, que se prevé que entren en vigor el 28 de noviembre de 2024 que se encuentra en consulta a los Estados según State Letter AN 4/1.1.59-18/103 de 18 de diciembre de 2018.

2.2 Se realizó el análisis de los cambios propuestos en el Anexo 14 Volumen I,

2.3 Se identificaron dos tipos de cambios que tendrían incidencia al LAR 153 uno con vigencia 05 de noviembre de 2020 referente a **Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones**, el otro tema es el relacionado con la calificación de los pavimentos ACN-PCN por ACR-PCR con vigencia 28 de noviembre de 2024.

3. Acción sugerida

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

- a) Tomar nota del análisis presentado en la presente NE,
- b) analizar, las modificaciones introducidas al cuerpo del LAR 153 y a los apéndices, mediante las cuales se atiende a la Propuesta de Enmienda del Anexo 14, comunicadas por la OACI mediante Carta a los Estados AN 4/1.1.59-18/103, relacionadas con dicho reglamento;
- c) evaluar la conveniencia de aprobar la enmienda al LAR 153 contenida en el APENDICE A la cual adopta los cambios de la propuesta de enmienda al Anexo 14 que sería aplicable en 2020; y analizar el APENDICE B donde se encuentran la propuesta que entraría en vigor en noviembre de 2024 postergando su aprobación para una futura RPEAGA.
- d) comentar o proponer otras modificaciones para que el contenido sea aplicable a los Estados y al mismo tiempo se cumplan con las disposiciones necesarias sobre seguridad operacional.

-FIN-

APENDICE A

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>153.495. Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones</p>	<p>153.495. Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones</p>	<p>CAPÍTULO 9. SERVICIOS OPERACIONALES, EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO 9.9 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones</p>
<p>(e) Debe ser frangible y se montará lo más bajo posible, cualquier equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea que deba estar emplazado en una franja, o cerca de ella, de una pista de aproximación de precisión de Categorías I, II o III y que: (1) esté colocado en un punto de la franja a 77,5 m o menos del eje de pista cuando el número de clave sea 4 y la letra de clave sea F; o (2) esté colocado a 240 m o menos del extremo de la franja y a: a: (i) 60 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 3 o 4; o (ii) 45 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 1 o 2; o (3) penetre la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido; (f) Cualquier equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea que constituya un obstáculo de importancia para las operaciones aéreas debe ser frangible y ser montado lo más bajo posible.</p>	<p><i>(e) Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que deba estar emplazado en una franja, o cerca de ella, de una pista de aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III y que:</i> <i>(1) esté colocado a 240 m o menos del extremo de la franja.</i> <i>(2) penetre la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido; debe ser frangible y ser montado lo más bajo posible.</i></p>	<p>9.9.5 Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que deba estar emplazado en una franja, o cerca de ella, de una pista de aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III y que: a) esté colocado en un punto de la franja a 77,5 m o menos del eje de pista cuando el número de clave sea 4 y la letra de clave sea F; o b) esté colocado a 240 m o menos del extremo de la franja y a: 1) 60 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 3 ó 4; o 2) 45 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 1 ó 2; o cb) penetre la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido; será frangible y se montará lo más bajo posible.</p>

APENDICE B

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
LAR 153, Capítulo A 153-A-8	LAR 153, Capítulo A 153-A-8	Anexo 14 Vol.I
<p>90) Número de clasificación de aeronaves (ACN). Número que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada resistencia normalizada del terreno de fundación.</p> <p>(91) Número de clasificación de pavimentos (PCN). Número que indica la resistencia de un pavimento, para utilizarlo sin restricciones.</p>	<p>90) <i>Índice de clasificación de aeronaves (ACR)</i>. Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.</p> <p>(91) <i>Índice de clasificación de pavimentos (PCR)</i>. Cifra que indica la resistencia de un pavimento.</p>	<p>CAPÍTULO 1. GENERALIDADES 1.1 Definiciones Número Índice de clasificación de aeronaves (ACNR). Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación Índice Número de clasificación de pavimentos (PCNR). Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
153.530. Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma	153.530. Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma	Anexo 14 Vol.I
(7) utilización de un pavimento para aeronaves con ACN superior al PCN	<i>(7) utilización de un pavimento para aeronaves con ACR superior al PCR</i>	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>153.545 Operaciones de sobrecarga</p> <p>(b) El operador/explotador de aeródromo, no debe permitir la utilización de movimientos efectuado por aeronaves que tengan ACN superior al PCN, excepto si un nivel equivalente de seguridad sea demostrado mediante una evaluación de la seguridad operacional.</p> <p>(c) El operador/explotador puede permitir la operación de aeronaves con sobrecarga cuando el número de movimientos de los últimos 12 (doce) meses en el aeródromo en el caso de que:</p> <p>(i) en pavimentos flexibles, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACN que no excedan del 10% del PCN notificado no serían perjudiciales para el pavimento;</p> <p>(ii) en pavimentos rígidos o compuestos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACN que no excedan en más de un 5% del PCN notificado;</p> <p>(iii) el número anual de movimientos de sobrecarga no debería exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales de la aeronave; y</p> <p>(iv) si se desconoce la estructura del pavimento, debería aplicarse una limitación del 5%.</p>	<p>153.545 Operaciones de sobrecarga</p> <p>(b) <i>El operador/explotador de aeródromo, no debe permitir la utilización de movimientos efectuado por aeronaves que tengan ACR superior al PCR, excepto si un nivel equivalente de seguridad sea demostrado mediante una evaluación de la seguridad operacional.</i></p> <p>(c) <i>El operador/explotador puede permitir la operación de aeronaves con sobrecarga cuando el número de movimientos de los últimos 12 (doce) meses en el aeródromo en el caso de que:</i></p> <p>(i) <i>en pavimentos flexibles y rígidos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACR que no excedan del 10% del PCR notificado podrían no serían perjudiciales para el pavimento;</i></p> <p>(ii) <i>en pavimentos rígidos o compuestos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACR que no excedan en más de un 5% del PCR notificado;</i></p> <p>(iii) <i>el número anual de movimientos de sobrecarga no podrá debería exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales de la aeronave; y excepto en el caso de las aeronaves pequeñas.</i></p> <p>(iv) <i>si se desconoce la estructura del pavimento, debería aplicarse una limitación del 5%.</i></p>	<p>20.1 Operaciones de sobrecarga</p> <p>a) en el caso de pavimentos flexibles y rígidos, los movimientos ocasionales de aeronaves cuyo ACNACR no exceda del 10% del PCNPCR notificado podrían no serían perjudiciales para el pavimento;</p> <p>b) en el caso de pavimentos rígidos o compuestos, en los cuales una capa de pavimento rígido constituye un elemento primordial de la estructura, los movimientos ocasionales de aeronaves cuyo ACN no exceda en más de un 5% el PCN notificado no serían perjudiciales para el pavimento;</p> <p>e) si se desconoce la estructura del pavimento, debería aplicarse una limitación del 5%; y</p> <p>db) el número anual de movimientos de sobrecarga no podrá debería exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales de la aeronave, excepto en el caso de las aeronaves pequeñas.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>LAR 153 Apéndice 11 Tabla 4-2-1-Frecuencias de mantenimiento e inspecciones</p> <p>2 Verificación del PCN publicado (Comparación de los ACNs del tráfico real con los PCNs notificados, conforme al método ACN –PCN</p>	<p>LAR 153 Apéndice 11 <i>Tabla 4-2-1-Frecuencias de mantenimiento e inspecciones</i></p> <p><i>2 Verificación del PCR publicado (Comparación de los ACRs del tráfico real con los PCRs notificados, conforme al método ACR –PCR</i></p>	

-FIN-