



Vigésima Segunda Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/22)
Río de Janeiro, Brasil, 5 al 6 de noviembre de 2014

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**PROYECTO GLOBAL DE INFORMACIÓN SOBRE
LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Presentada por Flight Safety Foundation)

RESUMEN EJECUTIVO

Flight Safety Foundation, a través del apoyo de la U.S. Federal Aviation Administration (FAA) y del Commercial Aviation Safety Team (CAST; Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial), encabezará una iniciativa internacional enfocada en la Región Latinoamericana y en la Región Asiática-Pacífica para identificar y para dirigirse a los problemas relacionados con la colección, el análisis, la protección y el uso de información sobre la seguridad operacional. La Fundación solicita el apoyo del RASG-PA y su participación apropiada en este proyecto.

Acción:	La acción sugerida
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

1. Introducción

1.1 La recopilación y el análisis de la información sobre la seguridad operacional son componentes claves de la Federal Aviation Administration (FAA) de Estados Unidos y del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación de la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI). Numerosas iniciativas están en varias etapas de juntar y de analizar los datos, de identificar los problemas de seguridad operacional y de controlar los riesgos engendrados por tales problemas. Estas iniciativas conocidas por un término de la OACI, safety data collection and processing systems (SDCPS; Sistemas para junta y para procesar datos sobre seguridad operacional), proporcionan a los viajeros en transporte aéreo una base efectiva para reducir los riesgos de volar.

1.2 Aunque el desarrollo de los programas y de la tecnología para juntar, combinar, proteger y analizar los datos es un adelanto para la seguridad operacional aeronáutica, varios problemas podrían producir alteraciones negativas que impedirían el progreso constante. Estos problemas incluyen la duplicación de esfuerzos, la falta de coordinación entre las principales partes interesadas y entre los programas, y la falta de protección de los datos recogidos y del análisis resultante.

2. Antecedentes

2.1 Muchas organizaciones hoy día dirigen continuamente una gran cantidad de iniciativas de SDCPS, e iniciativas asociadas para análisis, dentro de varios países y regiones alrededor del mundo. Los fabricantes de aeronaves y de motores también han iniciado programas semejantes con sus clientes.

2.2 Mientras que este proceso sigue desarrollando a los programas y a las tecnologías mencionadas para juntar, combinar, proteger y analizar los datos, varios problemas como los siguientes podrían disminuir su eficacia:

- Duplicación de esfuerzos — Muchas organizaciones han desarrollado programas para juntar y para analizar los datos de otras organizaciones, enfocándose en las zonas interfaciales que ya existen. Los participantes en estos programas frecuentemente intercambian sus datos con programas múltiples porque se traslapan los miembros de varios grupos o se traslapan los representantes de varios grupos regionales. Por lo tanto, estas organizaciones a veces se preocupan al considerar el intercambio de datos con programas múltiples. La razón es que esta situación no solamente aumenta su cuota de trabajo interno, sino también amplifica la posibilidad de la revelación de los datos de su organización para usos inapropiados o para usos involuntarios de la información derivada.
- Falta de coordinación entre los programas paralelos — Con algunas excepciones, existe un mínimo nivel de coordinación entre las organizaciones que recogen y que analizan los datos. Últimamente, se ha notado algunos tipos de intercambio de la información entre los principales participantes. Pero estas iniciativas para el intercambio de la información se encuentran en las etapas preliminares y tienen un alcance limitado
- Límites en la protección de la información — Los datos agregados en estas iniciativas pueden ser divulgados y disponibles para usos fuera del ambiente de la seguridad operacional aeronáutica. Esto ocurre especialmente en casos de litigio civil después de un accidente de aeronave. Las organizaciones que proveen sus datos a los programas establecidos hoy día son extremadamente sensibles de cómo se usan estos datos y a quién llega la información producida por sus análisis. En algunos casos, las autoridades reguladoras obedecen a mandatos legales que las obligan a reaccionar de una manera punitiva al descubrir las infracciones. A veces en estos casos, los operadores de aeronaves divulgan voluntariamente la misma información que conduce a las autoridades reguladoras a descubrir las infracciones

- Desarrollo inadecuado de programas que fomentan notificaciones cándidas de problemas de seguridad operacional — Información que revela el contexto de problemas o eventos operacionales es valiosa para comprender por qué existen los problemas y cómo suceden los eventos específicos. Las fuentes de esta información normalmente son los sistemas internos de los operadores, sistemas diseñados para la notificación de los problemas de la seguridad operacional o, en algunos casos, son programas basados en la participación voluntaria para fomentar notificaciones cándidas de los empleados. En estos programas, los participantes reciben cierta protección limitada contra reacciones punitivas — sea del empleador contra un empleado o sea de la autoridad reguladora contra una persona titular del certificado o contra una organización titular del certificado. Aunque algunos ejemplos comprobados existen de programas que fomentan notificaciones voluntarias en los Estados Unidos y en otras partes — por ejemplo, uno nombrado el Aviation Safety Action Program (ASAP; Programa de acción para la seguridad operacional de la aviación) y otro nombrado el Aviation Safety Reporting System (ASRS; Sistema de notificación para la seguridad operacional de la aviación) — falta todavía mucho del trabajo necesario a nivel internacional para asegurar que estos programas operan a base de una estructura judicial apropiada. Esta estructura debe proteger las personas y las organizaciones que se comportan de una manera cándida y verídica siempre y cuando divulgan información relevante a un problema de seguridad operacional

2.3 Cada uno de estos factores necesita atención si se considera la adopción de programas consistentes — si es que no existen hoy día — en las regiones mencionadas al principio de esta nota de estudio.

3. Plan del Proyecto

3.1 Flight Safety Foundation, con el apoyo de la FAA y del Commercial Aviation Safety Team, encabezará una iniciativa internacional enfocada en la Región Latinoamericana y en la Región Asiática-Pacífica para identificar y para dirigirse a los problemas actuales en la colección, el análisis, la protección y el uso de la información derivada de los datos agregados mediante las iniciativas de SDCPS. La información producida por estas iniciativas de SDCPS se considera crítica para la identificación y la mitigación de los riesgos de la aeronáutica comercial. Por lo tanto, este proyecto desempeñará un papel importante en el aumento de la seguridad operacional para los viajeros en transporte aéreo.

3.2 Se llevará a cabo un estudio comprensivo del estado actual de las iniciativas de SDCPS a nivel nacional, a nivel regional y a nivel mundial. Este estudio incluirá programas de los Estados Contratantes de la OACI, de los proveedores de servicios de navegación aérea, de las asociaciones de la industria aeronáutica, de los operadores de aeronaves, de los fabricantes de aeronaves y de los fabricantes de motores. Esta actividad servirá como la línea de partida para trabajos relevantes de aquí en adelante.

3.3 Flight Safety Foundation se aprovechará de múltiples recursos y fuentes internacionales, como sea necesario para recoger esta información y los métodos variarán. Cuando se haya agregado completamente la información, la Fundación distribuirá un reporte que incluirá una lista comprensiva de las iniciativas actuales y de las iniciativas del pasado.

3.4 Se supone que dos circuitos de producción seguirán el reporte anteriormente mencionado.

Este trabajo incluirá:

- Para Estados, el desarrollo de un “Voluntary Safety Reporting Tool Kit” (Juego de herramientas para reportes voluntarios de información sobre la seguridad operacional). Este esfuerzo aprovechará lecciones ganadas por experiencia a través del trabajo de la Fundación en un programa piloto de notificaciones voluntarias de información sobre la seguridad operacional. El programa piloto involucrará los principios del FAA ASAP. El juego de herramientas incluirá consejo sobre cómo incorporar las protecciones contra las consecuencias punitivas de las autoridades reguladoras y/o de los empleadores en la manera que se permite bajo las leyes del Estado. Cuando se acaba este trabajo, Flight Safety Foundation desarrollaría y presentaría talleres regionales. Estos talleres serían alineados anteriormente con los talleres de los grupos RASG para fomentar todos los aspectos del proyecto. Estos talleres apuntarían a los Estados donde la estructura judicial puede permitir la protección limitada para las personas que someten notificaciones voluntarias de información sobre la seguridad operacional
- El comienzo del trabajo táctico para facilitar la implementación de dicha estructura judicial aprovechará el consejo añadido por la OACI en el Apéndice B del Anexo 19. Este consejo ha sido apuntado a Estados ayudantes para promulgar, aprobar y sancionar leyes nacionales y reglamentos para proteger la información agregada en las iniciativas de SDCPS de acuerdo con las leyes y los reglamentos que permiten la administración propia de la justicia. El objetivo del consejo de la OACI es prevenir el uso inapropiado de la información agregada solamente con el propósito de mejorar la seguridad operacional aeronáutica

4. Acción Recomendada

4.1 En consecuencia, Flight Safety Foundation recomienda que los miembros de RASG-PA:

- a) Consideren el contenido de esta nota;
- b) Ayuden y apoyen a la Fundación en futuras comunicaciones sobre este proyecto y sus descubrimientos
- c) Apoyen a la Fundación en varias encuestas dirigidas a algunos Estados Contratantes de la OACI u otras organizaciones; y
- d) Permitan, de vez en cuando, presentaciones por un representante de la Fundación para poner al corriente a RASG-PA.