Vigésima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestre
(RPEAGA/20)
Etapa virtual: a partir del 21 de septiembre de 2026
Etapa presencial: Lima, del 26 al 30 de octubre de 2026

Asunto 03: LAR 153 – Requisitos para Operaciones de Aeródromos

Propuesta de enmienda al LAR 153 en respuesta a las premisas de la NE/08 y otras mejoras

(Presentada por: Secretaría)

Resumen

Esta Nota de Estudio (NE/09) presenta una propuesta consolidada de enmienda al Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR) 153. Los cambios propuestos se han desarrollado para dar cumplimiento a las premisas discutidas a partir de la NE/08 presentada en esta reunión del Panel, además de otras oportunidades de mejora identificadas.

La enmienda busca alinear el LAR 153 con las más recientes enmiendas a los Anexos 14 (Vol. I) y 19 de la OACI, mejorando la claridad regulatoria en aspectos como la definición de competencias de la autoridad de aviación civil frente a la intervención a sitios atractivos de fauna, el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y otras mejoras.

Referencias

- LAR 153, Operación de Aeródromos, 6ª Edición, Enmienda 10.
- RPEAGA-20/NE08 - Propuesta de premisas para oportunidades de mejora relativas a la definición de competencias de la autoridad de aviación civil frente a la intervención a sitios atractivos de fauna en el LAR 153
- OACI (2025) Anexo 14, Aeródromos Vol. I, Novena Edición, Enmienda 18
- OACI (2025) Anexo 19, Gestión de la seguridad operacional, Segunda Edición, Enmienda 2

1. Introducción

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) tiene como misión optimizar los niveles de seguridad operacional en la región, contribuyendo a la armonización y actualización de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) en concordancia con los Anexos de la OACI.

1.2 En el ejercicio de sus funciones, el SRVSOP propone enmiendas a los reglamentos para asegurar que reflejen las mejores prácticas internacionales y respondan a las necesidades operacionales y de vigilancia de los Estados miembros.

1.3 Esta Nota de Estudio consolida varias oportunidades de mejora para el LAR 153 identificadas a través de la experiencia operativa, la vigilancia continua y el análisis comparativo con la normativa OACI más reciente. El objetivo es presentar al Panel un conjunto de premisas que, de ser aceptadas, permitirán una actualización coherente del reglamento.

2. Análisis

2.1 Las propuestas de mejora que se deriven de este análisis deberán estar orientadas a fortalecer la claridad, coherencia técnica, aplicabilidad regional y estandarización de criterios del LAR 153, procurando que cualquier ajuste facilite la evaluación y vigilancia por parte de los Estados miembros del SRVSOP.

2.2 Se han identificado las siguientes áreas de mejora para el LAR 153: mejoras relacionadas con el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), revisión General del Texto para Eliminar Referencias Obsoletas y oportunidades de mejora relativas a la definición de competencias de la autoridad de aviación civil frente a la intervención a sitios atractivos de fauna en el LAR 153

CAPÍTULO K – SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

2.3 De la revisión realizada se identificaron oportunidades de mejora relacionadas con el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), procurando que el LAR 153 y sus documentos asociados faciliten una aplicación uniforme por parte de las Autoridades de Aviación Civil.

2.4 En tal sentido, se presenta a continuación un resumen de los principales aspectos revisados y las oportunidades de mejora identificadas:

Cuadro comparativo		
Reglamento	Situación identificada	Propuesta de mejora
Nota 3 – Los operadores/explotadores de aeródromo pueden optar por integrar su SMS con otros sistemas de gestión.	Se ha evidenciado que en muchos operadores/ explotadores de aeródromo donde se aplican sistemas integrados de gestión, se priorizan otros sistemas y se pierde la estructura del SMS en sus 4 componentes y 12 elementos, pero especialmente las directrices para implementación del SMS se diluyen entre las demás políticas y componentes de los demás sistemas de gestión.	*Nota 3 – Los operadores/explotadores de aeródromo pueden optar por integrar su SMS con otros sistemas de gestión; siempre y cuando el objetivo central/fundamental sea el cumplimiento de la implementación del SMS"*
153.1001. Generalidades (d)	Se han reportado varios eventos en aeródromos con aeronaves no tripuladas y deben ser informadas a la AAC.	(d) El operador/explotador de aeródromo debe establecer los procedimientos para informar a la AAC inmediatamente sobre todo accidente, incidentes graves, entre ellos: (1) salidas de pista; (2) aterrizajes demasiado cortos; (3) incursiones en la pista; (4) aterrizaje o despegue en una calle de rodaje; y (5) sucesos relacionados con choques con fauna silvestre. (6) sucesos relacionados con choques y/o avistamiento, de aeronaves no tripuladas.

153.1010. Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (a)	En las auditorias se ha evidenciado que los funcionarios como el ejecutivo responsable, firman digitalmente, o mandan a un subalterno a pegar la firma digital a la política y los resultados de compromiso y desarrollo del SMS es bajo, si garantizamos que el ejecutivo responsable firme de forma física sabremos que ha leído y comprendido la política de seguridad operacional del operador/ explotador de aeródromo.	(a) El operador/explotador de aeródromo debe definir la política de seguridad operacional de la organización. La política de seguridad operacional, entre otras cosas: (..) (5) estará firmada por el directivo responsable de la organización en forma autógrafa por el funcionario;
153.1010. Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (e)	Se ha evidenciado en las auditorias donde el gerente de seguridad operacional /director está por debajo de áreas funcionales, directores o coordinadores en los organigramas de los proveedores de servicio y en la práctica afectando la comunicación directa con el ejecutivo responsable y la toma de decisiones de alto nivel.	(e) El operador/explotador de aeródromo debe designar a un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento del SMS, que dependa directamente del ejecutivo responsable con acceso de comunicación directa a este, donde sea considerado un asesor de confianza y le sea otorgada la condición adecuada en el explotador/operador de aeródromo.
153.1025 Promoción de la seguridad operacional	Incluir donde debería corresponder al componente 4 con los elementos de: (i) instrucción y educación (ii) Comunicación de la seguridad Operacional	**153.1025 Promoción de la seguridad operacional** (a) instrucción y educación (1) El operador/explotador de aeródromo debe crear y mantener un programa de instrucción en seguridad operacional que garantice que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.

		(i)El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS. (b) Comunicación de la seguridad Operacional (1) El operador/explotador de aeródromo debe crear y mantener un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que: (i)garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe; (ii) difunda información crítica para la seguridad operacional; (iii) explique por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional; y (iv) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.

REVISIÓN GENERAL DEL TEXTO PARA ELIMINAR REFERENCIAS OBSOLETAS

2.5 Con la evolución de los LAR, es probable que en el cuerpo del LAR 153, incluyendo notas y adjuntos, permanezcan referencias a párrafos o apéndices que ya no existen. Un caso específico es la mención al antiguo Apéndice 2 del LAR 154 o al antiguo Apéndice 11 del LAR 153. Se sugiere una revisión editorial para depurar el texto, garantizando su coherencia interna y evitando confusiones para los usuarios del reglamento.

2.6 En tal sentido, se presenta a continuación un resumen de los principales aspectos revisados y las oportunidades de mejora identificadas:

Cuadro comparativo		
Reglamento	Situación identificada	Propuesta de mejora
153.115. Retiro de aeronaves inutilizadas (a) .	Menciona el antiguo Apéndice 2 del LAR 153.	(a) El operador/explotador de aeródromo debe establecer el número de teléfono de contacto de la oficina del coordinador de aeródromo responsable de las operaciones de retiro de una aeronave inutilizada, así como ponerse a disposición de los explotadores de aeronaves, cuando lo soliciten ~~de acuerdo a lo que se establece en el Apéndice 2 – Respuesta a Emergencias, Parte II Retiro de Aeronaves Inutilizadas~~.
153.120. Coordinación entre la gestión de información aeronáutica (AIS/AIM) y el operador/explotador del aeródromo. (d)	Menciona el antiguo Apéndice 2 del LAR 154	(d) El operador/explotador de aeródromo y/o el responsable de suministrar la información/datos aeronáuticos al AIS/AIM tendrán debidamente en cuenta los requisitos de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos ~~especificados en el Apéndice 2 del LAR 154~~ establecidos en los Catálogos de Datos Aeronáuticos vinculados a la CA-ANS-AIM-215-001–LAR 215 - Catálogo de Datos Aeronáuticos.
153.540. Control de cenizas volcánicas (a)	Menciona el antiguo Apéndice 2 del LAR 153.	(a) El operador/explotador de aeródromo, debe preparar un plan de contingencia para el control de cenizas volcánicas ~~el cual debe ser desarrollado según lo establecido en el Apéndice 2 Respuesta a Emergencias, Parte III Emergencias por Cenizas Volcánicas del presente Reglamento y~~ que sea aceptable a la AAC con la finalidad de garantizar la seguridad operacional en el aeródromo;

		Nota: En la Circular CA-AGA-153-004 se disponen de orientaciones para el desarrollo de un plan de contingencia para el control de cenizas volcánicas.
153.601. Generalidades (a)	Menciona el antiguo Apéndice 11 del LAR 153.	(b) Todo operador/explotador de aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento que incluya mantenimiento preventivo y correctivo, para asegurar que las instalaciones se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea ~~según lo establecido en el ***Apéndice 11 – Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie*** del presente Reglamento y~~ que sea aceptable a la AAC. *Nota: En la Circular CA-AGA-153-020 se disponen de orientaciones para el desarrollo de un programa de mantenimiento.*

OPORTUNIDADES DE MEJORA RELATIVAS A LA DEFINICIÓN DE COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL FRENTE A LA INTERVENCIÓN A SITIOS ATRACTIVOS DE FAUNA EN EL LAR 153.

2.7 Como resultado del análisis presentado en la Nota de Estudio NE/08, el Panel de Expertos discutió y validó una serie de premisas para la enmienda del LAR 153.

2.8 En tal sentido, se presenta a continuación un resumen de los principales aspectos revisados y las oportunidades de mejora identificadas:

Cuadro comparativo		
Reglamento	Situación identificada	Propuesta de mejora
153.001. Definiciones y acrónimos (a)	Ver análisis presentado en la Nota de Estudio NE/08	***Autoridad aeronáutica.*** Entidad designada por el Estado encargada de la Administración de Aviación Civil (AAC). ***Autoridad competente local:*** La autoridad local pertinente designada por el Estado responsable de conocer, regular, supervisar o resolver un asunto determinado. ***Ayudas visuales. Referencias visuales*** que facilitan las operaciones de aterrizaje, despegue, y rodaje, al comandante de la aeronave.
153.470. Reducción del peligro de choques con aves y otros animales (e).	Ver análisis presentado en la Nota de Estudio NE/08	(e) *El operador/explotador del aeródromo debe notificar a la AAC y a la autoridad competente local sobre la presencia de vertederos de basura, o cualquier otra fuente que pueda atraer aves y otros animales, en las cercanías del aeródromo, para permitir que la AAC evalúe cualquier riesgo para las aeronaves derivado de estos sitios y para que la AAC desde sus competencias de regulación pueda actuar en coordinación con las autoridades competentes locales para reducirlo hasta los niveles aceptables de seguridad o reducirlo al máximo razonablemente posible.* *Nota: el operador/explotador en coordinación con las autoridades locales, debería tomar las medidas necesarias frente a construcciones, plantaciones, actividades o cualquier otra fuente que atraiga a las aves.*

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Vigésima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestres (RPEAGA/20) a:

a) tomar nota de la propuesta presentada en la presente NE;

b) Analizar, discutir y validar la propuesta de enmienda al LAR 153;

c) Solicitar al Comité Técnico que prepare el texto final de enmienda al LAR 153, incluyendo los cambios propuestos por esta NE y aceptados por el Panel, a ser adjuntada al Informe de la RPEAGA/20.

--- FIN ---