

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

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

**SÉPTIMA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL**

(Lima, Perú, miércoles 18 de septiembre de 2002)

**Asunto 3: Revisión del avance de l programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2002**

**Actividades:**

- a) **Definir las reglas de construcción de las LARs y establecer un principio de lenguaje claro en su redacción.**
- b) **Revisar las LARs bajo las nuevas reglas de construcción y lenguaje claro.**
- c) **Circular a los Estados miembros del Sistema el borrador final de las LARs revisadas para comentarios.**

(Nota presentada por el Comité Técnico del Proyecto)

**Resumen**

Esta Nota de Estudio expone los antecedentes para el desarrollo de las regulaciones LAR en el Proyecto RLA/95/003 y su aplicación a los objetivos del Proyecto RLA/99/901; presenta el LAR-11 como un proyecto de regulación para la revisión de las LAR originadas bajo el Proyecto RLA/95/003 y para el desarrollo, emisión, modificación y enmienda de nuevas LAR propuestas por el Comité Técnico del Sistema. Se presenta también un análisis de la situación actual de las LAR revisadas bajo los criterios del LAR 11 y de las dificultades identificadas durante este primer período de trabajo en el Proyecto RLA/99/901 con relación a las LAR y los Grupos de Trabajo.

**Referencias**

- Documentos del Proyecto RLA/95/003
- Documentos del Proyecto RLA/99/901
- Memorando de entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional
- Reglamento del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
- Informe de la Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General
- LAR-11 y Adjunto

## 1. Antecedentes

1.1 Las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR), deben su origen al esfuerzo conjunto de la OACI, el PNUD y los Estados participantes de América Latina, quienes sobre la base del Proyecto RLA/95/003 “*Desarrollo del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad y la Seguridad Operacional de las Aeronaves en América Latina*”, convocaron a un grupo multinacional de expertos de los Estados participantes. Este Grupo de expertos se reunió hasta en 10 oportunidades entre los años 1996 y 2001 con el fin de desarrollar un conjunto de regulaciones de aplicación regional.

1.2 Este proyecto se sustentó en la evidencia de que una gran cantidad de importantes normas y regulaciones sobre operaciones y aeronavegabilidad existentes, no habían sido puestas en práctica por los Estados, producto en muchos casos de la falta de personal debidamente calificado, la falta de recursos económicos o inadecuadamente orientados y a una falta de atención a los compromisos adquiridos por los Estados al suscribir el Convenio de Aviación Civil Internacional.

1.3 Con el propósito de capacitar al personal de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados, el Proyecto RLA/95/003 llevó a cabo un total de 25 cursos, seminarios y talleres en el que participaron un promedio de 23 asistentes por evento. La capacitación se inició en mayo de 1996 hasta noviembre del 2000.

## 2 a) Definición de las reglas de construcción de las LAR, y el establecimiento de un principio de lenguaje claro en su redacción - LAR-11

2.1 A raíz de que la Junta General del Sistema aprobó bajo el Asunto 4 de la Agenda, la definición de las reglas de construcción de las LAR y el establecimiento de un principio de lenguaje claro en su redacción, fue necesario desarrollar un procedimiento que sirviera de guía a los miembros del Comité Técnico para cumplir con el objetivo del Sistema. La propuesta del Comité Técnico a ese procedimiento se denomina **LAR-11, Desarrollo, emisión y enmienda de las LAR**.

2.2 El LAR-11 tomó en cuenta la política establecida por la Asamblea General de la OACI en su resolución A29-3, donde insta a los Estados a la armonización de sus regulaciones con las de otros Estados. Al igual que el FAR y el JAR-11 de los EEUU y Europa respectivamente, que son procedimientos para la emisión de regulaciones, el proyecto de LAR-11 propone reglas para la revisión de las LAR formuladas durante el Proyecto RLA/95/003 pero principalmente para desarrollar, emitir, modificar o enmendar las nuevas regulaciones armonizadas que surgirán del cumplimiento de los objetivos del Proyecto RLA/99/901.

2.3 El LAR-11 se desarrolló para cumplir con los siguientes propósitos:

- 1) el establecimiento de las bases para la revisión de las LAR desarrolladas con el Proyecto RLA/95/003 bajo las nuevas reglas de construcción y lenguaje claro;
- 2) la definición de los procedimientos para la formulación de nuevas LAR, en función a los objetivos del Proyecto RLA/99/901; y
- 3) facilitar la adopción de las regulaciones LAR por parte de los Estados participantes que decidan hacerlo en forma independiente, al contar con las mismas reglas de construcción que el Sistema, estableciendo el mismo criterio entre ambos.

2.4 Se adjunta con esta Nota de Estudio, una copia del proyecto del LAR 11 y el Adjunto A.

3 **b) Revisión de las LAR bajo las nuevas reglas de construcción y lenguaje claro y  
c) Distribución a los Estados miembros del Sistema de la Región CAR/SAM del borrador final de las LAR revisadas**

3.1 Se había establecido como uno de los objetivos inmediatos de ese Proyecto (No 4), que los Estados establecieran normas y procedimientos uniformes para el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional, que fueran aceptables por todos los países participantes para su aplicación a nivel regional.

3.2 Como una de sus tareas y para facilitar la labor de trabajo del Grupo Multinacional de Expertos, el Proyecto solicitaba la preparación, publicación y distribución de las versiones en español y/u otras versiones apropiadas de las partes de las Regulaciones Federales de Aviación (FAR) de los Estados Unidos, las que habían sido adoptadas por diversos Estados de las Regiones CAR/SAM y adaptadas al idioma español. También pedía la preparación y distribución a cada Estado de la versión en español y/u otras versiones apropiadas de la documentación OACI concerniente.

3.3 El Proyecto RLA/95/003, pretendía que luego de finalizada la labor del Grupo Multinacional de Expertos, los Estados debían aprobar las versiones finales de las regulaciones armonizadas y emitir los instrumentos de aprobación y promulgación.

3.4 El Grupo Multinacional de Expertos optó por denominar su propuesta de regulaciones con el nombre de *Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas* (LAR), y orientó el desarrollo de su trabajo hacia la formulación de las siguientes: 1 *Definiciones*, 21, 39, 43, 45 y 145 en el área de aeronavegabilidad y 91, 121 y 135 por operaciones. El Grupo consideró conveniente agregar las relacionadas al otorgamiento de licencias al personal, FAR 61, 63, 65 y 67 y la Orden 8300.10 *Manual del Inspector de Aeronavegabilidad*.

3.5 Como condición previa a la revisión de las LAR, la Junta General aprobó, como parte del programa de actividades para el año 2002, la definición de reglas de construcción de las LAR y el establecimiento de un principio de lenguaje claro en su redacción; éstas reglas están contenidas en el LAR 11.

3.6 Durante el desarrollo del Objetivo Inmediato N° 4 del Proyecto RLA/95/003, se concluyeron las versiones oficiales de las LAR 1 *Definiciones*, 21 *Certificación de Productos y Partes*, 39 *Directivas de Aeronavegabilidad* y 43 *Mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucciones y alteraciones*.

3.7 Excepto por el LAR 1 que trata de definiciones, todas las demás, son de carácter regulatorio y siguen fielmente la estructura y contenido de las FAR, a las que se les insertaron también, algunas partes de los Anexos y Documentos de la OACI, añadiéndose notas de referencia.

3.8 El conjunto de regulaciones LAR producido, basado mayormente en la traducción de las FAR al idioma español, no reflejó una armonización adecuada al no eliminarse todas las diferencias que con respecto a los SARP presentaban las FAR, además, no fueron considerados en detalle ni los Anexos, ni las regulaciones de otros Estados o grupos de Estados (JARs de la JAA europea u otros Estados de la región) Varias subpartes y secciones se dejaron reservadas o parcialmente terminadas ya que se esperaba que cada Estado las completara adecuándolas a sus necesidades.

3.9 Las FAR traducidas y convertidas en LAR por el Grupo multinacional de expertos, recogieron las características del sistema norteamericano, que no se ajustaba necesariamente a las necesidades de los Estados en la Región. La redacción de las LAR, al igual que las FAR, se caracterizaba por el uso de un lenguaje muy legalista y complicado, generalmente sustentado por otros documentos técnicos que no estaban incluidos en ellas y que no se consideraron. Las LAR así elaboradas, no reflejaron en su redacción el uso de un lenguaje claro ni el lenguaje preciso de las normas reglamentarias de la OACI.

3.10 Una vez formulada por el Comité Técnico, el LAR 11, fue circulado a los Grupos de Trabajo de los Estados participantes para sus comentarios, el 19 de agosto de 2002. A la fecha sólo se ha recibido comentarios de cinco miembros de los Grupos de Trabajo.

3.11 El Comité Técnico, de acuerdo con el programa de actividades, inició la revisión de todas las LAR elaboradas por el Grupo Multinacional de Expertos considerando las disposiciones del LAR 11. Se dio prioridad a tres áreas principales: licencias al personal con las LAR 61, 63, 65 y 67, denominadas también LAR-PEL; el LAR 145 o LAR-AMO, *Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas* y el LAR 121 o LAR-OPS *Operaciones Aéreas y Certificación*.

3.12 El primer borrador de la LAR 145 ya revisado por el Comité Técnico, ha sido distribuido a los Estados para sus comentarios, se espera recibir éstos antes del fin de mes de septiembre de 2002.

3.13 El borrador final del LAR-PEL fue distribuido el 11 de septiembre de 2002 y se espera recibir los comentarios del Grupo de Trabajo PEL para antes del 29 de octubre de 2002.

3.14 El borrador final del LAR-OPS se concluirá la tercera semana del mes de septiembre y debería estar listo para su distribución al Grupo de Trabajo OPS al inicio de la segunda semana del mes de octubre.

3.15 Todas las demás LAR que se elaboraron durante el Proyecto RLA/95/003, serán revisadas una vez finalizadas las rondas de comentarios de las LAR-PEL, LAR-OPS y LAR-AMO.

#### **4 Experiencias recogidas en el proceso de circulación e intercambio de comentarios del LAR-11**

4.1 La ronda inicial de comentarios del LAR 11 circulada a los Grupos de Trabajo, permitió identificar algunos problemas tales como el desconocimiento cabal de los objetivos del Proyecto, dado que algunos expertos han manifestado desconocer sus alcances y no estar en posesión de los documentos mencionados (Memorando de Entendimiento, Documento del Proyecto, Reglamento, Informes de las Reuniones, etc.).

4.2 La falta de medios adecuados para la comunicación rápida por medios electrónicos (e-mail) entre los Grupos de Trabajo y el Comité Técnico, es también una dificultad a ser considerada;

4.3 Con la intención de optimizar los mecanismos que el Comité Técnico utiliza para lograr los objetivos que el Proyecto propone, se considera necesario que las Autoridades responsables de los Estados participantes evalúen las siguientes sugerencias:

- 1) Dotar a los Grupos de Trabajo designados como contraparte en el Proyecto, de los documentos mencionados en el párrafo 4.1, de manera que puedan conocer los alcances y objetivos del mismo;
- 2) Establecer los medios que faciliten la comunicación entre los Grupos de Trabajo y el Comité Técnico, en especial aquellos relacionados al uso de correo electrónico (e-mail) poniendo a su alcance servidores con direcciones que no sean las de servidores de uso público gratuito ya que no facilitan el envío de archivos que pueden ser extensos.
- 3) Determinar un número de horas de trabajo al mes, dentro de la AAC, que puedan ser dedicadas al Proyecto, que permita reuniones entre los miembros de los Grupos de Trabajo PEL/OPS/AIR en cada Estado, para el análisis y conclusiones de las propuestas que el Comité Técnico remite y la agilización también, del retorno oportuno de sus comentarios.
- 4) Designar a uno de los miembros del equipo de contraparte de cada Estado como el punto focal responsable de canalizar las comunicaciones y la distribución de la información recibida o emitida.
- 5) Considerar la participación de quien tenga la responsabilidad de la administración de la seguridad operacional de la aviación civil de su Estado, tal como lo establece el Artículo 6 a) del Reglamento del Sistema.
- 6) Llevar a cabo reuniones periódicas de coordinación entre los Focales de cada grupo de contrapartes y el Comité Técnico que permitan de manera directa, tratar puntos de importancia relevante a los objetivos del Proyecto.
- 7) Difundir los alcances del Proyecto al personal técnico de la AAC y a los explotadores de servicios aéreos internacionales del Estado, de manera que no sean desconocidos para ellos los objetivos del mismo y puedan eventualmente sugerir mejoras o proponer ideas para el buen desarrollo de las regulaciones LAR.

## 5 **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la reunión a tomar conocimiento de la información proporcionada y utilizarla para:

- a) Analizar el Estado en que se encuentran los trabajos que presenta esta Nota de Estudio; y
- b) Aprobar las acciones propuestas en el párrafo 4.3.

FIN