



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Estado del Proyecto GASR

- **GSI/3 – Notificación Eficiente de Errores e Incidentes - Estado del Proyecto 1 - Flujo Efectivo de Información sobre Peligros**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN Esta nota de estudio refleja la respuesta de los Estados y el avance del GSI/3 Proyecto 1 de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) en las Regiones Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">• Anexo 13 – Capítulo 8 - Apéndice E.• Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) (Bogotá, Colombia, 19 al 23 de mayo 2008).• NE/02 - Primera Reunión del Comité Interino para la creación del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA), (Ciudad de México, México, 4 y 5 de agosto de 2008).	
Objetivos estratégicos:	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y D.</i>

1. Introducción

1.1 La iniciativa mundial de seguridad operacional 3 (GSI/3) de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR), que aborda la problemática y los impedimentos para notificar errores e incidentes, además del resultado del análisis del GSI/3 realizado durante el Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR), realizado en Bogotá, Colombia del 19 al 23 de mayo de 2008, indica los siguientes impedimentos para notificar errores e incidentes:

- Desarrollo e implementación de legislación y normas
- Implementación de herramientas de notificación
- Actividades de Capacitación
- Cooperación regional

1.2 La notificación de errores e incidentes es vital para el libre flujo de los datos que se requieren para la evaluación continua de la seguridad operacional del sistema y la corrección de las deficiencias, cuando esto se justifique. Típicamente, la notificación toma la forma de informes voluntarios hechos por profesionales de la aviación, o basados en grabaciones destinadas a ser utilizadas únicamente para fines de seguridad operacional. Es fundamental impedir que esta información sobre la seguridad operacional sea utilizada en forma indebida a fin de garantizar su continua disponibilidad. El uso de la información sobre la seguridad operacional para fines que no estén relacionados con la seguridad operacional puede inhibir la futura disponibilidad de dicha información, afectando a la seguridad operacional en forma adversa.

1.3 El objetivo A del GSI/3, definido en el documento de Implementación de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional de la Aviación Mundial, apunta a que los Estados efectúen cambios legislativos en apoyo de la “cultura justa”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.

1.4 De igual forma el Objetivo B del GSI/3 definido en el Plan de Implementación de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional de la Aviación Mundial, le asigna a la OACI la implantación de la revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su acción legislativa y fomentar los sistemas de notificación abierta y a desarrollar un plan para cerrar las brechas.

1.5 Para poder lograr estos dos objetivos es necesario primero, recolectar la información sobre leyes, reglamentos y programas implementados por los Estados para promover el flujo efectivo de información sobre peligros y analizar la efectividad de los mismos. Con esta información se podrá desarrollar propuestas de enmiendas para la legislación, reglamentos y programas modelos de informes sobre peligros.

1.6 La Secretaría del RASG-PA y el Comité Ejecutivo Interino del grupo circularon una encuesta a los Estados para obtener la información sobre leyes, reglamentos y programas implementados por los Estados, misma que se encuentra en el **Apéndice A** a esta nota, que promuevan el flujo de efectivo de la información sobre peligros y analizar la efectividad de los mismos.

1.7 El resultado de la encuesta mencionada, deberá de generar planes de enmiendas para la legislación, reglamentos y programas modelos de informes sobre peligros e integrarlos posteriormente a las respectivas Legislaciones Nacionales. Estos modelos serán generados por expertos en legislación y normativas proporcionados por los Estados y supervisados por las Oficinas Regionales NACC y SAM.

1.8 Una vez elaborados los modelos, se requiere la realización de un Seminario/Taller sobre el Flujo Efectivo de Información sobre Peligros, para iniciar un plan de seguimiento a la implantación del material previamente desarrollado y el cumplimiento de los dos últimos impedimentos producidos también por el Análisis de la Brecha del GSI/3 en el Taller realizado en Bogotá.

2. Informe del Proyecto 1 GSI/3

2.1 La respuesta recibida por los Estados sobre la encuesta mencionada en el párrafo 1.6, no ha sido del nivel esperado, únicamente Barbados, Cuba, Ecuador y Uruguay han respondido y la información enviada no constituye una representación homogénea de las regiones para poder generar la información necesaria, tomando en cuenta que existen diferentes idiomas y diferentes sistemas legales.

2.2 La transición hacia un sistema unificado de reportes que mantenga investigaciones pro-activas de acuerdo con los SMS y que incluya una “cultura justa” para la información, sin repercusiones ni penalización por la notificación de errores y acciones involuntarias, efectuadas por el desempeño de sus deberes en el lugar de trabajo, comienza con un análisis de la situación actual y posteriormente se compara con la que el Estados/Territorio/Organización Internacional desea lograr.

3 Acción Sugerida

3.1 Se insta a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta Nota de Estudio;
- b) a proporcionar la información contenida en Apéndice A de esta Nota de Estudio;
y,
- c) participar en la implementación del Proyecto 1 (GSI/3) del RASG-PA.

APÉNDICE A

Encuesta sobre legislación, reglamentos y programas para promover el flujo efectivo de información sobre peligros en la seguridad operacional

Referencias:

1. Iniciativa Global de Seguridad Operacional # 3 (GS1/3) del Plan Global de la OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación.
2. Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR)
3. Informe del Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (Bogotá, Colombia, 19 al 23 de mayo de 2008).

Antecedentes:

La notificación de errores e incidentes es vital para el libre flujo de los datos que se requieren para la evaluación continua de la seguridad operacional del sistema y la corrección de las deficiencias, cuando esto se justifique. Típicamente, la notificación toma la forma de informes voluntarios hechos por profesionales de la aviación, los cuales pueden ser auto-incriminatorios o basados en grabaciones destinadas a ser utilizadas únicamente para fines de seguridad operacional. Es fundamental impedir que esta información sobre la seguridad operacional sea utilizada en forma indebida a fin de garantizar su continua disponibilidad. El uso de la información sobre la seguridad operacional para fines que no estén relacionados con la seguridad operacional puede inhibir la futura disponibilidad de dicha información, afectando a la seguridad operacional en forma adversa.

Una “Cultura Justa” se define como un ambiente de confianza donde se alienta e, inclusive, premia a las personas por brindar información vital relacionada con la seguridad operacional, aún si es auto-incriminatoria, y donde todas las partes entienden claramente qué tipos de comportamiento son aceptables o inaceptables.

En la GASR, el término “notificación abierta” se refiere a la notificación de los incidentes. Dicha notificación es abierta en el sentido que fomenta la notificación y utilización más allá de lo exigido. También es confidencial, en el sentido que se protege la identidad de la persona que realiza la notificación.

Los sistemas de notificación abierta tienen por objeto:

- Identificar y entender claramente cuáles son los peligros o riesgos
- Proteger la identidad de las personas que envían la información

La legislación del Estado debe incluir disposiciones que protejan la privacidad, eviten la auto-incriminación y distribuyan debidamente la responsabilidad penal por las acciones. Sin estas características básicas, será sumamente difícil lograr una plena divulgación de la información relacionada con la seguridad operacional.

El siguiente cuestionario busca recabar información sobre el nivel de implementación de legislación, reglamentación y programas para fomentar el flujo de información sobre peligros a la seguridad operacional.

1. Indique el nivel en que se encuentra su Estado en cuanto la implementación de una **legislación** que promueva el flujo efectivo de información sobre peligros e incidentes a la seguridad operacional.

- a) Legislación aprobada, *indicar fecha de aprobación por el congreso y adjuntar documentación.*

- b) Si está en proceso de aprobación, *indicar fecha estimada de aprobación por el congreso y adjuntar documentación de la legislación.*

- c) Aún no se ha desarrollado una legislación.

2. Indique el nivel en que se encuentra su Estado en cuanto a implementación de **regulaciones** que promuevan el flujo efectivo de información sobre peligros en la aviación.

- a) Si las regulaciones ya fueron aprobadas, *indicar fecha de aprobación y adjuntar copia de las regulaciones.*

- b) Si están en proceso de aprobación, *indicar fecha estimada de aprobación y adjuntar copia de la documentación.*

c) Aún no se han desarrollado regulaciones al respecto.

3. Su Estado ha implementado algún **programa** para promover el flujo efectivo de información sobre peligros.

- a) Si (*adjuntar copia del programa*).
- b) En proceso de implementación (*adjuntar borrador del programa*).
- c) No se ha desarrollado ningún programa al respecto todavía.

4. **Información adicional** (*adjuntar cualquier información adicional relevante*).