



**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 2:** Revisión del LAR 139

**Propuesta de cambios a los párrafos los párrafos 139.401(a) y 139.405(c) relacionados a nivel  
aceptable de seguridad operacional**

(Presentada por: Secretaria)

**Resumen**

Esta NE consiste en propuesta de cambios a los párrafos 139.401(a) y 139.405(c) del LAR 139 para considerar un nivel aceptable de seguridad operacional en la otorga de exenciones como condición para la certificación de un aeródromo, armonizando con lo dispuesto en la sesión 153.901 del LAR 153.

**Referencias**

- LAR 139 Enmienda 7, 2022
- LAR 153 Enmienda 7, 2020
- Documento 9981 - PANS Aeródromos, Tercera edición, 2020
- Documento 9774 – Manual de Certificación de Aeródromos, Primera Edición, 2001
- Notas de las teleconferencias sostenidas por el panel de expertos AGA

**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 Bajo este contexto, el SRVSOP proporciona asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados a la implementación efectiva de sus responsabilidades, funciones y obligaciones respecto a la supervisión [vigilancia] de la seguridad operacional en el sistema de aviación civil, en cumplimiento de sus compromisos asumidos en calidad de signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (“Convenio de Chicago”). Esta asistencia incluye la provisión de documentación que posibilite a los Estados fortalecer los elementos críticos del Sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (SSO).

1.3 En ese sentido, 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 Por lo tanto, el SRVSOP también tiene la función 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”.

1.5 Los reglamentos LAR AGA constituyen de un conjunto de 5 reglamentos (LAR 77, LAR 139, LAR 153, LAR 154 y LAR 155), siendo que el LAR 139 Certificación de Aeródromos es el reglamento que incorpora los SARPS de la sección 1.4 del Anexo 14, Volumen I, los Procedimientos del Documento 9981 (PANS-Aeródromos) y, subsidiariamente, orientaciones del Documento 9774, relacionados a la certificación de aeródromos.

1.6 Desde la primera edición del LAR 139 (2012), en su Capítulo E, entonces en su sesión 139.400 (luego renumerada para 139.401 en la enmienda 2 de Feb/2015), se incorporó la disposición del párrafo 3E.1.4 del Capítulo 3 del Documento 9774 Manual de Certificación de Aeródromos (primera edición, 2001) de la OACI, *in verbis*:

“139.401

(a) El operador/explotador de aeródromo debe solicitar por escrito exenciones según como lo establezca la AAC, cuando el aeródromo no satisfaga los requisitos establecidos por el Estado, para lo cual debe adjuntar un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del **nivel de seguridad equivalente** dispuesto por el Estado y en lo aplicable al LAR 153 y LAR 154.”

1.7 Por su vez, el párrafo (c) de la sesión 139.405 Evaluación de la Seguridad Operacional del LAR 139, Enmienda 7, cuyo texto está incluido en dicho desde su primera edición, dispone que:

“139.405

(c) El operador/explotador de aeródromo debe efectuar el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un **nivel equivalente de seguridad** al establecido por la norma o método pertinente, siempre tomando en cuenta todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional.”

1.8 Asimismo, el tema de las evaluaciones de la seguridad operacional para posibilitar desviaciones en relación a los requisitos del LAR 153 y LAR 154 también es tratado en el Capítulo I del LAR 153, en especial en la sesión 153.901, que incorporó algunas disposiciones del Capítulo 3, Parte I del Documento 9981 (PANS-aeródromos). En la Enmienda 2 del LAR 153 (Nov 2015) fue enmendado el párrafo (b) de la sesión 153.901, que se quedó con el siguiente texto que todavía vigora:

“(b) El objetivo de la realización de una evaluación de la seguridad operacional, es el de resolver un problema específico, en las circunstancias mencionadas anteriormente, para garantizar que las operaciones llevadas a cabo en la condición planteada, se lleve a cabo dentro de **niveles aceptables de seguridad operacional**, bajo la condición de la aplicación de las medidas de mitigación aceptadas por la AAC.”

1.9 También, en la Enmienda 2 del LAR 153 fueron incluidas las siguientes definiciones para “nivel aceptable de seguridad operacional” y para “seguridad operacional”, *in verbis*:

“**Nivel aceptable de seguridad operacional (ALOS)**. Es el grado mínimo de seguridad operacional que tiene que ser garantizado por un sistema en la práctica real.”

“**Seguridad Operacional.** El Estado en el cual la posibilidad de lesiones a las personas o de daños materiales se reduce, y se mantiene en o por **debajo de, un nivel aceptable** a través de un proceso continuo de identificación del peligro y de la gestión de los riesgos de seguridad operacional”

## 2. Análisis

2.1 Un análisis de las disposiciones relativas a evaluación de la seguridad operacional contenidas en el LAR 139 y en el LAR 153 indican una incongruencia entre los comandos de los párrafos 139.401(a) y 139.405(c) del LAR 139 con el párrafo 153.901(c) del LAR 153.

2.2 El LAR 139 dispone que un análisis de riesgo que respalde una solicitud de exención debe garantizar un **nivel de seguridad equivalente**, mientras el LAR 153 menciona la necesidad de que una evaluación de la seguridad operacional garantice un **nivel aceptable de seguridad operacional**.

2.3 El LAR 139 no define qué sería este nivel equivalente que se menciona en su Capítulo E.

2.4 Como ya mencionado, el texto del párrafo (a) de la sesión 139.401 incorpora una disposición del Documento 9774, cuya edición es de 2001 y por lo tanto anterior a la publicación del PANS-aeródromos y otros documentos relacionados a la gestión de la seguridad operacional como el Anexo 19 y Documento 9859.

2.5 Por otro lado, el LAR 153, que está armonizado con esos documentos más recientes, contiene definición de seguridad operacional que está relacionada a un nivel aceptable, así como define nivel aceptable como aquello que tiene que ser garantizado en la práctica real.

2.6 Como consecuencia, se entiende que hay una incongruencia, y que se debería armonizar los términos utilizados en el LAR 139 a la terminología dispuesta en el LAR 153, ya que este reglamento incorpora taxonomía utilizada en documentos más recientes de la OACI (PANS-aeródromos, Anexo 19 y Documento 9859).

2.7 Así, se propone que se cambie los párrafos 139.401(a) y 139.405(c) del LAR 139, para que traiga en su texto mención a un nivel aceptable de seguridad operacional, en lugar de un nivel equivalente. El nivel aceptable es establecido por el Estado cuando acepta o no una condición específica de seguridad operacional basada en sus leyes y reglamentaciones nacionales.

2.8 Considerando lo dispuesto, y que el proceso de certificación y las evaluaciones y análisis realizados por el operador de aeródromo y por la AAC tienen el objetivo de garantizar la seguridad operacional (definición en el LAR 153) del aeródromo, se propone que los mencionados párrafos del LAR 139 sean cambiados de acuerdo a los textos a seguir, para armonizar con la terminología del LAR 153 y documentos más recientes de la OACI:

### 139.401 Exenciones

(a) El operador/explotador de aeródromo debe solicitar por escrito exenciones según como lo establezca la AAC, cuando el aeródromo no satisfaga los requisitos establecidos por el Estado, para lo cual debe adjuntar un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad ~~equivalente~~ *aceptable* dispuesto por el Estado y en lo aplicable al LAR 153 y LAR 154.

### 139.405 Evaluación de la seguridad operacional

...

(c) El operador/explotador de aeródromo debe efectuar el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel ~~equivalente~~ *aceptable* de seguridad al establecido por ~~la norma o método pertinente~~ el Estado, siempre tomando en cuenta todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional.

2.9 La enmienda propuesta no impide que se utilice el concepto de nivel equivalente de seguridad operacional descrito en el Apéndice 2 de la CA-AGA-139-001, ya que un nivel equivalente, acuerdo la explicación dispuesta en ese Apéndice, se considera que está por arriba del nivel mínimo de seguridad operacional aceptable por el Estado.

**3. Acción sugerida**

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

- a) tomar nota de la propuesta presentada en la presente NE;
- b) Revisar, discutir y validar las premisas propuestas para cambio de los párrafos 139.401(a) y 139.405(c) del LAR 139; y
- c) Solicitar al Comité Técnico que prepare texto final de enmienda al LAR 139, incluyendo los cambios propuestos por esta NE y aceptados por el Panel, a ser adjuntada al Informe de la RPEAGA/17.

- FIN -