

**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)

TAREA RPEO - 3/11 – Propuesta de otra manera de redactar el LAR 91

Resumen

Esta tarea proporciona información sobre los aspectos que deben ser tomados en cuenta al preparar una propuesta de redacción diferente a la tradicional respecto a la redacción del LAR 91.

Referencias

- Partes 11 y 39 del 14 CFR de los Estados Unidos.
- RPEA/3-NE/34.
- Asunto 3 del informe de la RPEA/3
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de los LAR

Experto a cargo de la tarea

Experto: Pedro Chung

Fecha límite para entregar la tarea

El responsable asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del **09 de mayo de 2008**.

1. Introducción

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 las 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. Actividades y resultado de la tarea

3.1 Para realizar esta tarea será necesaria la revisión del material de referencia mencionado en el resumen de este documento. De igual forma, podría ser necesario realizar consultas con el Comité Técnico sobre los reglamentos nacionales vigentes en los Estados miembros del SRVSOP.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir un primer borrador de la **Nota de Estudio 13 (RPEO/3-NE/13)**, estableciéndose como fecha límite el **09 de mayo de 2008** y deberá contener los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta de la tarea asignada.

3.3 La propuesta formulada será revisada por el Comité Técnico y colocada en la página Web de la Oficina Regional, a partir del **19 de mayo** para el análisis y comentarios de los miembros del Panel de Expertos de Operaciones (PEO), antes de la RPEO/3.

3.4 El desarrollo de esta tarea deberá tomar en cuenta las instrucciones del manual para los redactores de los LAR.

4. Adjuntos

- ✓ Adjunto A Nota de Estudio 34 de la RPEA/3.
- ✓ Adjunto B Asunto 3 del informe de la RPEA/3

Adjunto A

**ORGANIZACION DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**PROYECTO REGIONAL RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACION PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

**TERCERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD
(Lima, Perú, del 15 al 20 de octubre de 2007)**

Asunto 3: Estructura de la LAR 39 – Directivas de Aeronavegabilidad

(Nota presentada por Aldo Escobar y Guillermo Pastor)

Resumen

Esta nota de estudio presenta el análisis para preparar una propuesta de desarrollo de la Estructura de la LAR 39, con el fin que sea evaluada en la Tercera Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad.

Referencias

- Anexo 8, Parte II, 4.3.2 - OACI
- LAR 39: Propuesta de la estructura específica presentada por el Comité Técnico.
- LAR 39: Propuesta de Reglamento presentada por el Comité Técnico.
- Reglamentación de los Estados miembros del SRVSOP
- FAR 39
- EASA
- MCAR
- Documento 9760 AN/967, Volumen II, Parte B, capítulo 8 y Apéndice C del Capítulo 8 - OACI
- Documento FAA Amendment 39-9474 - Airworthiness Directives
- Diccionario de la Real Academia Española
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP.
- Manual para los redactores de las LARs.

1. **Antecedentes**

1.1 En la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 3 de agosto de 2007), aprobó la inclusión en los Reglamentos de Aeronavegabilidad la LAR 39, como parte del contenido del Conjunto LAR AIR, siguiendo el patrón de la reglamentación FAR de los Estados Unidos de Norteamérica.

1.2 La propuesta de la Estructura LAR 39 presentada por el Comité Técnico, fue enviada a una ronda de consultas al panel de expertos de aeronavegabilidad el 15 de enero de 2007, una vez recibidos los comentarios, se procedió a revisar la estructura y se desarrolló la propuesta de dicho reglamento.

2. **Análisis**

2.1 Con el propósito de lograr un mayor grado de uniformidad en las normas y estandarización a nivel global de los requisitos relativos a la seguridad operacional, el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP, propone utilizar en la redacción de la Reglamentación el principio de lenguaje claro, a fin de lograr una fácil comprensión de las mismas y facilitar su cumplimiento.

2.2 En la enmienda 39-9474 del FAR 39, la FAA aplicó un formato regulatorio más conciso, utilizando para su redacción elementos de lenguaje claro:

- Encabezados de sección en forma de preguntas para ayudar a dirigir 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 responsable de qué acciones.

2.3 Además, la FAA incluyó en esa enmienda las previsiones estándar que se incluían normalmente como parte del texto de las ADs. Específicamente,

- La aplicación de ADs incluso si los “productos” han sido cambiados en el área indicada por la AD. FAR 39.15 y 39.17 [cubierto en la propuesta de LAR 39.015 (c)]
- Redacción sobre el uso de permisos especiales de vuelo si los operadores no pueden mover su aeronave a una OMA dentro de los límites de tiempo impuestos por la AD. FAR 39.23.
- Procedimientos para solicitar aprobación de métodos alternativos de cumplimiento de la AD. FAR 39.19 [cubierto en LAR 39.015 (a) y (b)].
- Requisitos para cumplir la AD aún cuando haya conflictos con otros documentos de servicio.

2.4 Por último, dicha enmienda también considera el cambio de la estructura del FAR 39 anulando la división en dos subpartes.

2.5 Diversas reglamentaciones regionales sobre directivas de aeronavegabilidad se desarrollaron en base al FAR 39, antes de la aprobación de la enmienda 39-9474. A pesar de lo anterior, a la fecha solo 5 de ellas conservan esta estructura; las demás han sido parcialmente modificadas debido a los requisitos de cada Estado sobre la adopción y el proceso de emisión de directivas de aeronavegabilidad.

3. Conclusiones

3.1 Tomando en consideración:

- el análisis realizado de las razones que se dan como fundamento para los cambios realizados por la FAA (en la enmienda 39-9474 del FAR 39);
- La decisión tomada en la primera RPEE llevada a cabo, de seguir la estructura de la reglamentación de la FAA (14 CFR – FARs);
- La posición del SRVSOP en el uso de principios de lenguaje claro en la redacción de la reglamentación;
- El hecho de no haber impacto en la Seguridad al anular la división en dos capítulos que presenta la propuesta de la LAR 39, ni tampoco un cambio en el contenido reglamentario del mismo.
- La poca cantidad de secciones contenidas en la LAR 39 (que no es grande), no incrementa riesgo de confusión al integrar los capítulos en uno solo.

Se propone una estructura de la LAR 39 sin divisiones, con encabezados en forma de preguntas (cuando el sentido de la sección lo permita), y empleo de los principios de lenguaje claro, incluida en el **Apéndice A** de esta nota de estudio.

4. Acción sugerida

Se invita a la Reunión de Panel de Expertos de Aeronavegabilidad a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) aprobar o emitir los comentarios que consideren pertinentes relacionados con las propuestas de enmienda en la Estructura LAR 39 contenida en el **Apéndice A** – Estructura de la LAR 39, anexo a la presente Nota de Estudio.

APÉNDICE A

PROPUESTA DE ENMIENDA A LA ESTRUCTURA LAR 39 “DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD”

CAPÍTULO A — GENERALIDADES.....39-

A

- 39.001 Definición
- 39.005 ¿Cuál es el ámbito de aplicación de esta LAR?
- 39.010 ¿Cuándo la AAC emite directivas de aeronavegabilidad?
- 39.015 ¿Quién tiene la obligación de cumplir?
- 39.020 ¿Cuál es el efecto legal de incumplimiento con una directiva de aeronavegabilidad?
- 39.025 ¿Qué pasa si yo opero una aeronave o uso un producto que no cumple con los requisitos de una directiva de aeronavegabilidad?
- 39.030 ¿Qué acciones requiere la AD que sean cumplidas?
- 39.035 ¿Si el producto ha sido cambiado, sigue existiendo la necesidad de aplicar la AD?
- 39.040 ¿Qué debo hacer si un cambio en un producto afecta mi habilidad para cumplir con las acciones requeridas en una AD?
- 39.045 ¿Puedo operar mi aeronave para trasladarla a una OMA que pueda realizar el trabajo requerido por una directiva de aeronavegabilidad?
- 39.050 ¿Qué debo hacer si la AD entra en conflicto con el documento de servicio en el cual está basado?
- 39.055 ¿Puedo utilizar un método alternativo de cumplimiento al que está especificado en la AD?
- 39.060 ¿Dónde puedo recabar información sobre métodos alternativos de cumplimiento?
- 39.065 ADs emitidas por otras AACs

39.010 Cumplimiento.....39 A-1

39.015 Métodos Alternos de Cumplimiento..... 39 A-1

CAPÍTULO B — DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD.....39-

B

39.105 Aplicabilidad Propósito..... 39 B-1

39.110 Cumplimiento Obligatoriedad de Cumplimiento.....39 B-1

39.115 Método alternativo de cumplimiento.....39 B-1

39.120 Autoridad de emisión.....39 B-1

Asunto 3. LAR 39**3.1. Estructura**

3.1.1. El tratamiento de este punto de la agenda se inició con la revisión de dos propuestas sobre estructura de la LAR 39, una de las propuestas era desarrollada en el formato pregunta respuesta, similar al FAR 39 donde se aplicaron técnicas de lenguaje claro. Sobre el particular 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 regulaciones.

3.1.2. La estructura convenida quedó establecida por 6 secciones agrupadas en dos capítulos como se muestra a continuación:

*Capítulo A Generalidades**39.001 Definiciones**39.005 Aplicación**Capítulo B Directrices de Aeronavegabilidad**39.100 Propósito**39.105 Emisión**39.110 Cumplimiento**39.115 Métodos alternos de cumplimiento***3.2. Capítulo A Generalidades****LAR 39.001 Definiciones**

3.2.1. La Reunión analizó una nota de estudio con una propuesta para la sección de definiciones que incluía inicialmente solamente la definición de directriz de aeronavegabilidad. Luego de revisar la documentación de orientación de la OACI y otras referencias se convino en la siguiente redacción para la sección 39.001:

LAR 39.001 Definiciones

(a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones

*(1) **Directriz de aeronavegabilidad:** Una directriz de aeronavegabilidad es un documento que establece acciones obligatorias a ser realizadas en una aeronave o componente de aeronave para restaurar un nivel aceptable de seguridad, cuando se ha encontrado evidencia que este podría verse comprometido.*

***Nota:** Se debe tomar en cuenta que algunos Estados de diseño no emiten su información obligatoria de aeronavegabilidad en la forma de directrices de aeronavegabilidad, sino que solamente dan carácter obligatorio a los boletines de servicio, requiriendo a la organización responsable por el diseño de tipo a incluir una declaración en los boletines de servicio, etc., indicando que esta información*

tiene carácter obligatorio para las aeronaves registradas en el Estado de diseño. Algunos de estos Estados de diseño publican una lista conteniendo un resumen de los boletines de servicio, etc., que han sido clasificados como obligatorios.

(2) **Estado de diseño:** *El Estado que tiene jurisdicción sobre la organización responsable del diseño de tipo.*

LAR 39.005 Aplicación

3.2.2. La Reunión convino en el siguiente texto para la sección 39.005

39.005 Aplicación

Este reglamento establece los requisitos relacionados a las Directrices de Aeronavegabilidad que se apliquen a una aeronave matriculada en un Estado miembro del SRVSOP y sus componentes de aeronave.

3.3. **Capítulo B Directrices de aeronavegabilidad**

LAR 39.100 Propósito

3.3.1. La Reunión tomó nota que a pesar que la sección 39.100 podría ser redundante con respecto a la definición de la sección 39.001, se convino en establecer claramente el propósito de las directrices de aeronavegabilidad y se convino en la siguiente redacción para la sección LAR 39.100

39.100 Propósito

El propósito de las directrices de aeronavegabilidad es asegurar que se tomen acciones en una aeronave o componente de aeronave para restaurar un nivel aceptable de seguridad, cuando se ha encontrado evidencia que este podría verse comprometido.

LAR 39.110 Emisión

3.3.2. Para el tratamiento de esta sección se analizó una nota de estudio con una propuesta de redacción. Sobre el particular la Reunión convino en que la redacción debería dejar claro que la responsabilidad por la emisión siempre es del Estado del Matrícula de la aeronave, el cual generalmente adopta las Directrices de Aeronavegabilidad (DA) que emite el Estado responsable por el diseño de tipo de la aeronave.

3.3.3. También se convino en que el LAR 39 no debía orientar a los Estados miembros del SRVSOP a traducir o producir un documento adicional para cada DA producida por el Estado responsable por el diseño de tipo de la aeronave, sino a su aplicación directa por los explotadores o dueños de aeronave.

3.3.4. La Reunión analizó en detalle un párrafo que se incluía en la propuesta, que era producto de la traducción del FAR 39, donde se establecía que una DA es un enmienda al reglamento 39. La Reunión concordó en que este párrafo era muy confuso inclusive para el mismo Panel y que era necesario en el sistema jurídico de los Estados Unidos, por tanto se decidió no incluir este concepto.

3.3.5. También se consideró conveniente incluir un párrafo para permitir a las AAC del Estado de matrícula a realizar enmiendas a las Directrices de aeronavegabilidad en caso que lo considere necesario.

39.110 Emisión

(a) *La AAC del Estado de Matrícula emite una directriz de aeronavegabilidad (DA) cuando:*

- (1) *la AAC ha determinado un condición de inseguridad en una aeronave o componente de aeronave, como resultado de una deficiencia; y*
- (2) *esta condición es probable que se desarrolle en otra aeronave o componente de aeronave de igual diseño.*

(b) *Las directrices de aeronavegabilidad (DA) emitidas por el Estado de diseño, son adoptadas por la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, cuando este no es el Estado de diseño.*

(c) *El Estado de matrícula puede modificar una directriz de aeronavegabilidad adoptada de acuerdo con el párrafo (b) de esta sección cuando lo considere necesario, emitiendo su propia directriz de aeronavegabilidad..*

LAR 39.110 Cumplimiento

3.3.6. Para el análisis de esta sección se presentó una nota de estudio conteniendo una propuesta del texto de la sección, la Reunión analizó la propuesta e identificó varias oportunidades y convino en la siguiente redacción.

3.3.7. También se analizó la necesidad de incluir en la redacción el concepto de cumplimiento con un método alternativo de cumplimiento, con el argumento que en el caso de existir un método alternativo de cumplimiento en realidad no se podría registrar el cumplimiento de la DA, sino solamente el cumplimiento del método alternativo, para lo cual el Estado de matrícula debería emitir un código distinto para la identificación y registro del método alternativo de cumplimiento. Al respecto la Reunión convino en que en la mayoría de los Estados el método alternativo de cumplimiento mantendrá el mismo código de la DA, por tanto se convino en no mencionar en esta sección el método alternativo de cumplimiento.

3.3.8. La Reunión tomó nota que en algunas ocasiones una DA incorpora por referencia un documento de servicio del fabricante, para estos casos el documento de servicio llega a ser parte de la DA. En estos casos podría suceder que la DA modifique las instrucciones del documento de servicio. En estos casos, la información de la DA siempre deberá prevalecer sobre cualquier otra información, sobre el particular la Reunión convino en incluir una nota al final de la sección.

LAR 39.110

Ningún propietario u operador puede operar una aeronave a menos que hayan sido cumplidas todas las directrices de aeronavegabilidad aplicables a dicha aeronave y sus componentes de aeronave.

Nota: Cuando una DA incorpora por referencia otro documento, este documento será parte de la DA. La información contenida en la DA prevalecerá siempre sobre cualquier documento asociado.

LAR 39.115 Métodos alternos de cumplimiento

3.3.9. Sobre la incorporación de esta sección, la Reunión debatió sobre la consecuencias que podría tener para los ingenieros de las AAC de los Estados miembros del SRVSOP y las expectativas para los propietarios y operadores de aeronaves, sobre la incorporación de una sección para permitir métodos alternos de cumplimiento, al respecto la Reunión convino en la necesidad de mantener la sección ya que podrían existir casos en los cuales por falta de partes del fabricante u otras circunstancias, sería necesario que la AAC del Estado de matrícula tenga la facultad de aprobar métodos alternos de cumplimiento. También se analizó la conveniencia de incluir una párrafo que tiene el FAR 39 para los casos en que producto de una modificación o reparación anterior afecta la viabilidad de incorporar una DA, al respecto se consideró que no era necesario esté párrafo ya que quedaría cubierto por los dos primeros de la sección, finalmente se convino en mantener esta sección con la redacción que se muestra a continuación:

39.015 Métodos alternativos de cumplimiento

- (a) *Una persona puede proponer a la AAC del Estado de Matrícula un método alternativo de cumplimiento o un cambio en los tiempos de cumplimiento, siempre y cuando la propuesta provea un aceptable nivel de seguridad y la solicitud sea realizada de manera aceptable para la AAC.*
- (b) *La AAC podría aprobar un método alternativo de cumplimiento para un operador o dueño de aeronave, si considera que el método alternativo de cumplimiento propuesto provee un nivel de seguridad equivalente para alcanzar los requerimientos establecidos en la directriz de aeronavegabilidad.*

3.3.10. Finalizado el tratamiento de todos los temas del Asunto 1 y tomando nota que ya se había cumplido con las etapas 1 a 5 de la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR, se convino en adoptar la siguiente conclusión para que el Coordinador General proceda con la siguiente etapa de circulación a los Estados antes de someter el LAR 43 a la aprobación de la Junta General.

Conclusión RPEA/3-04 - APROBACIÓN DEL PROYECTO DE REGULACIONES AERONÁUTICAS LATINOAMERICAS LAR 39 PRIMERA EDICIÓN

Considerando que la LAR 39 – Directrices de aeronavegabilidad Primera Edición fue completamente revisada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad del SRVSOP para facilitar el proceso de armonización de los reglamentos 39 de los Estados miembros del Sistema, se recomienda al Coordinador General proceder con la circulación de la LAR 39 Primera Edición entre los Estados miembros del SRVSOP, el mismo que se incluye como **Adjunto** a esta parte del Informe.