



RPEE/3-NE/02  
02/05/2012

## **PROYECTO REGIONAL RLA/99/901**

### **TERCERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE ESTRUCTURA DE LOS LAR (Lima, Perú, 16 al 18 de julio de 2012)**

#### **Asunto 3: Propuesta de revisión de reglamentos**

##### **a) LAR 1 – Definiciones, abreviaturas y símbolos**

(Nota de Estudio presentada por el Comité Técnico)

#### **Resumen**

Esta Nota de Estudio presenta el análisis y recomendaciones respecto a la factibilidad de eliminar el LAR 1 dentro de la estructura de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), a fin de ser evaluada y validada por el Panel de Estructura del SRVSOP.

#### **Referencias**

- LAR 1, Versión 1
- Informe de la Octava Reunión Ordinaria (Varadero, Cuba, 4 de noviembre de 2003).
- Conclusión JG 16/02, Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 27 de julio 2007)

#### **1. Antecedentes**

1.1 A partir del año 2002, se implementó el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) bajo el amparo del Proyecto RLA/99/901, el cual está orientado a asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto RLA/95/003 mediante el establecimiento de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región, y de otros aspectos de interés común para los Estados.

1.2 En ese sentido, el Comité Técnico elaboró dentro de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), la primera versión del LAR 1 – Definiciones, Abreviaturas y Símbolos, la cual contó con la conformidad de la Junta General durante la Octava Reunión Ordinaria celebrada en Varadero, Cuba, el 4 de noviembre de 2003.

1.3 Posteriormente, con el propósito de establecer un mapa reglamentario que sirviera de guía en el desarrollo de los LAR, durante la Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura (Lima, Perú, 4 al 6 de diciembre de 2006) se efectuó la evaluación de la propuesta de estructura de todos los conjuntos de reglamentos que conformaban los LAR, conviniendo mediante **Conclusión RPEE/1-08** que se proceda con los trámites establecidos ante la Junta General del SRVSOP para la aprobación de la misma, que incluía dentro del Conjunto LAR GEN el LAR 1. La nueva estructura de los LAR fue aprobada en la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/16), llevada a cabo en Santa Cruz de la Sierra, el 27 de julio de 2007 de acuerdo a la **Conclusión JG 16/02**.

## 2. Análisis del problema

2.1 Durante la revisión del LAR 11 bajo el enfoque de la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, se presentó la inquietud sobre la conveniencia de mantener el LAR 1, toda vez que en todos los reglamentos que conforman el LAR AIR, LAR PEL y LAR OPS aprobados por la Junta General, ya incluían una sección destinada a definiciones y abreviaturas a ser utilizados en cada reglamento. Ello obedece a que los diferentes paneles de expertos al revisar las enmiendas a sus respectivos LAR, han encontrado necesario introducir una sección específica con las definiciones, abreviaturas y símbolos aplicables a su especialidad, para facilitar el entendimiento exacto de cada requisito, sin tener que recurrir a otro reglamento.

2.2 Sin embargo, el recurso de incorporar definiciones en cada uno de los LAR ha generado redundancia en la reglamentación al tiempo que duplican los esfuerzos, debido a que las definiciones no solo figuran en el LAR en el cual es utilizado el término, sino también deben plasmarse en el LAR 1.

2.3 Este método utilizado nos lleva a revisar la estructura documental de la OACI con el propósito de encontrar una orientación, observando que si bien existe uniformidad temática que es transversal en todo el sistema documentario de dicha organización, no existe un Anexo específico que abarque todas las definiciones que el sistema utiliza, ya que el sistema documental de la OACI, al igual que los LAR, incorporan las definiciones y abreviaturas en el respectivo documento de acuerdo con la especialidad aeronáutica y si las mismas no resultan suficientes, a manera de orientación, los Estados pueden recurrir al Doc. 9713 - *Vocabulario normalizado*, que contiene el léxico utilizado en la aviación civil.

2.4 Con todo, es necesario tener en cuenta que el encabezado de las definiciones, tanto en los SARPS como en los documentos de orientación, advierten con similares expresiones, lo siguiente: *“En el siguiente documento, los términos y expresiones tienen los significados que se dan a continuación:.....”*. Es decir, si bien existe la posibilidad de utilizar el mismo término, es su descripción la que determina el contexto de aplicación; en otras palabras, el manejo de las definiciones en la aviación civil y por ende en el sistema documentario de OACI, no obedece a un ambiente rígido sino que, por el contrario, existe flexibilidad dentro de la estandarización de OACI, característica que resulta necesaria al momento de entender el sistema de aviación civil.

2.5 Concordante con lo expresado en párrafos anteriores, el análisis efectuado llevó a identificar sutiles diferencias en las definiciones entre los mismos SARPS o entre un SARPS y un documento de orientación o guía de OACI, como por ejemplo las definiciones de actuación humana y amenaza, cuyas diferencias se resaltan a continuación:

**“Actuación humana.** Capacidades y limitaciones humanas que **repercuten en la seguridad** y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.” (Anexo 1 – Licencias al personal y Anexo 14 – Aeródromos).

**“Actuación humana.** Aptitudes y limitaciones humanas que **inciden en la seguridad operacional, la protección** y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.” (Anexo 17 – Seguridad).

**“Amenaza.** Suceso o error que está fuera del control de la persona que se encarga de la operación, aumenta la complejidad de la operación y **que** debe manejarse para mantener el margen de seguridad operacional.” (Anexo 1 Licencias al personal).

**“Amenaza.** Sucesos o errores que está fuera del control de la **tripulación de vuelo**, aumenta la complejidad de la operación y **deben** manejarse para mantener el margen de seguridad operacional.” (Doc.9868 Instrucción).

2.6 Como se observa, si bien la terminología OACI se caracteriza por un alto nivel de uniformidad, también existen casos en los que se hace indispensable flexibilizar la misma, con el único propósito de alcanzar un mayor grado de precisión en la especialidad que se trabaja y que explica su incorporación en una sección especial del documento.

2.7 El incorporar los mismos textos en distintos LAR, es decir en el LAR 1 y un LAR específico, tiene las siguientes desventajas por la duplicidad que se genera:

- a) Multiplica esfuerzos, al requerir la participación de expertos de todas las especialidades aeronáuticas para revisar una enmienda, parcial o total al LAR 1, consumiendo importantes recursos que bien pueden direccionarse a satisfacer otras necesidades presentes.
- b) Conlleva riesgos de ambigüedad, pues en el evento que una iniciativa de enmienda de un LAR no abarque lo previsto en el LAR 1, puede dar lugar a que en éste permanezcan términos definidos con anterioridad no actualizados y que en el LAR modificado figuren los mismos términos con otra descripción.
- c) Genera dificultades de orden práctico pues toda iniciativa de revisión del LAR 1, necesariamente lleva implícito un debate de expertos en distintas especialidades de la aviación que no siempre están disponibles para atender este requerimiento, retrasando toda iniciativa sobre ese particular; y
- d) Por último, amplía innecesariamente la ventana de interpretación dando lugar a disertaciones que en nada favorece el dinamismo y agilidad propios de la aviación civil, que precisamente, se caracteriza por su esfuerzo unificador en todos sus aspectos técnicos, conforme se indica en el Artículo 37º al ya citado Convenio.

2.8 Por otro lado, si se eliminara de la estructura reglamentaria el LAR 1, de acuerdo al análisis de viabilidad y conveniencia efectuado, se evidencian las siguientes ventajas:

- Se unifican los criterios en materia de aviación civil entre los Estados miembros del SRVSOP, resultado que se encuentra alineado con los objetivos del Sistema.
- Se elimina eventuales ambigüedades y dificultades prácticas.
- Se alcanza una mayor estandarización con la estructura documental de OACI.
- Se dinamiza la estrategia del SRVSOP para la armonización y adopción de los LAR.
- Se avanza hacia un ambiente reglamentario más flexible tanto para el SRVSOP como para sus Estados miembros.
- Se optimizan importantes recursos económicos y físicos.

### 3. **Conclusión**

Conforme a lo expuesto en párrafos anteriores, se propone la eliminación del LAR 1 de la estructura reglamentaria de los LAR, debido a que su permanencia resulta redundante y aumenta innecesariamente los esfuerzos del SRVSOP para mantener su vigencia, por lo cual se somete a consideración del Panel de Expertos de Estructura la adopción de la siguiente conclusión:

#### **Conclusión RPEE 3/ Eliminación del LAR 1 de la estructura reglamentaria de los LAR**

La Reunión considerando el análisis y recomendaciones presentadas, valida la propuesta de eliminar de la estructura reglamentaria de los LAR, el reglamento *LAR 1 - Definiciones, Abreviaturas y Símbolos*, solicitando al Coordinador General del Sistema llevar a cabo las siguientes acciones:

1. Efectuar la tercera ronda de consulta a los Estados participantes, a fin de poder ser presentada posteriormente la propuesta a la Junta General para su aprobación; y
2. disponer que los Paneles de Expertos de acuerdo a su especialidad, incluyan en la agenda de sus reuniones la incorporación en los LAR de las definiciones, abreviaturas y símbolos que figuran actualmente en el LAR 1, de acuerdo a su aplicabilidad.

### 4. **Acción sugerida**

#### 4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar conocimiento de la información contenida en esta nota de estudio; y
- b) adoptar la propuesta de conclusión detallada en el párrafo 3 de esta nota de estudio.