



OACI | UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



# Adopción de las enmiendas: 1 del Anexo 19 y 15 del Anexo 13

**Marcelo Ureña RO/FLS**  
**07 de Junio de 2016**





OACI UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



## Enmienda 1 del Anexo 19



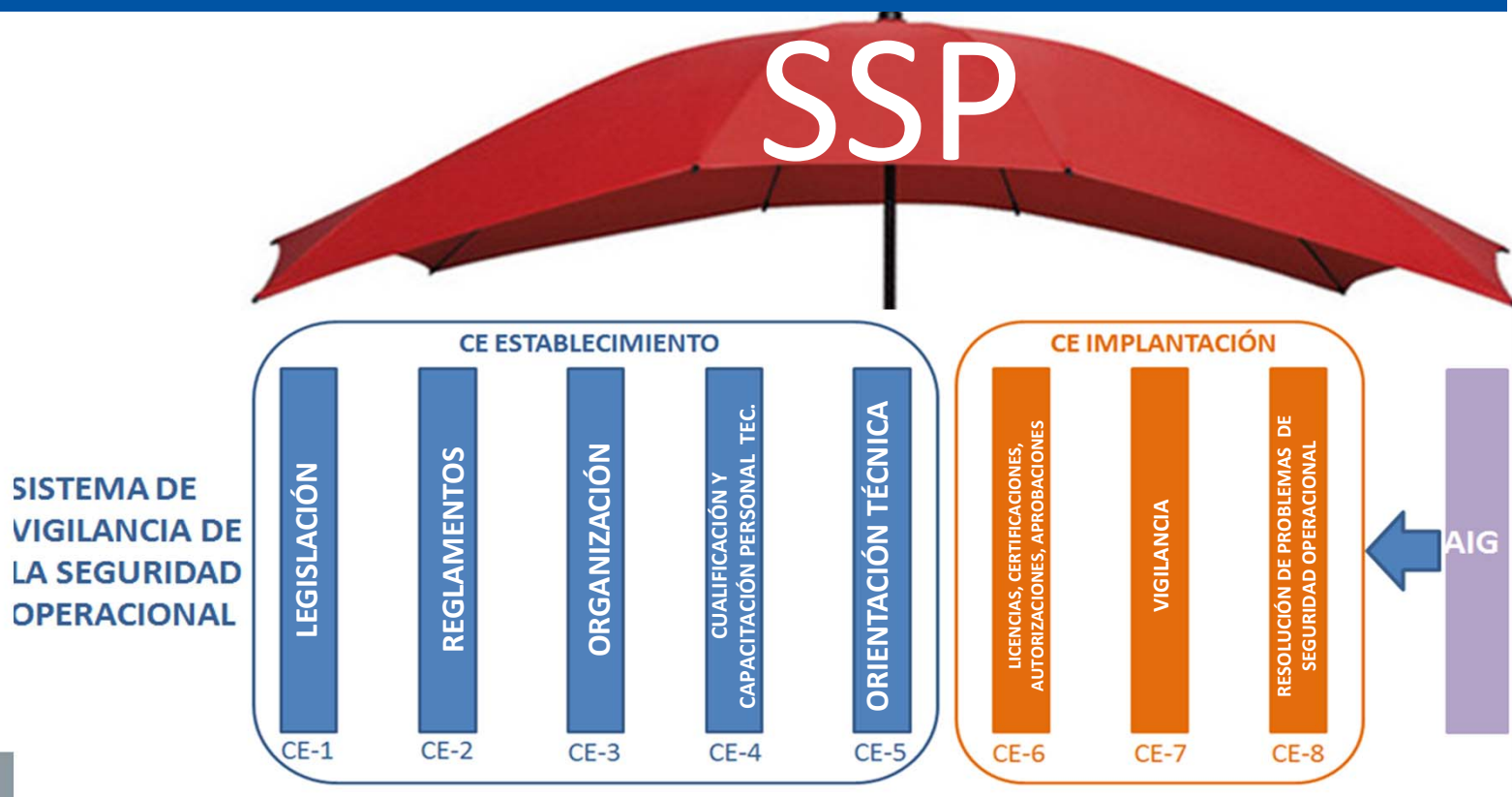


## Enmienda 1 del Anexo 19

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema(s)</i>	<i>Adoptada/Aprobada</i> <i>Surtió efecto</i> <b>Aplicable</b>
1	Primera reunión del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP/1) y la 14ª reunión del Grupo de trabajo plenario del Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad (AIRP/WG/WHL/14) y el Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional (SIP TF), en lo que respecta a la gestión de la seguridad operacional.	La enmienda se refiere a la elaboración ulterior de disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional y disposiciones que apoyen la extensión de las disposiciones sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) a organizaciones responsables del diseño de tipo y/o la fabricación de motores y hélices.	2 de marzo de 2016 11 de julio de 2016 <b>7 de noviembre de 2019</b>



# Gestión de la seguridad operacional





## Enmienda 1 del Anexo 19

1. Integración del marco SSP con los 8 CE
2. Mejora de las disposiciones del SMS
3. Extensión de los SMS a organizaciones responsables del diseño de tipo y/o de fabricación de motores y hélices
4. Actualización de las disposiciones para la protección de datos e información sobre seguridad operacional y fuentes conexas



## Cap. 3 - Responsabilidades funcionales estatales en materia de gestión de la seguridad operacional

*Nota 1.- Los elementos críticos (CE) del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (SSO) del Apéndice 1 constituyen **el fundamento** de un SSP.*



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS

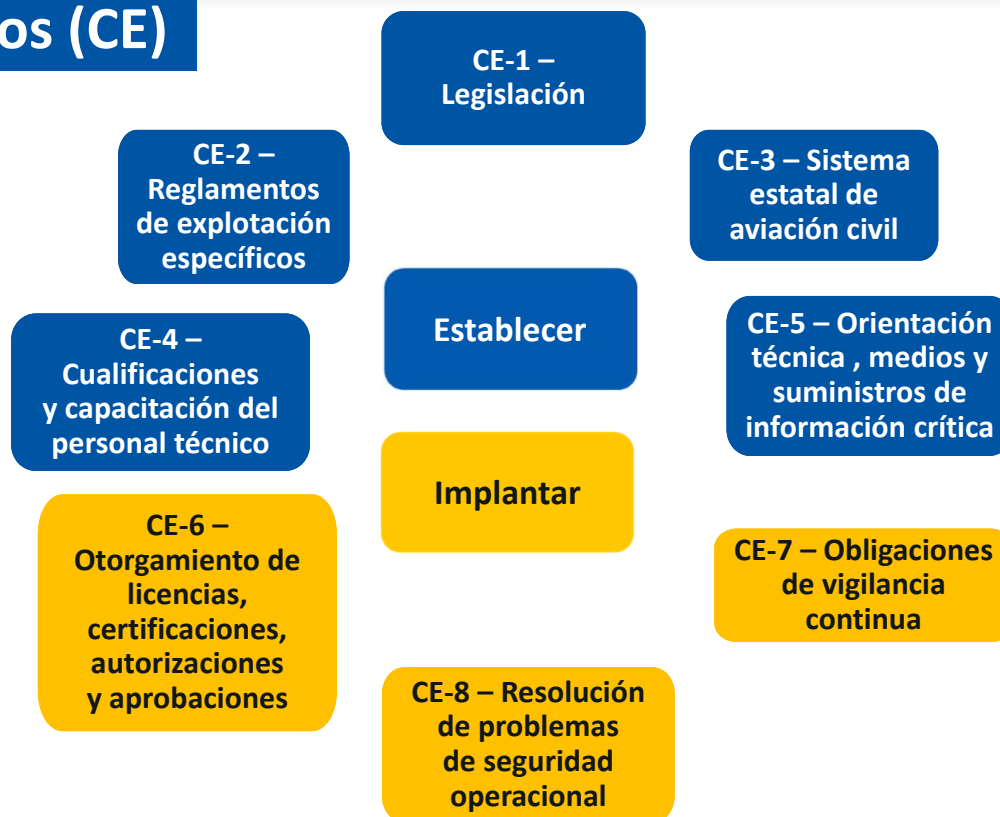


## Cap. 3 - Responsabilidades funcionales estatales en materia de **gestión de la seguridad operacional**

1. Programa estatal de seguridad operacional (SSP)
2. Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional
3. Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional
4. Aseguramiento estatal de la seguridad operacional
5. Promoción estatal de la seguridad operacional



## Elementos críticos (CE)





## Cap. 3 - Responsabilidades funcionales estatales en materia de **gestión de la seguridad operacional**

### 3.1 Programa estatal de seguridad operacional (SSP)

### 3.2 Política, objetivos y recursos estatales de la seguridad operacional

3.2.1 Legislación aeronáutica básica **(CE-1)**

3.2.2 Reglamentos de explotación específicos **(CE-2)**

3.2.3 Sistema y funciones estatales **(CE-3)**

3.2.4 Personal técnico cualificado **(CE-4)**

3.2.5 Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional **(CE-5)**



## Cap. 3 - Responsabilidades funcionales estatales en materia de **gestión de la seguridad operacional**

### 3.3 Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional

3.3.1 Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones **(CE-6)**

3.3.2 Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

#### **3.3.3 Investigación de accidentes e incidentes**

3.3.4 Identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional

3.2.5 Gestión de riesgos de seguridad operacional **(CE-8)**



## Cap. 3 - Responsabilidades funcionales estatales en materia de **gestión de la seguridad operacional**

### 3.4 Aseguramiento estatal de la seguridad operacional

#### 3.4.1 Obligaciones de vigilancia **(CE-7)**

#### 3.4.2 Rendimiento estatal en materia de seguridad operacional (Nivel aceptable de rendimiento)



## Cap. 3 - Responsabilidades funcionales estatales en materia de **gestión de la seguridad operacional**

### 3.5 Promoción estatal de la seguridad operacional

3.5.1 Comunicación y divulgación **internas** de la información sobre seguridad operacional

3.5.2 Comunicación y divulgación **externas** de la información sobre seguridad operacional



OACI UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



## Enmienda 15 del Anexo 13





## Enmienda 15 del Anexo 13

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
15	Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP); Grupo de expertos sobre protección de registros de accidentes e incidentes (GPAIR); Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional (SIP TF)	Nueva definición de “autoridad de investigación de accidentes”; norma sobre el establecimiento de una autoridad de investigación de accidentes independiente; nueva disposición sobre la cooperación entre las autoridades de investigación de accidentes y las autoridades judiciales; protección mejorada de los registros de las investigaciones incluidos en el párrafo 5.12; nuevo Apéndice 2 sobre la protección de los registros de las investigaciones.	22 de febrero de 2016 11 de julio de 2016 <b>10 de noviembre de 2016</b>



OACI UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



## Enmienda 15 al Anexo 13

- ✓ Independencia de las investigaciones
- ✓ Protección de la información de seguridad operacional



## CMA del USOAP

**6.005:** ¿Se prevé en la legislación la independencia del proceso de investigación y de la autoridad encargada de la investigación de accidentes responsable de la investigación de los accidentes e incidentes graves de aviación?



**54.44% No satisfactorio**



## Nueva definición

### **Autoridad de investigación de accidentes**

- Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto del presente Anexo (Anexo 13).



## Independencia de las investigaciones

3.2 Los Estados establecerán una autoridad de investigación de accidentes, **independiente** de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.



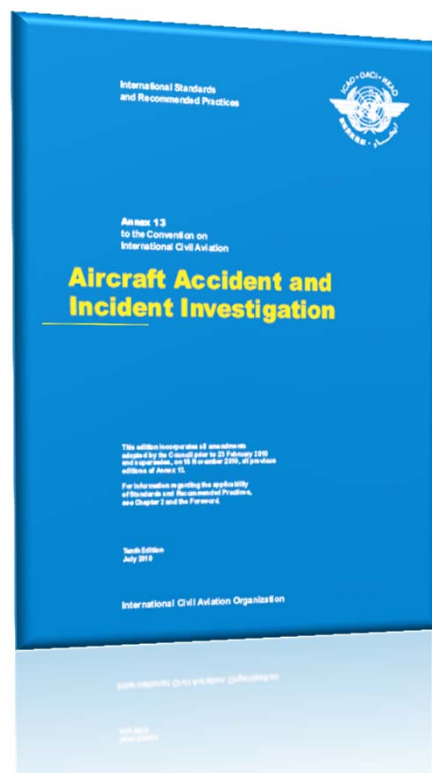
OACI UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



**Independencia no significa estar o ser aislado**



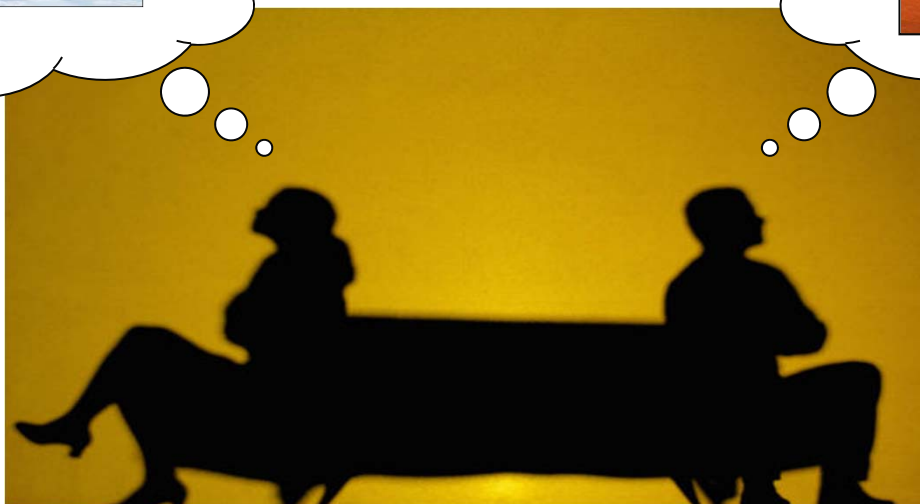
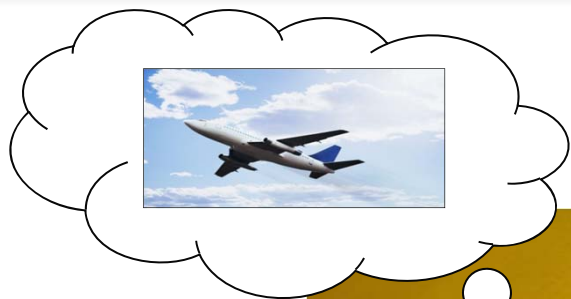


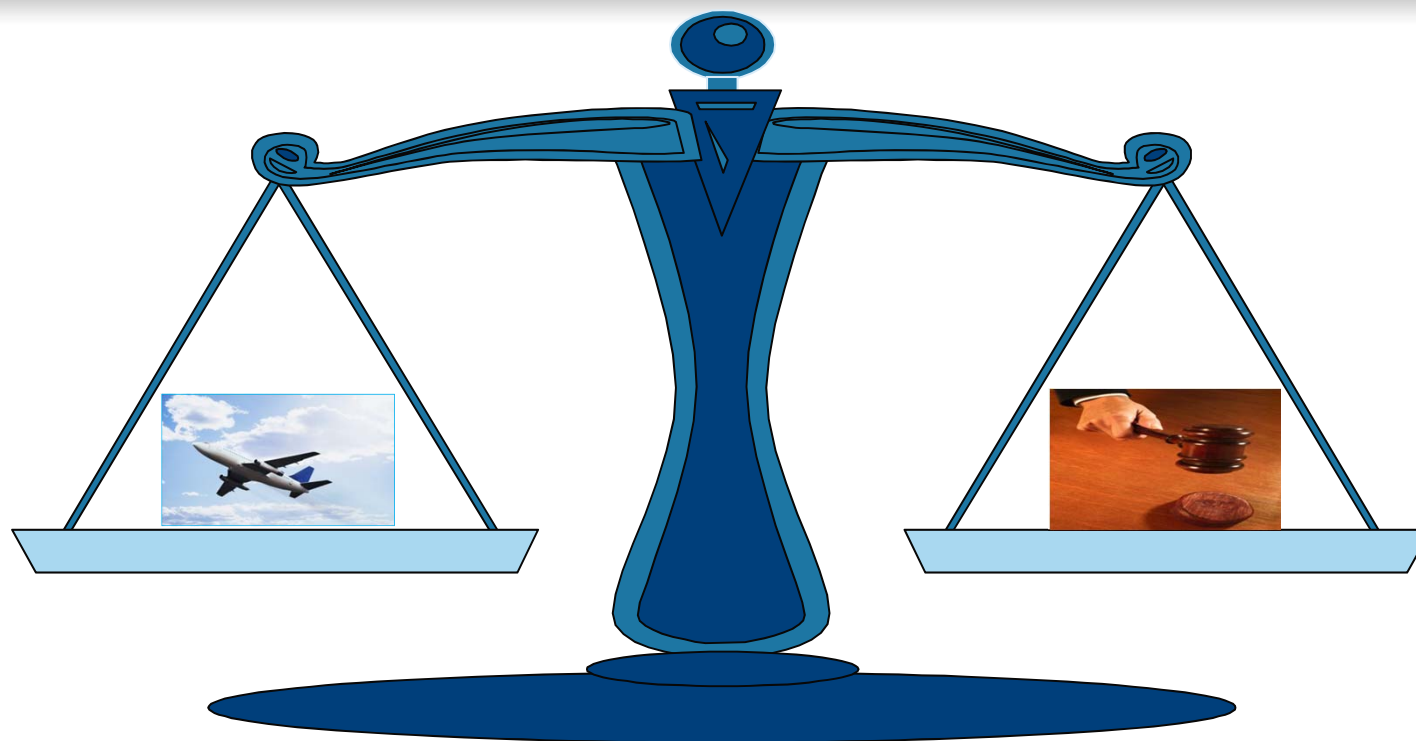
# Protección de la información de seguridad operacional



OACI UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS





► Balance entre protección y administración de justicia



## Grupo de expertos sobre protección de registros de accidentes e incidentes (GEPAIR)

### Anexo 13

- ✓ Se reestructuró y expandió el Párrafo 5.12
- ✓ Adjunto E → Apéndice 2

### Anexo 6

- ✓ Normas sobre protección de CVR, AIRs, FDRs.  
(fuera del alcance de las investigaciones)





## Objetivos de la Enmienda 15 del Anexo 13

- a) Mejorar la protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes;
- b) proporcionar un medio para proteger los registros de las investigaciones bajo custodia o control de la autoridad de investigación de accidentes;



## Objetivos de la Enmienda 15 del Anexo 13 (Con.)

- c) priorizar la protección de los registros que son más delicados por su naturaleza, es decir, los CVR y AIR;
- d) asistir a los Estados en la designación de la “autoridad competente” y en la administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto; y



## Objetivos de la Enmienda 15 del Anexo 13 (Con.)

- e) asistir a los Estados en la incorporación de las protecciones mencionadas en el Párrafo 5.12 en las leyes y reglamentos nacionales.



## Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

**5.12** El Estado que lleve a cabo la investigación de un accidente o incidente no dará a conocer los registros siguientes para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la **autoridad competente** designada por dicho Estado determine, de conformidad con la legislación nacional y con sujeción al Apéndice 2 y a 5.12.5, que la divulgación o uso de dichos registros **es más importante que las posibles consecuencias adversas**, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:

a) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas. ....



## APÉNDICE 2. PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

### 1. INTRODUCCIÓN

*Nota 1.— La divulgación o el uso de los registros citados en el Capítulo 5, 5.12, en procesos penales, civiles, administrativos o disciplinarios, o su divulgación al público, puede tener consecuencias adversas para las personas u organizaciones involucradas en accidentes e incidentes, probablemente causando su renuencia o la de otros, a cooperar con las autoridades de investigación de accidentes en el futuro. La determinación sobre la divulgación o el uso estipulada en 5.12 está concebida para tener en cuenta estos aspectos.*

*Nota 2.— De conformidad con lo dispuesto en 5.12, las disposiciones especificadas en este Apéndice tienen por objetivo:*

- a) *brindar asistencia a los Estados en la formulación de leyes, reglamentos y políticas nacionales para proteger apropiadamente los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes; y*



OACI UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



North American  
Central American  
and Caribbean  
(NACC) Office  
Mexico City

South American  
(SAM) Office  
Lima

ICAO  
Headquarters  
Montréal

Western and  
Central African  
(WACAF) Office  
Dakar

European and  
North Atlantic  
(EUR/NAT) Office  
Paris

Middle East  
(MID) Office  
Cairo

Eastern and  
Southern African  
(ESAF) Office  
Nairobi

Asia and Pacific  
(APAC) Sub-office  
Beijing

Asia and Pacific  
(APAC) Office  
Bangkok

GRACIAS

