

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

TERCERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES
(Lima, Perú, 09 al 13 de junio de 2008)

Asunto 7 **Otros asuntos**

b) Propuesta de otra manera de redactar el LAR 91

(Nota de Estudio presentada por Pedro Chung)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta la propuesta de otra manera de redactar el LAR 91 con técnicas de lenguaje claro.

Referencias

- Estructura de las LAR.
- Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con su propuesta de enmienda 30 presentada en la asamblea en SEP2007.
- Reglamentos 91 de los Estados del SRVSOP o equivalentes.
- Parte 91 del Título 14 CFR de los Estados Unidos.
- Manual para los redactores de los LAR.
- ISO 9000 2000 Sistemas de gestión de la calidad. Fundamentos y vocabulario.
- ISO 9004 2000 Sistemas de la gestión de la calidad. Directrices para la mejora del desempeño.

1. Antecedentes

1.1 Durante el desarrollo del LAR 91, se solicitó al Comité Técnico, presentar en la RPEO/3 una propuesta de redacción diferente a la manera tradicional de redactar los LAR.

1.2 La nueva redacción propuesta estará encaminada a mejorar la comprensión de los requisitos por parte de los usuarios mediante la redacción de cada requisito en forma de pregunta-respuesta.

2. Definición del problema

2.1 El principio de lenguaje claro establece que en el desarrollo de los LAR se debe tener en cuenta un estilo de redacción claro, sencillo y conciso, que sea de fácil entendimiento para el lector evitando toda ambigüedad.

2.2 En la Enmienda 39-9474 de la Parte 39 del 14 CFR, la FAA aplicó un nuevo formato reglamentario, en el que utilizó para su redacción los siguientes elementos de lenguaje claro:

- encabezados de sección en forma de preguntas para ayudar a orientar a los lectores directamente al material específico que ellos necesitan;
- uso de pronombres personales, para reducir expresiones pasivas e involucrar a los lectores en el texto, y
- uso de verbos activos para aclarar quién es el responsable de las acciones.

2.3 Sobre el particular, bajo el Asunto 3 de la agenda de la RPEA/3, el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad revisó las dos propuestas sobre la estructura del LAR 39, una de las propuestas fue desarrollada en el formato pregunta-respuesta, similar al FAR 39 donde se aplicaron técnicas de lenguaje claro. Al respecto la Reunión consideró que no era apropiado seguir este formato y que ya anteriormente la región se había manifestado contraria a esta modalidad de redacción de los reglamentos.

2.4 Por lo expuesto, en la propuesta de la nueva redacción, el experto deberá demostrar las ventajas y desventajas de la misma, así como su aplicación en la metodología actual del Sistema.

3. **Análisis**

3.1 Para el desarrollo de la tarea, se realizó una revisión completa de los textos de las referencias, teniendo en cuenta:

- a) la estructura de las LAR acordada en la RPEE/1 (Lima ,Perú, 4 al 6 de diciembre de 2006);
- b) el cumplimiento de las normas y métodos recomendados internacionalmente (SARPS) y el texto de las definiciones del Anexo 6;
- c) el Manual para los redactores de los LAR, el principio de lenguaje claro;
- d) la armonización mundial y regional de las reglamentaciones
- e) el análisis realizado en la Nota de Estudio 34 de la RPEA/3; y
- f) la conclusión a la que llegó la RPEA/3 según el Asunto 3 del informe de dicha reunión.

3.2 Al revisar y analizar los textos anteriores, sin tener referencia del porqué la RPEA/3 consideró no seguir ese formato y siendo el LAR 91, el reglamento base de consulta por todos los involucrados en la actividad aérea, vale la pena desarrollarlo de la forma más amigable posible; rompiendo con el paradigma de que un reglamento debe ser árido e impersonal o que se pueda perder autoridad al redactar de otra forma; si bien en otras oportunidades se ha desestimado esta propuesta que es parte del Manual de redactores de los LAR, es necesario agotar todos los esfuerzos por entregar al usuario un reglamento dirigido a él, para facilitar su cumplimiento, por lo que cito textualmente lo redactado en dicho documento:

- ✓ *...Utilice el estilo de pregunta y respuesta:* Con frecuencia, las preguntas resultan ser los mejores encabezados. Trate de responder las preguntas que sus lectores le harían. Responda cada pregunta en forma inmediata. **Utilizando el estilo de pregunta y respuesta podrá ayudar a sus lectores, especialmente a los nuevos y a los que se interesan por primera vez en el tema.** Examine el documento para encontrar la información que necesitan. Esto además aumentará las opciones de que encuentren respuesta a una pregunta que no se habían hecho, pero que necesitan conocer. (Más sobre este estilo, en 3.c)...

...3.c. Utilice el estilo de preguntas y respuestas

- ✓ **El estilo de preguntas y respuestas es un modo eficiente de comunicarse con su lector. El lector recurre a su documento—especialmente a una regulación—con preguntas que necesita responder.** Anticípese a las preguntas de su lector y plantéelas tal como a él le gustaría. Haciendo esto, hará más fácil para su lector el encontrar la información. La versión original de la regulación no tenía encabezados. Volviéndola a escribir con encabezados, nos identificamos con el lector y estructuramos el material para que encaje con las necesidades del lector. Como resultado, escribimos preguntas adicionales que resultaron en párrafos separados. **La vieja versión agrupa todo el material y obliga al lector a realizar una investigación. Ahora, nosotros lo hemos hecho por el lector.**

3.d. Utilice pronombres

- ✓ **Utilice "usted" para capturar a sus lectores y permitirles saber lo que espera que ellos hagan. Cuando se dirige a un lector como "usted" en el texto, el lector siente que usted se está dirigiendo a él directamente. Recuerde que a pesar de que la regulación afecta a mil o a un millón de personas, usted está hablándole a la persona que está leyéndola. Cuando su escritura refleja eso, es más económica y tiene un gran impacto sobre su lector.**
- ✓ Dirigiendo su reglamento a una persona, usted se obliga a analizar cuidadosamente lo que quiere que el lector haga. Escribiendo documentos claros para una persona, usted encontrará más fácil:
 - Poner la información en un orden lógico;
 - Responder preguntas que proporcionan información que su lector quiere conocer;
 - y
 - Asignar responsabilidades y requerimientos claramente....

3.3 Otro aspecto a considerar es tener en cuenta al usuario de los reglamentos, tanto a quien debe cumplirlo como para quien los debe hacer cumplir, por lo que se resalta el enfoque al cliente y la mejora continua, ambos principios de la gestión de la calidad, enunciados en los documentos ISO 9000 2000 Sistemas de gestión de la calidad - Fundamentos y vocabulario e ISO 9004 2000 Sistemas de la gestión de la calidad - Directrices para la mejora del desempeño. Debemos satisfacer los requerimientos actuales y futuros de los usuarios de los reglamentos, a continuación cito dichos principios:

0.2 PRINCIPIOS DE GESTIÓN DE CALIDAD

Para conducir y operar una organización en forma exitosa se requiere que ésta se dirija y controle en forma sistemática y transparente. Se puede lograr el éxito implementando y manteniendo un sistema de gestión que esté diseñado para mejorar continuamente su desempeño mediante la consideración de las necesidades de todas las partes interesadas. La gestión de una organización comprende la gestión de la calidad entre otras disciplinas de gestión.

Se ha identificado ocho principios de gestión de la calidad que pueden ser utilizados por la alta dirección con el fin de conducir a la organización hacia una mejora en el desempeño.

a) Enfoque al cliente: Las organizaciones dependen de sus clientes y por lo tanto deberían comprender las necesidades actuales y futuras de los clientes, satisfacer los requisitos de los clientes y esforzarse en exceder las expectativas de los clientes.

b) Liderazgo: Los líderes establecen la unidad de propósito y orientación de la organización. Ellos deberían crear y mantener un ambiente interno, en el cual el personal puede llegar a involucrarse totalmente en el logro de los objetivos de la organización.

c) Participación del personal: El personal, a todos los niveles, es la esencia de una organización y su total compromiso posibilita que sus habilidades sean usadas para el beneficio de la organización.

d) Enfoque basado en procesos: Un resultado deseado se alcanza más eficientemente cuando las actividades y los recursos relacionados se gestionan como un proceso.

e) Enfoque de sistema para la gestión: Identificar, entender y gestionar los procesos interrelacionados como un sistema, contribuye a la eficacia y eficiencia de una organización en el logro de sus objetivos.

f) Mejora continua: la mejora continua del desempeño global de la organización debería ser un objetivo permanente de ésta.

g) Enfoque basado en hechos para la toma de decisiones: Las decisiones eficaces se basan en el análisis de los datos y la información.

h) Relaciones mutuamente beneficiosas con el proveedor: Una organización y sus proveedores son interdependientes, y una relación mutuamente beneficiosa aumenta la capacidad de ambos para crear valor.

Estos ocho principios de gestión de la calidad constituyen la base de las normas de gestión de la calidad de la familia de Normas ISO 9000.

3.4 La aviación contemporánea enfrenta cambios, técnicos, económicos y sociales incompatibles con nuestros modelos tradicionales de gestión y operación. El cambio se ha convertido en la única constante. Podemos escoger ser víctimas de este o enfrentarlo mediante metodologías, herramientas y prácticas que nos permitan aprovechar las oportunidades, enfrentar las amenazas y mitigar los riesgos, inherentes a todo proceso de cambio.

3.5 En el esquema desarrollado por James Reason y en lo que se cimientan los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) una de las defensas a las condiciones latentes de peligro son los reglamentos, los cuales deberían ser desarrollados de forma comprensible y dirigida hacia el cumplimiento.

3.6 En el **Adjunto A** a esta nota de estudio se detalla un ejemplo de la propuesta de redacción del LAR 91 según el estilo **pregunta-respuesta**.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión del Panel de Expertos de Operaciones a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) aceptar o emitir los comentarios que consideren pertinentes, relacionados con la propuesta.

Adjunto A

Ejemplo de la propuesta de redacción del LAR 91 según el estilo pregunta-respuesta

LAR 91 – Reglas de vuelo y de operación general

Parte I - Aeronaves

Capítulo A: Generalidades

91.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos

En este ejemplo las definiciones, abreviaturas y símbolos mantienen la misma forma de redacción de los Anexos 2 y 6 al Convenio de Chicago.

91.005 ¿A quienes aplica este reglamento?

(a) Los requisitos de los Capítulos A, B y C de esta parte se aplican a:

- (1) las operaciones de la aviación general que se efectúen con cualquier aeronave civil dentro del territorio nacional;
- (2) las personas que estén a bordo de una aeronave civil operada según esta parte y reglamento;
- (3) las aeronaves de un explotador de servicios aéreos que además deberán cumplir con los requisitos específicos establecidos en los LAR de operaciones, tales como el LAR 121 y 135;
- (4) las aeronaves de explotadores extranjeros que operen en territorio nacional, que además deberán cumplir con el reglamento de operación aplicable; y
- (5) las aeronaves que se utilicen en trabajos aéreos, que también deberán cumplir con sus reglamentos de operación específicos.

(b) Además de los requisitos de los Capítulos A a C, los requisitos de los Capítulos D a M de esta parte se aplicarán:

- (1) A todas las aeronaves (aviones y helicópteros), excepto cuando los mismos estén establecidos en los LAR de operaciones específicos tales como el LAR 121 y 135, en cuyo caso se aplicarán éstos últimos.

(c) Esta parte del reglamento no se aplicará a:

- (1) globos cautivos;
- (2) cometas;
- (3) cohetes no tripulados;
- (4) globos libres no tripulados; y
- (5) vehículos ultralivianos motorizados.

91.010 ¿Qué limitaciones existen con respecto al uso problemático de sustancias psicoactivas?

- (a) Si usted cumple funciones críticas desde el punto de vista de seguridad operacional, debe abstenerse de desempeñarlas mientras esté bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana.
- (b) Usted debe abstenerse de todo tipo de uso problemático de ciertas sustancias.

91.015 ¿Cuáles son las disposiciones respecto al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea?

- (a) Las disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas figuran en el Anexo 18.
- (b) El Artículo 35 del Convenio se refiere a determinadas clases de restricciones respecto a la carga.

91.020 ¿Cuál es el riesgo del transporte de sustancias psicoactivas?

Si usted es el piloto al mando de una aeronave y es de su conocimiento el transporte de sustancias psicoactivas en la misma, se atenderá a las acciones policiales y judiciales a las que estará sujeto.

91.025 ¿Cuáles son las limitaciones con respecto a los dispositivos electrónicos portátiles?

- (a) Usted como piloto al mando no permitirá

la operación de cualquier dispositivo electrónico portátil, en ninguna aeronave civil, a menos que esté previsto en el Párrafo (b) de esta sección, si la aeronave es operada:

- (1) por un titular de un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); o
 - (2) según las reglas IFR.
- (b) Los siguientes dispositivos están permitidos:
- (1) grabadoras portátiles.
 - (2) audífonos.
 - (3) marcapasos.
 - (4) afeitadoras eléctricas.
 - (5) cualquier otro medio electrónico portátil que el explotador de la aeronave haya determinado que no causará interferencias con la navegación o sistemas de comunicación de la aeronave sobre la cual se utilizarán.
- (c) En una aeronave operada de acuerdo con un AOC , la determinación sobre lo indicado por el Párrafo (b)(5) de esta sección deberá ser realizada por el explotador de dicha aeronave en la cual el dispositivo electrónico particular será utilizado. En el caso de otro tipo de operación, la determinación puede ser realizada por el piloto al mando u otro explotador de la aeronave.

91.030 ¿Existe una prohibición para usar informes relacionados con seguridad operacional y documentos de investigación de accidentes aeronáuticos en procesos judiciales?

La AAC u otra institución del Estado no utilizará informes y registros relacionados con la seguridad operacional y documentos de investigación de accidentes en procesos judiciales, salvo que en los mismos se identifique una acción criminal.
