



RASG-PA/02 – NE/03-  
**REVISADA**  
28/10/09

*Organización de Aviación Civil Internacional*  
**Segunda Reunión de Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -  
Panamericano**  
**(RASG-PA/02)**  
Bogotá, Colombia, 3 al 6 de noviembre de 2009

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Situación de los proyectos de RASG-PA**

### **INFORME SOBRE EL PROYECTO RASG-PA GSI/3.A**

(Presentada por la Secretaría)

#### **RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta el avance realizado en el marco del proyecto RASG-PA GSI 3/3.a sobre flujo efectivo de información sobre peligros. Se presenta como adjunto el informe del trabajo realizado por un grupo de especialistas en temas jurídicos. Se propone un plan de implementación de las provisiones legislativas propuestas y la conformación de equipos nacionales industria/reguladores liderados por la Autoridad Aeronáutica para promover la aprobación de estas provisiones legislativas.

#### **Referencias:**

**(GSI-3) NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES**

**Esta nota de estudio está relacionado con el Objetivo Estratégico de OACI A-8 Seguridad operacional — *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial.*** Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados.

## **1. Introducción**

1.1. La tercera iniciativa mundial de seguridad operacional (GSI 3) del plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación orienta a que los Estados logren el libre flujo de datos que se requiere para evaluar la seguridad operacional del sistema de aviación en forma continua y subsanar deficiencias cuando sea necesario. Para lograr este objetivo se establece una estrategia que incluye como primer punto que los Estados introduzcan cambios normativos para apoyar la “cultura de justicia”, promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación.

1.2. Como segundo punto, se requiere a la OACI que implante mecanismos de revisión de las actividades de los Estados a fin de determinar las brechas en sus medidas legislativas para alentar un sistema de notificación abierto y a que se elabore un plan para abordar las brechas.

1.3. Para implementar esta estrategia el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional Panamericano (RASG-PA) desarrolló un plan de acción destinado a abordar las recomendaciones acordadas por el primer Taller de la Hoja de Ruta (Bogotá, Colombia, 19-23 de mayo de 2008). Este plan ha sido denominado como Proyecto RASG-PA GSI # 3.

1.4. El proyecto RASG-PA GSI # 3 incorpora entre otras cosas las revisiones por parte de la OACI para identificar las brechas existentes en la legislación, el desarrollo de un modelo de legislación y la realización de un Seminario de sensibilización para los reguladores e industria y otras instituciones de los Estados que puedan apoyar en la aprobación de los cambios legislativos y normativos.

1.5. El desarrollo de las primeras etapas del proyecto ha sido posible gracias al financiamiento de la Compañía Boeing y la contribución de COCESNA (ACSA), la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica e IFALPA que contribuyeron con especialistas jurídicos en el desarrollo del modelo de legislación.

## 2. **Propuesta de enmienda de una ley de aeronáutica civil**

2.1. A pesar que el Adjunto E del Anexo 13 contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamientos de datos sobre seguridad operacional, el ejercicio de traducir esta orientación en una propuesta de enmienda de la legislación nacional de aviación civil puede ser un reto importante para cualquier profesional, sobre todo en un tema que puede resultar polémico y contrario a la forma en que tradicionalmente se ha manejado la relación industria/regulador.

2.2. En el **Apéndice A** de esta nota de estudio se presenta el Informe del trabajo realizado por los especialistas jurídicos que contiene también un borrador de propuesta de enmienda para una ley de aeronáutica civil para que sea utilizado por los Estados como material de orientación adicional en el desarrollo de sus propias propuesta de enmienda.

2.3. El objetivo 3b de la GASR requiere a la OACI a implementar revisiones en las actividades de los Estados para identificar las brechas en las acciones legislativas para promover los sistemas abiertos de información y a desarrollar planes para mitigar estas brechas.

2.4. En tal sentido en el **Apéndice B** se presenta una propuesta de un plan de implementación que podría ser actualizado periódicamente por las Oficinas Regionales de la OACI mediante cartas a los Estados y revisado en las Reuniones anuales de RASG-PA.

2.5. Se sugiere como paso inicial la conformación de un equipo nacional liderado por la Autoridad Aeronáutica y que sea apoyado por la industria para promover la aprobación de la propuesta de enmienda de la ley en sus respectivas instancias legislativas.

**3. Acción sugerida**

3.1. Se insta a la Segunda Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA/02) a:

- a) tomar nota y comentar sobre la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) analizar los resultados del trabajo realizado por los especialistas jurídicos y el borrador de la propuesta de enmienda a una ley de aeronáutica civil;
- c) enviar a las Oficinas Regionales de la OACI comentarios sobre oportunidades de mejora al documento; y
- d) aprobar el plan de implementación que se presenta como Apéndice B a esta nota de estudio.

-----

# 2009

Propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional



Grupo Regional sobre Seguridad  
Operacional – Panamericano  
(RASG-PA)

Proyecto GSI # 3.A

10/16/2009



- 1. Introducción .....5
  - El Plan Global de la OACI y la Hoja de Ruta.* ..... 5
- 2. Antecedentes ..... 7
  - Cuadro # 1 ..... 8
  - Enmiendas a los Anexos de la OACI que incorporar el marco normativo del SMS y del SSP ..... 8
- 3. Fuentes de información sobre seguridad operacional que requieren un ámbito de protección.....9
  - Información reactiva*..... 9
  - Información pro-activa* ..... 9
  - Información predictiva*..... 10
- 4. La Responsabilidad del Operador Aéreo desde la perspectiva del campo aeronáutico. .... 10
  - Esquema tradicional del uso de la información en el contexto de la investigación de accidentes e incidentes (Información reactiva)* ..... 11
- 5. El imperativo del cambio y la gestión de la información de seguridad operacional. .... 13
- 6. Fundamentos de la propuesta de enmienda..... 14
- 7. Estrategia de implementación ..... 15
- 8. Nivel de implementación en la Región ..... 16
- APENDICE A..... 17
  - Modelo de propuesta de enmienda a una ley nacional de aeronáutica..... 17
  - Exposición de motivos ..... 17
  - Propuesta de Ley ..... 19
- APENDICE B ..... 24
  - Texto completo de la Resolución A 36-9 de la Trigésimo Sexta Asamblea de la OACI ..... 24
  - A 36-9 Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación ..... 24
- APENDICE C ..... 26
  - Texto completo del ADJUNTO E del Anexo 13 sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación..... 26
  - Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional..... 26

1. Introducción .....	26
2. Principios generales .....	27
3. Principios de protección.....	27
4. Principios de excepción .....	28
5. Divulgación al público.....	28
6. Responsabilidad del custodio de la información sobre seguridad operacional .....	28
7. Protección de la información registrada.....	29
APENDICE D.....	30
Información sobre legislación, regulación y programas para promover el flujo de información relacionada con riesgos de seguridad operacional (2008).....	30

## 1. Introducción

1.1. La industria aeronáutica se encuentra frente a un importante reto de cambio cultural para mejorar aún más los niveles de seguridad operacional de la industria de la aviación. Este cambio cultural esté siendo instrumentado a través de la implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SMS) por parte de la industria y el Programa de Seguridad del Estado (SSP) por parte de los entes reguladores.

1.2. A pesar que los elementos que componen el SMS y el SSP son fáciles de entender, su implementación efectiva puede demorar varios años e involucra el desarrollo de nueva normativa, procedimientos, capacitación al personal, cambios en la cultura organizacional y un marco jurídico adecuado.

1.3. Tanto el SMS como el SSP, fundamentan su funcionamiento, en el flujo efectivo de información sobre peligros, como un elemento vital para la evaluación continua de la seguridad operacional y la corrección de las deficiencias. 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.

1.4. Lo anteriormente expresado, es fácilmente entendido por los profesionales que trabajan en la aviación y por este motivo mucho se ha debatido sobre la necesidad que los Estados tomen acciones para efectuar cambios legislativos en apoyo a lo que se ha denominado la “cultura justa” y para que fomenten los sistemas de notificación abierta y se protejan los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.

1.5. Con este fin la OACI desarrolló el Adjunto E del Anexo 13, que contiene orientación jurídica para el desarrollo de propuestas de enmienda a la legislación existente. Sin embargo, pasar de los principios jurídicos contenidos en el Adjunto E del Anexo 13, a una propuesta concreta y la implementación de una enmienda a la ley de aeronáutica civil puede significar un reto importante para muchos especialistas jurídicos y también para las Autoridades Aeronáuticas de la Región.

### *El Plan Global de la OACI y la Hoja de Ruta.*

1.6. El Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación, contiene doce (12) iniciativas mundiales de seguridad, la tercera iniciativa mundial conocida como GSI 3 se orienta hacia la notificación eficiente de errores e incidentes con el objetivo de que exista un libre flujo de datos para evaluar la seguridad operacional del sistema de aviación. En la estrategia del GSI 3 se insta a los Estados a introducir cambios normativos para apoyar la “cultura de justicia”, promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación.

1.7. De igual forma se 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.

1.8. El Grupo Regional sobre Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA) implementó el proyecto GSI # 3.A con el objetivo de desarrollar un modelo de propuesta de enmienda a una legislación nacional, como una forma de apoyar a los Estados en el desarrollo de sus propios cambios legislativos. De igual forma las Oficinas Regionales de la OACI están realizando encuestas entre los Estados para determinar las brechas en los Estados y se tiene planificado la implementación de un Seminario Regional para proveer mayor orientación sobre el tema.

1.9. El presente trabajo ha sido posible gracias al financiamiento de la Compañía Boeing y la contribución de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aérea (ACSA), la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica y la La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) que contribuyeron con especialistas jurídicos en el desarrollo de este modelo de legislación.

1.10. El presente documento, puede servir como orientación adicional para los Estados de la región, en el desarrollo de sus propuestas de enmienda y para impulsar la aprobación por parte de los órganos legislativos de cada Estado

## 2. Antecedentes

2.1. La Trigésimo Quinta Asamblea de la OACI adoptó la resolución A 36-9 sobre Protección de la Información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (**Ver Apéndice B**). En esta resolución se reconoce que a medida que continúa creciendo la aviación, los métodos tradicionales para controlar los riesgos de seguridad a un nivel aceptable se hacen menos eficaces y eficientes y que por tanto son necesarios métodos alternativos para entender y administrar los riesgos de la seguridad operacional.

2.2. Este concepto también conocido como el imperativo del cambio, presenta un reto para todos los actores de la aviación, ya que incorpora la necesidad de implementar nuevas metodologías para poder lograr un mejoramiento constante de las tasas de accidentes y evitar generar en el público usuario del transporte aéreo una percepción equivocada sobre el riesgo que supone el transporte aéreo.

2.3. Las normas internacionales de la OACI han sido modificadas para incorporar los nuevos conceptos de gestión de la seguridad operacional (SMS) para los proveedores de servicios y el programa de seguridad del Estado (SSP), que se basan en la identificación de peligros a la seguridad operacional de forma reactiva, proactiva y predictiva.

2.4. La identificación de los peligros para poder gestionar y mejorar de forma continua la seguridad operacional, se basa en información que es muchas veces obtenida mediante la notificación de errores e incidentes que toman la forma de informes voluntarios realizados por profesionales de la aviación, los cuales pueden ser auto-incriminatorios o basados en grabaciones destinadas a ser utilizados únicamente para fines de mejorar la seguridad de las operaciones aéreas.

2.5. La protección contra el uso inapropiado de la información de inteligencia sobre seguridad operacional es fundamental para asegurar su continua disponibilidad y que se puedan tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas.

2.6. En la Resolución A 36-9 se expresa la preocupación de la Asamblea de la OACI con respecto a la tendencia a utilizar la información sobre seguridad operacional para la adopción de medidas disciplinarias y de aplicación, y para ser admitida como prueba en procedimientos judiciales; y se considera que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia.

2.7. También se reconoce que los avances tecnológicos han hecho posibles nuevos sistemas de recopilación, tramitación e intercambio de datos, permitiendo contar con múltiples fuentes de información que son esenciales para mejorar la seguridad operacional de la aviación. Y se reconoce que dentro de las acciones que los Estados contratantes deben implementar en el marco del SSP se encuentra el establecimiento de provisiones para la protección de la información de seguridad operacional, recolección y sistemas de procesamiento (SDCPS), de forma que las personas sean motivadas a proveer información esencial sobre peligros relacionados con la seguridad para que exista un flujo continuo e intercambio de datos de gestión de la seguridad operacional entre la Autoridad Aeronáutica y los proveedores de servicio y la promulgación de una política que asegure que ninguna información derivada del SDCPS del SSP o de los SMS, pueda ser utilizada como base para sancionar, excepto en casos de flagrante negligencia o desviaciones premeditadas.

2.8. La resolución toma nota que las leyes internacionales vigentes, así como las leyes y reglamentos nacionales de muchos Estados podrían no ser totalmente adecuados en cuanto al modo de proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido.

2.9. Como parte de las reformas necesarias para mejorar la Seguridad Operacional el Consejo de la OACI ha aprobado una serie de enmiendas a los Anexos al Convenio de Chicago que incorporan el marco normativo para la:

- La Implantación y el mantenimiento de un programa estatal de la seguridad operacional. (SSP). Definido como un conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional. El marco de trabajo del SSP está dividido en cuatro componentes: Legislación, políticas y procedimientos, gestión de riesgos, aseguramiento de la seguridad y actividades de promoción.
- La Implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) de los proveedores de servicios. Definido como Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

2.10. El contenido de las enmiendas corresponde a la materia regulada en cada Anexo; El SMS de los proveedores y explotadores de servicio y el SSP son considerados complementarios uno del otro pero diferenciados entre si por las particularidades de ente regulado y ente regulador.

2.11. En el siguiente cuadro se presenta la información sobre las enmiendas recientemente aprobadas por la OACI y que incorporan las normas internacionales y el marco normativo tanto del SMS como del SSP.

Cuadro # 1

Enmiendas a los Anexos de la OACI que incorporan el marco normativo del SMS y del SSP

Anexo	Enmienda	Fecha de adopción por el Consejo de la OACI
Anexo 11: Servicios de Tránsito Aéreo	47	2 de marzo del 2009
Anexo 6 Parte 1: Operación de Aeronaves	33	2 de marzo del 2009
Anexo 8 : Aeronavegabilidad	101	4 de marzo del 2009
Anexo 6 Parte 3 : Operación de Aeronaves: Helicópteros	14	2 de marzo de 2009
Anexo 14, Aeródromos Vol. 1	10	4 de marzo de 2009
Anexo 1 Licencias al Personal	169	2 de marzo de 2009

2.12. A partir de estas enmiendas se incorpora como estándares internacionales los programas de seguridad operacional descritos y surge la necesidad de promover los sistemas de notificación abiertos y proteger los datos recolectados con el único propósito de mejorar la seguridad operacional de la aviación desde una visión con enfoque hacia una cultura justa donde el modelo tradicional del gobierno y la industria sobre bases de confrontación sea modificado por criterios basados en programas estructurados para la recolección, análisis y difusión en forma sistémica de notificaciones e información sobre seguridad operacional dentro de un ambiente de notificación abierta que sean utilizados para efectos de prevención. La información obtenida a partir de datos exactos es la base para mejorar cualquier sistema. El sistema de recolección de datos no debe de representar una

amenaza para el que brinde los datos. Se debe de garantizar la protección de las fuentes de información sobre la seguridad operacional para promover de esta manera el flujo de la misma.

2.13. Sin embargo la protección actual que ofrece el sistema aeronáutico no garantiza del todo la generación de ambiente de confianza; tanto en la relación industria-regulador, ingrediente fundamental para la implementación de un SSP efectivo, ni tampoco en la relación empleado-empleador, ingrediente también fundamental para garantizar la implementación efectiva del SMS en un proveedor se servicio.

2.14. Por tanto como un componente adicional a las reformas necesarias para la implementación del SMS y el SSP se requiere por parte de los Estados de medidas de salvaguardia en el marco de sus legislaciones aeronáuticas locales en cuanto al uso de la información de seguridad operacional.

### 3. Fuentes de información sobre seguridad operacional que requieren un ámbito de protección.

3.1. Durante el trabajo de investigación para el desarrollo de la propuesta de enmienda a la legislación, una de las principales interrogantes fue sobre el tipo de información que es requerida a ser protegida. El hecho que la orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional se encuentre contenida en el Anexo 13, puede ser una fuente de confusión en el sentido que solamente se requiere desarrollar legislación para proteger las fuentes de información que alimentan la investigación de un accidente o incidente requerido a ser investigado por el Anexo 13. Más adelante se analizará la diferencia de enfoques desde la perspectiva tradicional de mejorar la seguridad operacional basada en la investigación de accidentes e incidentes (reactiva) y el nuevo enfoque basado en la recopilación de información proactiva y predictiva.

3.2. Se llegó a la conclusión que la protección es requerida para todas la fuentes de información que alimentan el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP), cuya efectividad para lograr mejoras en su performance se basa en la obtención de los siguientes tipos de información:

- Reactiva
- Proactiva
- Predictiva

#### *Información reactiva*

3.3. La información reactiva corresponde a acontecimientos que ya ocurrieron tales como incidentes y los accidentes, que pudieron ser causantes de daños y que se encuentran generalmente dentro del marco del Anexo 13.

#### *Información pro-activa*

3.4. La información pro-activa corresponde a información que es obtenida a través del análisis de las actividades de las organizaciones, tales como auditorias, encuestas, inspecciones, también se incluye en este tipo de información la que es proporcionada como informes voluntarios del personal operacional

### *Información predictiva*

3.5. La información predictiva documenta la performance del sistema que ocurre en tiempo real en las operaciones diarias con el fin de identificar potenciales problemas futuros, ejemplos de este tipo de información podría ser la recolectada por los programas de recolección y análisis de datos de vuelo conocido como FDA o FOQA.

3.6. En el siguiente título se analizará el papel de la información en el contexto de determinación de la responsabilidad como hecho generador de obligaciones jurídicas.

## **4. La Responsabilidad del Operador Aéreo desde la perspectiva del campo aeronáutico.**

4.1. La cúspide de cualquier Estado de Derecho esta disciplinado por sistemas jurídicos ya sea de tradición Románica Germánica conocido como Derecho Continental , ejercido en los países de tradición europea continental o de Derecho Anglosajón, conocido como Common Law ejercido en los países que tienen influencia Británica. La diferencia entre uno y otro sistema deriva de la jerarquía de las normas, en este sentido en el Derecho Continental tiene su fuente primaria en la ley mientras que en el Derecho Anglosajón lo tiene en la jurisprudencia.

4.2. Independientemente del tipo de sistema jurídico determinado por tradición histórica o geográfica, es obligación de un Estado de Derecho de regular la conducta de los hombres, con el objeto de establecer un ordenamiento justo de convivencia humana.

4.3. Corresponde al Derecho Aeronáutico regular las relaciones jurídicas que tienen su origen en la navegación aérea. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional, las adoptadas unilateralmente por cada Estado, como de origen internacional surgidas de los acuerdos bilaterales o multilaterales de los Estados.

4.4. Por otra parte, un incidente o accidente de aviación puede lesionar valores jurídicamente tutelados los cuales trasgreden el orden social protegido por los Estados de Derecho. Estos pueden ser:

- **Valores de la Comunidad** en donde se vea lesionado el valor máximo que es la vida ocasionando muerte, discapacidad o lesiones. En estos casos aplica la protección del Estado en defensa de los intereses de la comunidad tratando de determinar culpa o dolo,
- **Valores de la Personalidad** en donde existen daños materiales y se persigue la indemnización del daño ocasionado.
- **Ambos Valores** con la correspondiente acción penal e indemnización por los daños y perjuicios ocasionados.

4.5. La responsabilidad jurídica es la imputabilidad de una conducta causada en una actividad concreta por culpabilidad sea esta con la intención de causar un daño, dolo, o por negligencia o falta del cuidado debido. Que trae como consecuencia inmediata una sanción o indemnización dependiendo de la naturaleza de la responsabilidad ya sea penal, civil o administrativa.

4.6. El concepto de responsabilidad no es estático, muy por el contrario ha ido evolucionado a lo largo de la historia, el campo de lo jurídico no se encuentra exento de los cambios necesarios para responder a las necesidades de la sociedad.

4.7. Para determinar la responsabilidad es necesario la existencia de un nexo causal basado en la información obtenida en las investigaciones. Es a través de la información de los hechos que se puede esclarecer la verdad real que permita establecer una responsabilidad que genera una obligación jurídica de dar hacer o no hacer.

4.8. El concepto de la responsabilidad en materia de aviación, nace a la vida jurídica bajo la teoría del riesgo adquirido o riesgo creado. La industria aeronáutica se caracteriza por la singularidad de su naturaleza intrínseca, lo que ha creado la necesidad de ser regulada en un contexto que responda a sus necesidades dentro del marco regulador del Derecho Aeronáutico, como rama del Derecho Internacional tanto Público como Privado o en aplicación directa al bloque de legalidad de legislación interna de los Estados.

4.9. La Aviación desde los albores de su nacimiento ha sido una industria altamente regulada particularmente en cuanto a la responsabilidad se refiere ya que la misma ha sido, es y seguirá sujeta a una "Responsabilidad Limitada" esto en virtud de que existe un riesgo inherente en el despliegue de la actividad en sí misma.

4.10. Los servicios de transporte aéreo pueden generar un accidente o incidente sin que medie ninguna intención dolosa ni culposa respondiendo el hecho a diferentes circunstancias de orden técnico que involucran el manejo de una aeronave en el espacio aéreo tales como la velocidad desarrollada en vuelo, la naturaleza inflamable de los líquidos que contienen algunos de sus sistemas operativos, condiciones atmosférica entre otros factores reconocidos como contribuyentes al daño y al perjuicio que pueden sufrir las víctimas de un incidente o accidente

4.11. La responsabilidad Civil se puede originar por el riesgo creado sin existir culpa y habiéndose actuado lícitamente, tal es el caso del caso fortuito y la fuerza mayor. Hechos que escapan al dominio de la voluntad, tales como hechos naturales o hechos del hombre, que constituyen un límite a la responsabilidad y que deben de tomarse como supuestos posibles en caso de una investigación de un accidente o incidente.

4.12. Es poco probable que un accidente aéreo incurra el dolo como el tipo penal de la conducta dirigida con la intención clara y manifiesta de ocasionar un daño, salvo en casos de terrorismo internacional como los lamentables hechos ocurridos el 11 de septiembre del año 2001.

4.13. Es evidente que el propósito de la conducción de una aeronave, por parte del piloto al mando es llevarla a un destino en forma segura. Las estadísticas Internacionales derivadas de la investigación de accidentes no ha registrado un solo evento en que la causa del accidente este fundamentado en la intención dolosa de causar el daño, ya que con el se expone la propia vida del piloto.

4.14. Las contribuciones en el campo de la tecnología y en el área de factores humanos ha hecho posible alcanzar altísimos márgenes de seguridad en las operaciones aéreas gracias a las investigaciones y trabajos realizado en materia de prevención.

#### *Esquema tradicional del uso de la información en el contexto de la investigación de accidentes e incidentes (Información reactiva)*

4.15. Un incidente o accidente aeronáutico, es un suceso sumamente complejo en el que intervienen una serie de causas conexas que impiden determinar en el corto plazo el nexo causal existente que desemboca el hecho final del accidente.

4.16. La investigación de un incidente o accidente de aviación tiene el objetivo de identificar las causas probables de un evento relacionado con alguna operación aérea, que genere daños específicos a un individuo o a la comunidad con el objetivo de prevenir su recurrencia. En este sentido atendiendo a lo estipulado en el Anexo 13 norma 3.1 que dispone "El único objetivo de la investigación de

*accidentes e incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad".* Ya que su objeto es de orden preventivo y no punitivo.

4.17. Además debe considerarse que con fundamento en la norma 5.4 del Anexo 13 la autoridad encargada de investigar incidentes o accidentes gozara de independencia y autoridad absoluta para llevar a cabo la investigación y que por su parte, todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad debería ser independiente de toda investigación realizada conforme al Anexo 13 no obstante la norma 5.10 del anexo 13 reconoce la necesidad de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales e incluso considera la posibilidad de que un representante de esta custodie los registradores de vuelo.

4.18. La norma 5.12 del Anexo 13 considera la posibilidad de que cierta información esencial para la investigación de un incidente o accidente, a pesar de que no se pueda dar a conocer para fines distintos a los de la investigación, sea proporcionada a las autoridades encargadas de administrar justicia, si ellas mismas determinan que la divulgación de la mencionada información es más importante que las consecuencias negativas que la decisión de divulgarla pudiere tener en relación con la investigación en cuestión o con futuras investigaciones.

4.19. El Adjunto E del Anexo 13 en sus numerales 2.2,2.3 y 2.4 orienta en el sentido que la protección de la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional no tiene el propósito de interferir con la debida administración de justicia, debiéndose esta equilibrar con la necesidad de proteger dicha información, a fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación siendo necesario impedir que aquella sea utilizada en forma inapropiada.

4.20. En el párrafo 3.5 del Adjunto E se ofrece orientación en el sentido que es factible utilizar información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, administrativos y criminales siempre y cuando se utilicen al amparo de garantías adecuadas y legisladas.

4.21. También en el párrafo 4 del Adjunto E del Anexo 13 se ofrece orientación a los Estados en el sentido que la información sobre seguridad operacional podrá no ser protegida si se comprueba que el evento en cuestión ha sido originado por un acto intencionalmente dirigido a ocasionar daño, o conociendo la posibilidad de que este se originaría, implicando tal acto una conducta temeraria, negligencia grave o dolo.

4.22. Por otra parte, se debe considerar que la consciencia que existe en referencia a la probabilidad que ocurra un incidente o accidente tomando en consideración los daños que esos eventos pueden ocasionar generando como consecuencia inmediata la obligación de indemnizar a las víctimas ha dado origen a instrumentos jurídicos internacionales tales como el sistema de Varsovia actualizado en el Convenio de Montreal de 1999 y a la legislación nacional que contemplan supuestos de indemnización contractual y extracontractual.

4.23. También se debe tomar en cuenta que en materia de Transporte aéreo se requiere de un alto grado de especialización para poder entender objetivamente las causas probables de un incidente o accidente de aviación, por lo que las personas encargadas de la investigación deben de ser peritos, en los distintos campos abarcados por la actividad aeronáutica, incluida la materia de investigación de accidentes. Si en la investigación de accidentes intervinieren personas sin conocimientos ni experiencia en materia de aviación se corre el riesgo de perder la objetividad violentándose en consecuencia los ordenamientos legales aplicables.

4.24. Un incidente o accidente aéreo tiene implicaciones sumamente complejas cuyo entendimiento requiere conocimiento y experiencia en materias de un alto grado de contenido técnico aeronáutico, sin el cual no podrá realizarse la investigación de hechos que lleve sobre una base objetiva a

determinar el nexo causal existente entre la culpa cometida por una persona y el perjuicio sufrido por la otra.

## 5. El imperativo del cambio y la gestión de la información de seguridad operacional.

5.1. Los instrumentos jurídicos internos de cada país en materia de aviación deben de responder en alguna medida a los requerimientos establecidos en los convenios Internacionales tales como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en materia de Derecho Aéreo Público y Sistema de Varsovia o el actual Convenio de Montreal en materia de Derecho Aéreo Privado.

5.2. El crecimiento continuo de las operaciones aéreas genera la necesidad imperativa de un cambio en la forma tradicional de lograr mejorar la seguridad de las operaciones aéreas. Este cambio incorpora la visión de dar mayor importancia a la identificación y análisis de los errores que se comenten diariamente desde un ángulo reactivo proactivo y predictivo de todas las fuentes operacionales y técnicas disponibles, lo que representa un cambio en la forma tradicional en que se intentaba mejorar la seguridad operacional, que era basada en investigar las causas de los accidentes para evitar su repetición. Bajo el nuevo enfoque, la información de todos los sectores involucrados en la actividad aeronáutica es la fuente primaria que permite la correlación de los hechos que lleven a la determinación que causas pueden desencadenar un accidente.

5.3. La información es un fenómeno que proporciona significado o sentido a las cosas. Es un conjunto de datos procesados, que constituyen un mensaje sobre un determinado ente o fenómeno. Los datos se perciben, se integran y generan la información necesaria para producir el conocimiento que es el que finalmente permite tomar decisiones para realizar las acciones cotidianas que aseguran la existencia. La sabiduría consiste en determinar correctamente cuando, como, donde y con que objetivo emplear el conocimiento adquirido.

5.4. El valor asignado a la información representa una nueva forma de lograr mejoras en la seguridad operacional, no sobre la experiencia de un hecho sino correlacionando situaciones mediante información obtenida de distintas fuentes y compartiéndola entre los diversos sectores de la industria aeronáutica.

5.5. Este imperativo de cambio como nuevo reto de la Aviación Civil Internacional ha generado la necesidad de promulgar los sistemas de gestión como procesos documentados para administrar el riesgo que integra las operaciones y sistemas técnicos con la gestión de los recursos financieros y humanos con el único propósito de reducir los riesgos al menor nivel posible, manteniendo el principio básico de *"La mejora Continua"*, propio de cualquier sistema de gestión.

5.6. Las enmiendas a los Anexos de la OACI mencionadas en el Capítulo 2 de este informe responden a la necesidad de este cambio de enfoque como una forma de garantizar la mejora continua de la seguridad en las operaciones aéreas.

5.7. Tanto el SMS como el SSP hacen surgir la necesidad de promover los sistemas de notificación abiertos y proteger los datos recolectados con el único propósito de mejorar la seguridad operacional de la aviación desde una visión con enfoque hacia una cultura justa, donde como se mencionó anteriormente el modelo tradicional del gobierno y la industria sobre bases de confrontación debe de ser modificado por criterios basados en programas estructurados para la recolección, análisis y difusión en forma sistémica de información sobre seguridad operacional dentro de un ambiente de notificación abierta que sean utilizados para efectos de prevención.

5.8. El sistema de recolección de datos no debe de representar una amenaza para el que brinde los datos, por este motivo se debe de garantizar la protección de las fuentes de información sobre la seguridad operacional para promover de esta manera el flujo de la misma.

5.9. De igual forma, aprender las lecciones de seguridad operacional a partir de los accidentes e incidentes relacionados, requiere una base jurídica que permita investigaciones independientes e imparciales y evite que los datos sobre seguridad operacional sean utilizados en procesos judiciales.

5.10. El espíritu de los sistemas de gestión está basado en el flujo de la información necesaria para que sea posteriormente analizada con técnicas de gestión de riesgos y se implementen acciones de mitigación. Es claro entonces que la información sobre seguridad debe ser protegida en pos de que el sistema pueda ser eficiente.

5.11. Esto significa la necesidad de incorporar medidas de salvaguardia dentro de las legislaciones aeronáuticas de los Estados, donde el valor de la información sea protegido para fines propios de la seguridad operacional. Con la protección del flujo de información dentro de los diversos actores de la actividad aeronáutica podrá ser posible dar cumplimiento y efectividad real a la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de la seguridad operacional SSP y la Implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional SMS.

5.12. Esa protección de salvaguardia a la información solo es posible dentro de determinados parámetros que se deben de regular en forma explícita en las legislaciones aeronáuticas, ya que al ser fuente de recursos informativos para el establecimiento de responsabilidades, debe de tipificarse mediante reformas legislativas las formas y las excepciones en que se deben de operar dichas salvaguardias.

5.13. Estas reformas implican un nuevo paradigma que encierran cambios a los conceptos de responsabilidad en un proceso evolutivo orientado a preservar la seguridad operacional de la actividad aeronáutica como un valor jurídico tutelado por los Estados de Derecho.

5.14. En el **Apéndice A** se presenta un modelo de propuesta de enmienda a una ley nacional de aeronáutica civil que podrá servir como material guía para los Estados en el desarrollo e implementación de su propuesta de enmienda a la legislación nacional.

## 6. Fundamentos de la propuesta de enmienda.

6.1. El espíritu que inspira la propuesta de modificación de ley, está fundamentada en la necesidad de los Estados de incorporar dentro de sus legislaciones aeronáuticas primarias un capítulo que regule la protección a la información dentro de los sistemas de gestión de la seguridad operacional; tales como el SSP y los SMS.

6.2. La propuesta de ley propulsada por Transport Canada, la cual se encuentra en el Congreso para su aprobación, fue estudiada y tomada en cuenta para los efectos necesarios de regulación en materia de protección a la información. (Ver <http://www2.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=3087786&>).

6.3. Del artículo 1 al 3 de la propuesta consignada en este trabajo, se regula expresamente la definición de sistemas de gestión, se establecen explícitamente los sistemas con que debe de contar el Estado incluyendo al sistema clásico de cumplimiento normativo conocido como el Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional, basado en los ocho elementos críticos y las nuevas figuras del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y se enuncia la competencia del Director de Aviación Civil de administrar las

funciones del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP), las cuales se enumeran de la A a la D.

6.4. El artículo 4 establece las excepciones y casos en que la autoridad aeronáutica hará uso de la información para otros propósitos que no sean exclusivamente preventivos. Asimismo la forma en que hará uso de ellos, es importante recalcar que frente a los órganos jurisdiccionales la información será puesta a disposición a partir de un acto formal mediante mandamiento que debe de proceder de oficio de un ente judicial.

6.5. Del artículo 5 al artículo 7 se regula la protección de la información derivada de los SMS y los casos de excepciones a la regla que son los mismos contemplados en el Programa de Seguridad del Estado, es decir bajo los mismos supuestos aplica la excepción de protección a la información.

6.6. En los artículos 8 al 9 se incorporan cláusulas de protección a la información derivada de las grabaciones de datos de vuelo y se menciona las excepciones que deben de incluirse en el proceso de recolección de datos. Del artículo 10 al 12 se regula la facultad del Estado de realizar acuerdos con el operador aéreo en relación a la información procedente de grabaciones de datos de vuelo, estableciendo asimismo la excepción correspondiente y la protección en términos generales de dicha información.

6.7. Del artículo 13 al 15 se establece la competencia del Estado de regular un mecanismo de informes voluntarios como parte del Programa de Seguridad del Estado, dando la protección a dicha información así como los casos de excepción correspondiente. Del artículo 16 al 20 se establecen medidas de salvaguardia genérica al uso de la información dentro del contexto de los programas SPP y SMS.

6.8. El articulado de 20 postulados pretende ser una guía genérica de lo que debe de ser protegido vía legislación primaria en virtud de la trascendencia del valor de la información en el contexto del mejoramiento continuo de la Seguridad Operacional. Ninguno de sus postulados pretende interferir en la debida administración de justicia, en todos los casos tipifica el mandamiento de un órgano jurisdiccional como excepción a la protección de la información generando con ello un balance entre la protección de las fuentes de información para el mejoramiento de la seguridad operacional y la debida administración de justicia con el reconocimiento del mandato de un el órgano jurisdiccional, encargado de dictar justicia en un Estado de Derecho.

## **7. Estrategia de implementación**

7.1. Es claro, que los cambios necesarios para que tanto el SMS como el SSSP sean efectivos revisten una complejidad importante, para lo cual se considera necesario que los Estados establezcan una estrategia para la aprobación de los cambios legislativos. Todo cambio implica un periodo de transición de un estado a otro, donde se requiere de una fase preparatoria para poder asimilar, entender e implementar los cambios requeridos.

7.2. La naturaleza del tema implica un reto para los especialistas jurídicos en materia aeronáutica para encontrar la forma de implementar en sus legislaciones locales medidas de salvaguardia a la información. Sin embargo se espera que el presente documento pueda ser utilizado como material guía para afrontar este desafío.

7.3. Frente a esta realidad se recomienda integrar por parte de cada Estado un pequeño equipo nacional integrado por especialistas jurídicos, representantes de la industria y/o organizaciones afines

y lideradas por la Autoridad Aeronáutica, para que trabajen en el desarrollo de la propuesta de enmienda de su legislación nacional. Los especialistas en la materia deben identificar el instrumento jurídico correspondiente de conformidad con su sistema legal para incorporar las medidas de salvaguardia necesarias para la protección de la información.

7.4. Dadas las implicaciones del tema, es importante que este equipo nacional prepare el terreno necesario frente a los poderes legislativos involucrados en la aprobación de leyes; y este en capacidad de transmitir la trascendencia del espíritu de la aprobación a nivel legislativo de las cláusulas de salvaguardia propuestas.

7.5. Este equipo nacional debería dar seguimiento al proceso de completo hasta que se alcance el objetivo final de aprobación de las medidas de salvaguardia e informar periódicamente al RASPG-PA sobre los obstáculos encontrados en el proceso de aprobación e implementación, con el fin de analizarlos de forma conjunta y poder determinar los programas de asistencia que sean requeridos.

7.6. Es altamente recomendable destacar la necesidad de un seminario de divulgación donde se capacite a los asesores legales de las Direcciones de Aviación Civil de la trascendencia e importancia de los cambios propuestos. Y mas allá de eso que asimilen la necesidad de cambios conceptuales en materia de responsabilidad como parte del imperativo del cambio.

7.7. De igual forma, y dependiendo del nivel de dificultad que puedan experimentar los Estados para incorporar los cambios legislativos, podría ser recomendable considerar las ventajas que pueda representar la alternativa de realizar estos cambios legislativos por intermedio de un instrumento jurídico internacional.

## 8. Nivel de implementación en la Región

8.1. Como parte del trabajo sobre sobre el GSI # 3 se llevó a cabo un cuestionario para determinar el nivel de implementación de legislación, reglamentación y programas del Estados. El Objetivo 3b de la hoja de ruta “mejores prácticas” le indica a la OACI implementar una revisión de las actividades de los Estados para identificar la brechas existentes en sus respectivas acciones legislativas para promover sistemas abiertos de reportes y desarrollar un plan dirigido para eliminar esas brechas.

8.2. El cumplimiento de estos objetivos, junto con las recomendaciones del primer taller sobre Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a nivel Mundial, celebrado en mayo de 2008, en Bogotá, Colombia, fue el catalizador para desarrollar un cuestionario solicitando a los Estados NAM/CAM/SAM, informen a la OACI de cualquier legislación, regulación y programas para promover el flujo efectivo de información de seguridad operacional. Los Estados que completaron este primer cuestionario legislativo se indican en el **Apéndice B** de este informe.

8.3. Durante el desarrollo del presente trabajo se vio la necesidad de un segundo cuestionario a los Estados, que se envió a través de una carta circular en agosto del 2009. Al momento de desarrollar este informe todavía se estaban recibiendo las respuestas por parte de los Estados.

8.4. De 43 Estados y Territorios contratantes en las Regiones NAM, CAR y SAM, 13 respondieron al primer cuestionario. De los que respondieron, se puede concluir que existe un bajo nivel de implementación en acción legislativa para promover la “notificación abierta”. La mayoría de las respuestas indican la existencia de algún tipo de acción legislativa para promover la implementación del SMS, o una legislación de notificación de error e incidente, pero no directamente relacionada a la protección y promoción de una notificaciones voluntarias de información de seguridad operacional.

## **APENDICE A**

### **Modelo de propuesta de enmienda a una ley nacional de aeronáutica**

#### **Exposición de motivos**

En vista de las obligaciones adquiridas por ( Estado) en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Convenio de Chicago, el cual fue aprobado por ley numero..... de fecha.....

El artículo 37 del Convenio de Chicago establece el compromiso por parte de los Estados de incorporar en sus legislaciones nacionales las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional que se traducen en forma de Anexos.

Siendo la seguridad en las operaciones aeronáuticas la máxima preocupación de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) la Trigésimo Quinta Asamblea de la OACI adopto la resolución A 36-9 sobre Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos de Seguridad Operacional.

Con el objeto de mejorar en forma continua la seguridad de las operaciones mediante la identificación de los peligros, gestión de los riesgos asociados, aseguramiento y promoción de la seguridad operacional, el Consejo de la OACI promulgo la adopción de enmiendas a los siguientes Anexos:

- Anexo 11: Servicios de Tránsito Aéreo, enmienda 47, adoptada 2 de marzo 2009.
- Anexo 6 Parte 1: Operación de Aeronaves, enmienda 33, adoptada 2 de marzo del 2009.
- Anexo 8: Aeronavegabilidad, enmienda 101, adoptada 4 de marzo del 2009.
- Anexo 6 Parte 3 Operación de Aeronaves: Helicópteros, enmienda 14, adoptada 2 de marzo 2009.
- Anexo 14, Aeródromos Vol 1 enmienda 10, adoptada 4 de marzo del 2009.
- Anexo 1 Licencias al Personal.

Mediante estas enmiendas se exige a los Estados miembros del Convenio de Chicago el establecimiento de los siguientes sistemas:

- La implantación y el mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional (SSP), el cual consta de cuatro componentes y once elementos.
- La implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) El cual consta de cuatro componentes y doce elementos.

Estas reformas adquieren carácter de obligaciones internacionales y se fundamentan en la necesidad de mejoramiento de la seguridad operacional, en donde el flujo de la recopilación de la información como fuente de identificación de potenciales peligros es vital para la prevención de accidentes dentro de una visión reactiva, proactiva y predictiva. Y no únicamente reactiva como es regulado en la actualidad mediante el anexo 13 al Convenio.

La actividad aeronáutica está integrada por distintos actores que permiten que una aeronave este en condiciones de sobrevolar el espacio aéreo.

Los sistemas de gestión incorporados como requisito internacional en los Anexos al Convenio para los proveedores de servicio crea la necesidad que la industria en su conjunto tales como: Entes Reguladores, Controladores de Tránsito Aéreo, Fabricantes, Operadores y Proveedores de servicios aéreos así como el personal administrativo vinculado con la actividad interactúen entre sí promoviendo el flujo de la información de situaciones que pudiesen representar un potencial peligro para la seguridad operacional.

La identificación de peligros antes de que los mismos causen un daño es una útil herramienta de prevención de accidentes desde un enfoque proactivo y preventivo.

Los actuales avances tecnológicos han hecho posibles nuevos sistemas de recopilación, tramitación e intercambio de datos de seguridad operacional los cuales son herramientas importantes en la búsqueda del mejoramiento continuo

Las fuentes de información deben de protegerse en el contexto aeronáutico como condición fundamental en la investigación y mejora continua de la naturaleza de los hechos que pueden desencadenar un accidente aéreo. La información obtenida a partir de datos exactos es la base para mejorar cualquier sistema.

El sistema de recolección de datos no debe de representar una amenaza para el que brinde los datos. Se debe de garantizar la protección de las fuentes de información sobre la seguridad operacional para promover de esta manera el flujo de la misma.

Aprender las lecciones de Seguridad Operacional a partir de los accidentes e incidentes relacionados, requiere una base jurídica que permita investigaciones independientes e imparciales y evite que los datos sobre seguridad operacional sean utilizados en procesos judiciales.

El espíritu de los sistemas de gestión está basado en el flujo de la información necesaria para que sea posteriormente analizada con técnicas de gestión de riesgos y se implementen acciones de mitigación.

Es claro entonces que la información sobre seguridad debe ser protegida en pos de que el sistema pueda ser eficiente.

Esto significa la necesidad de medidas de salvaguardia dentro de las legislaciones aeronáuticas de los Estados, donde el valor de la información sea protegido para fines propios de la seguridad operacional.

Solamente con la protección del flujo de información dentro de los diversos actores de la actividad aeronáutica podrá ser posible dar cumplimiento y efectividad real a la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de la seguridad operacional SSP y la Implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional SMS.

Esa protección de salvaguardia a la información ; solo es posible dentro determinados parámetros que se deben de regular en forma explícita en las legislaciones aeronáuticas, ya que al ser fuente de recursos informativos para el establecimiento de responsabilidades, debe de tipificarse mediante reformas legislativas que incluyan las formas y las excepciones en que se deben de operar dichas salvaguardias.

Estas reformas implican un nuevo paradigma que encierran cambios a los conceptos de responsabilidad en un proceso evolutivo hacia preservar la seguridad operacional de la actividad aeronáutica como un valor jurídico tutelado por los Estados de Derecho.

En base a lo anteriormente expuesto se realiza la siguiente propuesta.

## **Propuesta de Ley**

### *CAPITULO XX*

#### **PROTECCION DE LA INFORMACION OBTENIDA POR MEDIO DE RECOPIACION Y PROCESAMIENTO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.**

##### **Artículo 1**

Los sistemas de gestión constituyen un proceso documentado para administrar el riesgo que integra las operaciones y sistemas técnicos con la gestión de los recursos financieros y humanos, con el fin de reducir los riesgos al menor nivel posible y efectuar mejoras continuas en la seguridad operacional de la aviación en reguardo del interés público.

##### **Artículo 2**

La autoridad competente del Estado se encuentra obligada a:

- a) Administrar y mantener un Sistema efectivo de Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- b) Crear, administrar y mantener un Programa efectivo de la Seguridad Operacional del Estado (SSP) con el fin de garantizar un nivel aceptable de seguridad operacional.
- c) Exigir a todo explotador o proveedor de un servicio aeronáutico a implantar un Sistema Efectivo de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) aceptado por el Estado.

##### **Artículo 3**

El Director de Aviación Civil es el funcionario competente dentro de la administración para coordinar las actividades conexas de las diversas Organizaciones del Programa de la Seguridad Operacional del Estado y las funciones aquí asignadas

- a. Establecer y proveer facilidades y servicios para la recolección, publicación o diseminación de información relativa a la seguridad aeronáutica y realizar acuerdos con personas o entidades de gobierno para la recolección, publicación y diseminación de esa información.
- b. Realizar inspecciones, auditorias y evaluaciones de las actividades aeronáuticas de los explotadores y proveedores de servicios aeronáuticos que requieran de un sistema de gestión de la seguridad operacional.
- c. Requerir a un explotador o proveedor de servicios aeronáuticos que requiera de un sistema de la seguridad operacional a mejorar, enmendar o tomar medidas correctivas de

su sistema , cuando se hayan encontrado deficiencias o vacios que representen un riesgo que pueda comprometer la seguridad de las actividades aeronáuticas.

- d. Incluir los recursos financieros necesarios para la ejecución del Programa de Seguridad Operacional del Estado dentro del presupuesto nacional del Estado

#### **Artículo 4**

La autoridad aeronáutica garantiza a todo explotador o proveedor de servicio aeronáutico que cuente con un sistema de gestión de la seguridad operacional mediante el cual se promueve e impulse notificar de una forma abierta cualquier hecho o circunstancia que represente un riesgo a la seguridad de las actividades aeronáuticas, que el uso de la información obtenida es de carácter confidencial. La autoridad aeronáutica solo podrá hacer uso de ella para efectos preventivos salvo en las siguientes excepciones:

- a) Por requerimiento expreso mediante mandamiento de tribunales de justicia que cuenten con la jurisdicción necesaria y que por fuentes alternas hayan identificado que la autoridad aeronáutica cuenta con información que eventualmente pudiera ser necesaria en una investigación judicial
- b) La información que se divulgue o se ponga a disposición será en forma de hechos previniendo relacionar personas.
- c) Existiendo motivos por parte de la autoridad aeronáutica de que la información divulgada es necesaria para la cancelación, suspensión o denegación de un certificado o licencia emitido por la autoridad competente.

#### **Artículo 5**

El explotador o proveedor de servicios aeronáuticos requerido a mantener un sistema de gestión de la seguridad operacional no puede hacer uso de información divulgada por sus empleados en salvaguardia de la seguridad operacional como un recurso para interponer medidas disciplinarias en contra de estos, con excepción de las condiciones establecidas como inaceptables dentro de su propio sistema de gestión de la seguridad operacional.

#### **Artículo 6**

El explotador o proveedor de servicios aeronáuticos requerido a mantener un sistema de gestión de la seguridad operacional no debe tomar represalias que afecten en forma adversa las condiciones laborales de sus empleados por información que estos divulgaran en salvaguardia de la seguridad operacional de supuestas acciones u omisiones de otra persona siempre que esta fuese divulgada de buena fe y en resguardo de la seguridad operacional.

#### **Artículo 7**

El explotador o proveedor de servicios aeronáuticos requerido a mantener un sistema de gestión de la seguridad operacional que cuente con un proceso para la recolección, análisis y uso de la información derivada de las grabaciones de información de vuelo. Ante cualquier información recolectada bajo ese proceso y puesta en posesión del Director General de Aviación Civil tiene carácter confidencial y la misma no puede ser divulgada ni puesta a disposición salvo en las siguientes excepciones

- a) Por requerimiento expreso mediante mandamiento de tribunales de justicia que cuenten con la jurisdicción necesaria y que por fuentes alternas hayan

identificado que la autoridad aeronáutica cuenta con información que eventualmente pudiera ser necesaria en una investigación judicial

- b) La información que se divulgue o se ponga a disposición será en forma de hechos previniendo relacionar personas.
- c) Existiendo motivos por parte de la autoridad aeronáutica de que la información divulgada es necesaria para la cancelación, suspensión o denegación de un certificado o licencia emitido por la autoridad competente

#### **Artículo 8**

La información recolectada del proceso derivado de las grabaciones de datos de vuelo no debe de ser usada para tomar ninguna medida ni procedimiento en contra del operador aéreo, su tripulación, sus empleados o cualquier persona relacionada y comprometida con el operador por contravenciones cometidas que den como resultado información relevante para la salvaguardia de la seguridad operacional

#### **Artículo 9**

El operador de una aeronave no debe utilizar la información recolectada del proceso derivado de los grabaciones de datos de vuelo en ningún procedimiento disciplinario contra sus empleados salvo ciertas circunstancias establecidas directamente en el proceso de recolección de datos.

#### **Artículo 10**

La autoridad aeronáutica competente con el propósito de promover la seguridad operacional se encuentra facultada para realizar acuerdos con el operador aéreo respecto a la recolección, análisis, uso y divulgación de información derivada de grabaciones de datos de vuelo. De previo al acuerdo la autoridad competente debe consultar con los empleados del operador quienes van a ser afectados por los acuerdos.

#### **Artículo 11:**

La información divulgada a la Autoridad Aeronáutica competente en los acuerdos realizados con el operador aéreo es confidencial y no puede ser divulgada ni puesta a disposición de terceros a excepción de lo dispuesto en los acuerdos o en caso de un mandamiento judicial de un órgano con la jurisdicción correspondiente.

#### **Artículo 12:**

La información divulgada a la Autoridad Aeronáutica competente en los acuerdos no debe de ser utilizada para tomar medidas o procedimientos en contra del operador, miembros de la tripulación, empleados o personas comprometidas por el operador por contravenciones cometidas que den como resultado información relevante para la salvaguardia de la seguridad operacional.

#### **Artículo 13:**

La Autoridad Aeronáutica competente debe regular como parte el Programa de Seguridad Operacional del Estado un mecanismo de informes voluntarios bajo el cual una persona, de conformidad con las regulaciones sobre la materia, puede informar sobre hechos relevantes que afecten la seguridad operacional incluyendo contravenciones, provisiones de ley o cualquier otro instrumento jurídico.

#### **Artículo 14:**

La Autoridad Aeronáutica competente debe designar una persona u órgano que administre, de conformidad con las regulaciones sobre la materia el mecanismo de informes voluntario.

**Artículo 15:**

En caso de informe voluntario de una contravención, bajo lo establecido en el Programa de Seguridad del Estado no puede ser atribuida la comisión de dicha conducta en ningún proceso administrativo o judicial que tenga la jurisdicción para conocer de la materia. Con excepción de:

- a) Una contravención ocurrida dentro del proceso de investigación de accidentes, que debe de ser investigado dentro del marco regulatorio de la investigación de accidentes.
- b) Una contravención donde exista una conducta dolosa o negligente.
- c) La omisión de informe voluntario del funcionario de un explotador o proveedor de servicios aeronáuticos que cuente con un sistema de gestión de la seguridad operacional que requiera o motive a los empleados informar sobre cualquier hecho que afecte o represente un riesgo a la seguridad operacional,

**Artículo 16**

La autoridad aeronáutica competente se encuentra facultada para hacer uso de la información que considere oportuna o necesaria en salvaguardia de los intereses de la seguridad operacional o cualquier información obtenida en forma voluntaria dentro del Programa de Seguridad del Estado.

**Artículo 17**

La información voluntaria obtenida bajo el Programa de Seguridad Operacional del Estado puede ser divulgada entre los Estados con el propósito de mejoramiento de la seguridad operacional; la misma no debe ser identificando a operadores o proveedores de servicios aéreos ni a personas comprometidas con la actividad aeronáutica.

**Artículo 18**

Ninguna persona puede ser requerida en conexión con ningún proceso legal o disciplinario que proporcione evidencia relacionada con la información voluntaria obtenida del Programa de Seguridad Operacional del Estado o en el caso de declaración oral o escrita que tenga como contenido la información voluntaria que tiene carácter confidencial.

**Artículo 19**

La información voluntaria suministrada por un empleado en el marco del Programa de Seguridad Operacional del Estado no puede ser usada para tomar represalias incluyendo medidas que afecten en forma adversa el empleo o las condiciones de trabajo.

**Artículo 20**

La autoridad Aeronáutica correspondiente mediante reglamento debe establecer la forma en cómo se establece y administra el mecanismo de informes voluntarios establecido en el Programa de Seguridad Operacional del Estado.



## APENDICE B

### Texto completo de la Resolución A 36-9 de la Trigésimo Sexta Asamblea de la OACI

#### A 36-9 Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación

**Considerando** que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

**Reconociendo** la importancia de la libre comunicación de la información sobre seguridad operacional entre los participantes del sistema de aviación;

**Reconociendo** que la protección contra el uso inapropiado de la información sobre seguridad operacional es fundamental para asegurar la continua disponibilidad de toda información pertinente sobre seguridad operacional, a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas;

**Preocupada** por la tendencia a utilizar la información sobre seguridad operacional para la adopción de medidas disciplinarias y de aplicación y para ser admitida como prueba en procedimientos judiciales;

**Tomando nota** de la importancia de un entorno equilibrado en donde no se sancionen los actos del personal de operaciones acordes con su experiencia y formación pero tampoco se toleren la negligencia grave ni las transgresiones intencionales;

**Consciente** de que la utilización de información sobre seguridad operacional para otros fines no relacionados con la seguridad operacional podría disuadir de suministrar tal información, y tener efectos perjudiciales para la seguridad de la aviación;

**Considerando** que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia;

**Reconociendo** que los avances tecnológicos han hecho posible nuevos sistemas de recopilación, tratamiento e intercambio de datos sobre seguridad operacional, permitiendo contar con múltiples fuentes de información sobre seguridad operacional que son esenciales para mejorar la seguridad de operacional la aviación;

**Tomando nota** de que las leyes internacionales vigentes, así como las leyes y reglamentos nacionales de muchos Estados, podrían no ser totalmente adecuados para proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido; y

**Tomando nota** de que la OACI ha publicado orientación jurídica con el propósito de asistir a los Estados en la promulgación de sus leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia;

#### **La Asamblea:**

1. **Insta** a todos los Estados contratantes a que examinen su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes y reglamentos que protejan la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, basándose, en la medida de lo posible, en las directrices jurídicas elaboradas por la OACI que figuran en el Adjunto E al Anexo 13.

2. **Insta** al Consejo a que coopere con los Estados contratantes y las organizaciones internacionales correspondientes respecto a la elaboración y aplicación de orientación en apoyo del establecimiento de sistemas de notificación de seguridad operacional eficaces, y al logro de un entorno equilibrado en que la información útil obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sea fácilmente accesible, respetando al mismo tiempo los principios de administración de la justicia y libertad de información;
3. **Encarga** al Consejo a que presente un informe sobre la evolución de este asunto al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea; y
4. **Declara** que esta resolución sustituye a la Resolución A35-17.

## APENDICE C

### Texto completo del ADJUNTO E del Anexo 13 sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

### Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

#### 1. Introducción

1.1 La protección de la información sobre seguridad operacional es esencial para garantizar su continua disponibilidad, ya que el uso de información sobre seguridad operacional para fines que no se relacionan con la seguridad operacional puede impedir la disponibilidad futura de esa información y afectar en forma adversa dicha seguridad. Este hecho se reconoció durante la 35ª Asamblea de la OACI, cuando ésta tomó nota de que es posible que las leyes y reglamentos nacionales existentes de muchos Estados no aborden en forma adecuada la manera de proteger la información sobre seguridad operacional de un uso inapropiado.

1.2 La orientación que figura en este adjunto tiene, por lo tanto, el propósito de asistir a los Estados en la promulgación de sus leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia. El objetivo consiste en impedir que se haga un uso inapropiado de la información recopilada exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación.

1.3 Debido a los diferentes sistemas jurídicos de los Estados, la orientación jurídica debe dar a éstos la flexibilidad de redactar sus leyes y reglamentos de acuerdo con sus políticas y prácticas nacionales.

1.4 La orientación que figura en este adjunto toma, así, la forma de una serie de principios que se han extraído de ejemplos de leyes y reglamentos nacionales ofrecidos por los Estados. Los conceptos que se describen con estos principios podrían adoptarse o modificarse para satisfacer las necesidades particulares de los Estados que promulgan las leyes y reglamentos para proteger la información sobre seguridad operacional.

1.5 En este adjunto:

a) por *información sobre seguridad operacional* se entiende aquella que figura en los SDCPS, ha sido establecida con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación y reúne los requisitos para ser protegida en condiciones específicas de acuerdo con 3.1;

b) el *personal de operaciones* es aquel que participa en las operaciones de aviación y está en posición de notificar a los SDCPS información sobre seguridad operacional. Dicho personal comprende, entre otros, tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelo y personal de plataforma;

c) por *uso inapropiado* se entiende la utilización de la información sobre seguridad operacional para fines diferentes de aquellos para los que fue recopilada — es decir, el uso de la

información para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales contra el personal de operaciones — o la revelación de información al público;

d) SDCPS se refiere a los sistemas de procesamiento y notificación, a las bases de datos, a los esquemas para intercambio de información y a la información registrada, y comprende:

- 1) registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes, según se describe en el Capítulo 5;
- 2) sistemas de notificación obligatoria de incidentes, como se describe en el Capítulo 8;
- 3) sistemas de notificación voluntaria de incidentes, como se describe en el Capítulo 8; y
- 4) sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, según se describe en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 3, así como sistemas manuales de captura de datos.

*Nota.— En el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) de la OACI figura información sobre los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.*

## 2. Principios generales

2.1 El único propósito de proteger la información sobre seguridad operacional del uso inapropiado es asegurar la continua disponibilidad a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas y mejorar la seguridad operacional de la aviación.

2.2 La protección de la información sobre seguridad operacional no tiene el propósito de interferir con la debida administración de la justicia en los Estados.

2.3 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben garantizar un equilibrio entre la necesidad de proteger dicha información, afin de mejorar la seguridad operacional de la aviación, y la de administrar debidamente la justicia.

2.4 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben impedir que ésta se utilice en forma inapropiada.

2.5 Ofrecer protección para información calificada sobre seguridad operacional en condiciones específicas es parte de las responsabilidades que en materia de seguridad operacional tiene un Estado.

## 3. Principios de protección

3.1 La información sobre seguridad operacional debe reunir los requisitos para ser protegida del uso inapropiado de acuerdo con condiciones específicas en las cuales, entre otras cosas, la recopilación de información se hace para fines explícitos de seguridad operacional y su divulgación impediría su continua disponibilidad.

3.2 La protección debe ser específica para cada SDCPS, dependiendo de la naturaleza de la información sobre seguridad operacional que contenga.

3.3 Debe establecerse un procedimiento formal para proteger información calificada sobre seguridad operacional, de acuerdo con condiciones específicas.

3.4 La información sobre seguridad operacional no deberá utilizarse para fines distintos de aquellos para los que fue recopilada.

3.5 El uso de información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales, se llevará a cabo sólo bajo garantías adecuadas de la legislación nacional.

#### 4. Principios de excepción

Se harán excepciones respecto de la protección de la información sobre seguridad operacional sólo mediante leyes y reglamentos nacionales cuando:

- a) exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con la ley, se considere que ha sido con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso;
- b) una autoridad competente considere que las circunstancias indican razonablemente que el evento puede haber sido originado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso; o
- c) mediante un examen de una autoridad competente, se determine que la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que su divulgación pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación pueda tener en la futura disponibilidad de la información sobre seguridad operacional.

#### 5. Divulgación al público

5.1 Con sujeción a los principios de protección y excepción que se resumieron anteriormente, cualquier persona que busque divulgar información sobre seguridad operacional tendrá que justificar dicha divulgación.

5.2 Deberán establecerse criterios formales para la divulgación de información sobre seguridad operacional, y éstos comprenderán, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para corregir las condiciones que comprometen la seguridad operacional y para cambiar políticas y reglamentos;
- b) la divulgación de la información sobre seguridad operacional no impide su futura disponibilidad a fin de mejorar la seguridad operacional;
- c) la divulgación de información personal pertinente incluida en la información sobre seguridad operacional cumple con las leyes de confidencialidad que resulten aplicables; y
- d) la divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace sin revelar las identidades y en forma resumida o combinada.

#### 6. Responsabilidad del custodio de la información sobre seguridad operacional

Cada SDCPS deberá contar con la designación de un custodio.

Es la responsabilidad del custodio de la información sobre seguridad operacional aplicar toda la protección posible en relación con la divulgación de la información, a menos que:

- a) el custodio de la información sobre seguridad operacional cuente con el consentimiento del originador de la información para que ésta se divulgue; o
- b) el custodio de la información sobre seguridad operacional tenga la seguridad de que la divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace de acuerdo con los principios de excepción.

#### 7. Protección de la información registrada

Considerando que las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación, como es el caso de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), pueden percibirse como una invasión de la privacidad en el caso del personal de operaciones, situación a la que otras profesiones no están expuestas:

- a) con sujeción a los principios de protección y excepción anteriores, las leyes y reglamentos nacionales deberán considerar las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación como información protegida y privilegiada, es decir, como información que merece mayor protección; y
- b) las leyes y reglamentos nacionales deberán proporcionar medidas específicas para proteger dichas grabaciones en cuanto a su carácter confidencial y a su acceso al público. Dichas medidas específicas de protección de las grabaciones de las conversaciones en el lugar de trabajo que exige la legislación pueden incluir la emisión de órdenes judiciales de no divulgación al público.

## APENDICE D

Información sobre legislación, regulación y programas para promover el flujo de información relacionada con riesgos de seguridad operacional (2008)

<b>Estado</b>	<b>Fecha recibido:</b>	<b>Estado/Territorio</b>
Anguilla		Territorio
Antigua y Barbuda		Estado
Antillas Francesas		Estado
Antillas Neerlandesas		Territorio
Argentina	27-Nov-08	Estado SAM
Aruba		Territorio
Bahamas	25-Nov-08	Estado
Barbados	02-Sep-08	Estado
Belice		Estado
Bermuda		Territorio
Bolivia		Estado SAM
Brasil	27-Nov-08	Estado SAM
Canadá		Estado
Chile		Estado SAM
COCESNA	11-Nov-08	Proveedor Navegación Aérea
Colombia	27-Nov-08	Estado SAM
Costa Rica	10-Dec-08	Estado
Cuba	19-Sep-08	Estado
Ecuador	31-Oct-08	Estado SAM
El Salvador		Estado
Estados Unidos		Estado
Grenada		Estado
Guatemala		Estado
Guyana		Estado SAM
Haití		Estado
Honduras		Estado
Islas Caimanes	04-Dec-08	Territorio
Islas Turcas y Caicos		Territorio
Islas Vírgenes Británicas		Territorio
Jamaica		Estado
México		Estado
Montserrat		Territorio
Nicaragua	23-Dec-08	Estado
Panamá		Estado SAM
Paraguay		Estado SAM
Perú	27-Nov-08	Estado SAM
República Dominicana	22-Dec-08	Estado
Saint Kitt y Nevis		Estado
Santa Lucía		Estado
San Vicente y las Granadinas		Estado
Suriname		Estado SAM

Información sobre legislación, regulación y programas para promover el flujo de información relacionada con riesgos de seguridad operacional (2008)

<b>Estado</b>	<b>Fecha recibido:</b>	<b>Estado/Territorio</b>
Trinidad y Tabago		Estado
Uruguay	27-Nov-08	Estado SAM
Venezuela		Estado SAM

-----

**Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/  
Global Aviation Safety Initiative (GSI-3)**

**NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/  
EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS**

Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/

States implementation plan on legislation changes to promote an open reporting system and to protect data collected to exclusively improve aviation safety

*Región Norteamérica, Centro América y el Caribe (Región NACC)/  
North America, Central America and The Caribbean (NACC Region)*

	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	Establecimiento del equipo nacional GSI 3/ Establishment of GSI 3 national team	Propuesta de enmienda finalizada/ Amendment proposal concluded	Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/ Amendment proposal sent to corresponding legislative instances	Aprobación de la propuesta de enmienda/ Approval of the amendment proposal
<b>Estado/State</b>				
Antigua and Barbuda				
Bahamas				
Barbados				
Belize				
Canada				
Costa Rica				
Cuba				
República Dominicana				
El Salvador				

<p align="center"><b>Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/</b>  <b>Global Aviation Safety Initiative (GSI-3)</b></p> <p align="center"><b>NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/</b>  <b>EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS</b></p>				
<p>Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/</p> <p>States implementation plan on legislation changes to promote an open reporting system and to protect data collected to exclusively improve aviation safety</p> <p align="center"><i>Región Norteamérica, Centro América y el Caribe (Región NACC)/</i>  <i>North America, Central America and The Caribbean (NACC Region)</i></p>				
	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	<p>Establecimiento del equipo nacional GSI 3/ Establishment of GSI 3 national team</p>	<p>Propuesta de enmienda finalizada/ Amendment proposal concluded</p>	<p>Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/ Amendment proposal sent to corresponding legislative instances</p>	<p>Aprobación de la propuesta de enmienda/ Approval of the amendment proposal</p>
<b>Estado/State</b>				
Grenada				
Guatemala				
Haití				
Honduras				
Jamaica				
Mexico				
Nicaragua				
Saint Kitts and Nevis				
Saint Lucia				

**Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/  
Global Aviation Safety Initiative (GSI-3)**

**NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/  
EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS**

Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/

States implementation plan on legislation changes to promote an open reporting system and to protect data collected to exclusively improve aviation safety

*Región Norteamérica, Centro América y el Caribe (Región NACC)/  
North America, Central America and The Caribbean (NACC Region)*

	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	Establecimiento del equipo nacional GSI 3/  Establishment of GSI 3 national team	Propuesta de enmienda finalizada/  Amendment proposal concluded	Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/  Amendment proposal sent to corresponding legislative instances	Aprobación de la propuesta de enmienda/  Approval of the amendment proposal
<b>Estado/State</b>				
Saint Vincent and the Grenadines				
Trinidad and Tobago				
United States				

<p align="center"><b>Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/ Global Aviation Safety Initiative (GSI-1)</b></p> <p align="center"><b>NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/ EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS</b></p>				
<p align="center">Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/ States implementation plan on legislation changes to promote an open reporting system and to protect data collected to exclusively improve aviation safety</p>				
<p align="center"><i>Región Sudamérica (Región SAM)/ South American Region (SAM Region)</i></p>				
	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	<p>Establecimiento del equipo nacional GSI 3/ Establishment of GSI 3 national team</p>	<p>Propuesta de enmienda finalizada/ Amendment proposal concluded</p>	<p>Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/ Amendment proposal sent to corresponding legislative instances</p>	<p>Aprobación de la propuesta de enmienda/ Approval of the amendment proposal</p>
Estado/State				
Argentina				
Bolivia				
Brasil/Brazil				
Chile				
Colombia				
Ecuador				
Guyana				

**Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/  
Global Aviation Safety Initiative (GSI-1)**

**NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/  
EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS**

Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/

States implementation plan on legislation changes to promote an open reporting system and to protect data collected to exclusively improve aviation safety

*Región Sudamérica (Región SAM)/  
South American Region (SAM Region)*

	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	Establecimiento del equipo nacional GSI 3/  Establishment of GSI 3 national team	Propuesta de enmienda finalizada/  Amendment proposal concluded	Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/  Amendment proposal sent to corresponding legislative instances	Aprobación de la propuesta de enmienda/  Approval of the amendment proposal
<b>Estado/State</b>				
Panama				
Paraguay				
Peru				
Suriname/Surinam				
Uruguay				
Venezuela				

-FIN-

-B5-

RASG-PA/02 – NE/03