



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Ref.: N1-17 – **EMX0890**

19 de Agosto de 2008

Para: Directores de Aeronáutica Civil

Asunto: **Información sobre Legislación, Reglamentación y Programas para Fomentar el Flujo Efectivo de Información sobre Peligros a la Seguridad Operacional.**

Distinguido Señor:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en referencia al Plan Global de la OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), (GSI/3) - *Notificación Eficiente de Error e Incidente* y a los resultados del Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al nivel mundial (GASR), celebrado en Bogotá, Colombia del 19 al 23 de mayo de 2008.

En este taller se utilizó el proceso de planificación de la GASR para definir un plan de acción, seleccionándose tres de las doce Iniciativas Mundiales de Seguridad Operacional que incluyen: GSI/2 - *Vigilancia Consecuente de la Reglamentación*; GSI/3 - *Notificación Eficiente de Error e Incidente*; GSI/5 - *Coordinación Consecuente de los Programas Regionales*; y la GSI/12 - *Uso eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional*.

La iniciativa mundial de seguridad operacional GSI/3, tiene como objetivo fomentar el flujo de información sobre peligros en la aviación. La estrategia para alcanzar este objetivo recae en la introducción de cambios en la legislación y en las normas para promover un sistema de notificación abierto y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación.

El flujo efectivo de información sobre peligros e incidentes es vital para la evaluación continua de la seguridad operacional del sistema y la corrección y prevención de accidentes e incidentes. La notificación toma la forma de informes voluntarios hechos por profesionales de la aviación, los cuales pueden ser con frecuencia auto-incriminatorios y deben ser destinados a ser utilizados 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.

El resultado del análisis del GSI/3 en el Taller de Bogotá sobre los impedimentos para notificar errores e incidentes, arrojó un nivel de madurez 2, para las regiones CAR/SAM, lo que significa que se han identificado oportunidades de mejora que deben ser implantadas. Sobre el particular se establecieron diez recomendaciones, las cuales se pueden resumir como: (1) desarrollo e implantación de legislación y normas; (2) implantación de herramientas de notificación; (3) actividades de capacitación y (4) cooperación regional.

Para avanzar en las actividades tendientes al desarrollo e implantación de legislación y normas, le agradeceré su apoyo para completar la encuesta que se adjunta y enviarla debidamente completada antes del **15 de septiembre de 2008**.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y estima.



Loretta Martin
Secretaria del RASG-PA

Adjunto: *lo arriba indicado*

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*).

- FIN -