



**QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y
FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG/5)**

Oficina Regional SAM de la OACI, Lima, Perú, del 3 al 5 de junio de 2015

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**INFORME SOBRE EL GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA
AVIACIÓN — PANAMERICANO (RASG-PA) COMO MODELO DE PLANIFICACIÓN**

(Presentada por Brasil)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota presenta cómo los éxitos del RASG-PA pueden servir de modelo para la planificación del AVSEC/FAL/RG en su rol de líder en cuanto a política regional de seguridad, a la colaboración entre industria y Gobierno, así como al análisis e intercambio de información de seguridad.

| | |
|------------------------------------|--|
| <i>Objetivos Estratégicos:</i> | . Seguridad de la aviación y facilitación |
| <i>Referencias:</i> | . RASG-PA/ESC/23 — NE/07 . RASG-PA - Manual de Procedimientos (3ra edición) . Propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional - 2012 |

1 Introducción

1.1 En respuesta a la Resolución de la Asamblea A36-7 – Planificación Global para la Seguridad y Eficiencia (2007), los Estados miembros de las Oficinas Regionales de OACI para Sudamérica (SAM) y para América del Norte, Centroamérica y el Caribe (NACC) constituyeron el primer Grupo Regional de Seguridad de la Aviación en 2008. Durante la formación del RASG-PA, los Estados miembros tomaron un paso sin precedentes para incluir voluntariamente a la industria, no sólo como observadores, sino también como socios.

1.2 El liderazgo y la iniciativa adoptada por los Estados miembros del RASG-PA para desarrollar de manera proactiva e implementar un modelo tan exitoso que eventualmente conduzca en el Consejo de la OACI a dirigir el uso de los RASG en todo el mundo. El éxito del RASG-PA ha contribuido directamente a la formación del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial (GASP), que promueve un enfoque global de la coordinación de los esfuerzos de los Estados, la industria y las organizaciones internacionales en la búsqueda de un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil.

1.3 Este documento visa señalar los aspectos similares entre el RASG-PA y el AVSEC/FAL/RG, como forma de someter al análisis de los Estados una referencia de benchmarking sobre estructura, planificación y herramientas aplicables.

2 RASG Historia y Desarrollo

2.1 Antes del establecimiento del RASG, los mecanismos regionales, como, por ejemplo, el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), existieron con el objetivo de hacer frente a las necesidades de seguridad específicas de las regiones. A medida que estos grupos se desarrollaron también se volvieron más alineados con los límites subregionales y, en algunos casos, tal vez hayan oscurecido el rol de las Oficinas Regionales de la OACI.

2.2 El Consejo de la OACI concluyó que estos grupos no eran suficientes para hacer frente a los problemas de seguridad y armonización operacional de la aviación regional. Así, el Consejo propuso que una nueva estructura regional sería necesaria para monitorear el avance, coordinar las acciones entre los Estados y hacer recomendaciones a la OACI para facilitar la aplicación del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial (GASP).

2.3 Como mencionado, los COSCAP y RSOO se organizaron en base subregional. Teniendo en cuenta que los mecanismos de COSCAP / RSOO no cubrían todos los Estados de la región, en 2010 el Consejo de la OACI acordó formalizar los RASG como órganos del Consejo (C-DEC 190/4) con la misión de mejorar la seguridad de la aviación civil y la eficiencia a través de la coordinación y la colaboración de todos los interesados en la aviación, bajo el liderazgo de la OACI, y con miras a eliminar la duplicación de actividades. El reconocimiento de los RASG por el Consejo llevó a la creación de un canal de notificación formal que permitió que la OACI vigilara la aplicación del GASP en todo el mundo.

2.4 El GASP está basado en el principio de asociación y, como tal, es esencial que todas las partes interesadas participen en la elaboración y ejecución de cualquier actividad que tenga la finalidad de mejorar la seguridad en virtud de las áreas de enfoque. Además de la OACI, las partes interesadas en el sector de la aviación civil incluyen los Estados, las líneas aéreas/explotadores, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, las aeronaves y los fabricantes de equipos, mantenimiento y reparación de las organizaciones, organizaciones regionales, organizaciones internacionales, organizaciones de formación y otros representantes de la industria. El compromiso de todos los actores es fundamental para el éxito en la mejora de la seguridad.

2.5 Los RASGs fueron desarrollados como grupos regionales, para ayudar a complementar el trabajo de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Estos grupos fueron establecidos como foro de cooperación, integrando esfuerzos mundiales, regionales, subregionales, nacionales y de la industria para mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo.

2.6 De esa manera, se observa la característica similar entre los RASGs y el AVSEC/FAL/RG, en términos de las estrategias de:

- . Señalar la importancia de la seguridad de la aviación entre los Estados y los actores involucrados;
- . Promover el cumplimiento de las provisiones de seguridad y la capacidad de los Estados sobre la Vigilancia de Seguridad de la Aviación;
- . Promover entre los Estados el intercambio de información para incrementar el nivel de conciencia sobre las amenazas y tendencias en seguridad de la aviación;
- . Promover el interés común para el reconocimiento de los procesos de seguridad de la aviación.

3 Planificación/estructura

3.1 El RASG-PA fue establecido para ser el punto focal y asegurar la armonización y coordinación de esfuerzos de seguridad operacional con miras a reducir los riesgos de seguridad operacional de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NAM/CAR), y

Sudamérica (SAM), así como promover la implementación de las iniciativas de seguridad operacional por todos los interesados.

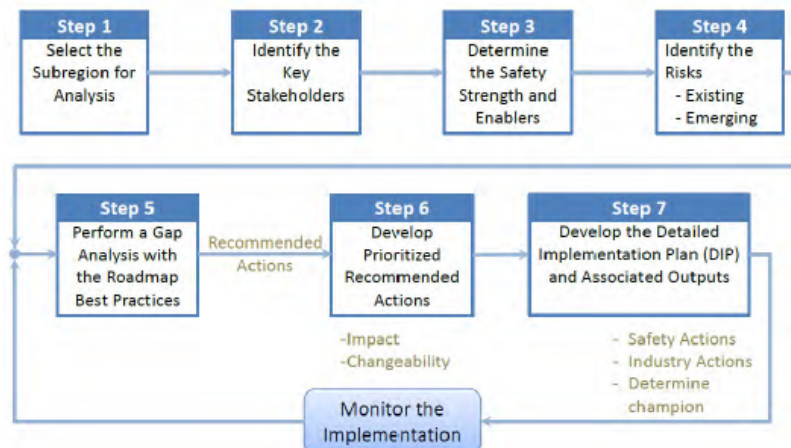
3.2 Para el éxito de su objetivo, es importante la participación de todos los interesados incluyendo la OACI, los Estados, las Organizaciones Internacionales y la industria, en el largo plazo, se deberá:

- 1) Utilizando un marco proporcionado por el GASP y GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema de seguridad operacional basado en la performance para la región Panamericana y, para ello, es que necesario que:
 - Se asegure que todas las actividades de seguridad operacional regionales y subregionales están coordinadas adecuadamente para evitar duplicación de esfuerzos;
 - Se facilite la compartición de información y experiencias sobre la seguridad operacional entre las partes interesadas de la región;
 - Se lleve a cabo un seguimiento de las actividades, según sea necesario, y;
 - Se analicen los riesgos a la aviación civil a nivel regional en partes de la región donde el sistema de seguridad operacional basado en la performance no exista, por medio del desarrollo de planes necesarios de acción para mitigar los riesgos y coordinar y apoyar su implementación.
- 2) Proporcionar retroalimentación a la OACI y al ISSG para asegurar y mejorar continuamente un marco global de seguridad operacional actualizado (GASP y GASR).

3.3 Los grupos de trabajo del RASG-PA son establecidos según sea necesario para apoyar el desarrollo, la implementación y dar prioridad a las iniciativas de seguridad operacional de RASG-PA. Los grupos de trabajo se ocupan en la coordinación con y bajo la guía del ESC. Los grupos de trabajo realizarán sus tareas desarrollando estrategias de mitigación basada en la obtención y procesamiento de información y datos de seguridad operacional. Estas estrategias de mitigación son enfocadas al Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación y sus respectivas Iniciativas Globales de Seguridad Operacional:

- a) Objetivo del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST): Analizar los datos impulsados por las áreas de riesgo identificadas por RASG-PA utilizando el proceso de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al nivel mundial y reconocer las posibles medidas de mitigación y proporcionar las acciones recomendadas.
- b) Objetivo de los Equipos para el Mejoramiento de la Seguridad Operacional (SET): preparar y desarrollar planes detallados de implementación para las cuatro áreas de enfoque determinadas por el RASG-PA, conforme:

Desarrollo de Iniciativas para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI) por RASG-PA:



- c) Objetivo del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (IAT): utilizará las fuentes de información disponibles para buscar una gestión de seguridad operacional basada en datos y proporcionará al PA-RAST asuntos de seguridad operacional identificados para tomar acción o hacer seguimiento.
 - . Protección de Información: toda la información de seguridad operacional utilizada por el IAT, el análisis de seguridad operacional o la información desarrollada por el IAT será protegida de la divulgación pública y todos los contribuyentes de información ejecutarán y estarán sujetos a lo establecido en el Memorándum de entendimiento entre el contribuyente de información y RASG-PA.
- d) Objetivo del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT):
 - . Evaluar, identificar y categorizar la instrucción de seguridad operacional de vuelo que se encuentre disponible.
 - . Facilitar la instrucción de seguridad operacional de vuelo a toda la comunidad de la aviación a través del sitio de RASG-PA.
 - . Asegurar que la instrucción de seguridad operacional disponible esté alineada con las tres principales áreas de riesgo identificadas por el RASG-PA:
 - i. Excursión de pista (RE);
 - ii. Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT);
 - iii. Pérdida de control - en vuelo (LOC-I).
 - . Establecer una metodología para analizar y actualizar el catalogo del material de instrucción de seguridad operacional de vuelo de RASG-PA cada seis meses.
 - . Coordinar las contribuciones en especie del material de instrucción y apoyar en lo que respecta a las tres principales áreas de riesgo identificadas por RASG-PA.
 - . Coordinar e implementar el método más eficiente y efectivo para diseminar el material de instrucción a través del uso de la tecnología actual.
 - . Establecer métricas para determinar la efectividad del material de instrucción disponible.

3.4 En la estructura del RASG-PA, se observa una definición estructurada del flujo de trabajo, de modo que las áreas del conocimiento surgen de los asuntos técnicos prioritarios obtenidos por medio del análisis de datos y de los resultados de las discusiones globales sobre seguridad operacional, materializados en los planes globales GASP.

4 Cuestiones de sigilo

4.1 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, Estos 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 utilizadas únicamente con el fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación.

4.2 La protección contra el uso inapropiado de la información de inteligencia sobre seguridad operacional es fundamental para asegurar la continua disponibilidad de toda la información pertinente sobre seguridad operacional, a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas.

4.3 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 la(s) persona(s) que los brinde(n). Se debe garantizar la protección de las fuentes y el uso de información sobre la seguridad operacional para promover, de esta manera, el flujo de la misma.

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

4.5 De esa manera, parte importante de la implementación y desarrollo de los trabajos se fundamenta en los compromisos de restricción de acceso a los datos de *safety*, lo que asegura el progreso de los estudios, así como protege las orígenes y los responsables por las informaciones, conforme lo dispuesto en los adjuntos Apéndices A y B

5 Acción sugerida

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de las informaciones presentadas;
- b) Sugerir al Grupo de plan estratégico que considere las informaciones en cuanto a la implementación de las directrices de trabajo técnico del RG.

APÉNDICE A

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 RECOPIACIÓN 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 Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes, 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 Contratantes. Los conceptos que se describen con estos principios podrían adoptarse o modificarse para satisfacer las necesidades particulares de los Estados Contratantes 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 auto notificación, 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 Contratantes.

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, afín 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

4.1 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

6.1 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

7.1 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.

APÉNDICE B

REGLAS A SEGUIR PARA PARTICIPANTES - EQUIPO DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN (IAT)

Esta no es una información pública. Al firmar a continuación, está de acuerdo con las siguientes Reglas a seguir:

Nos aseguraremos que cada participante sea responsable de lo siguiente:

1. Consideraremos que toda información del IAT es propiedad exclusiva de la organización que la presenta.
2. No utilizaremos ninguna información presentada por otra organización participante para fines comerciales, competitivos, punitivos o litigio.
3. No compartiremos la información confidencial de los participantes con partes externas, sin el consentimiento por escrito del propietario.
4. Haremos todo lo posible para informar a los demás participantes, lo antes posible, de cualquier problema de seguridad operacional significativo que surja de nuestras fuentes de datos.
5. Vamos a trabajar para implantar soluciones racionales a los problemas de seguridad operacional identificados mediante el intercambio de información.
6. Vamos a tratar a todos los participantes con igualdad, respetando todos los puntos de vista como dignos de consideración.
7. El nivel y el método de intercambio de información recae en el participante y se espera que cada participante hable con honestidad y franqueza.

Nombre del Participante

Lugar/Fecha
