

SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



Taller Regional de la OACI sobre Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS)

Protección de la información de seguridad operacional.

CONTENIDO

- FUNDAMENTO

- Anexo 13 de la OACI “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación”.
- Anexo 19 de la OACI “Gestión de la Seguridad Operacional”.
- Documento 9859 de la OACI “Manual de Gestión de la Seguridad Operacional”, Tercera Edición.

- ACCIONES DE LA DGAC

- Reforma el artículo 2 y se adiciona el Capítulo XV bis a la Ley de Aviación Civil.
- NOM-064-SCT3-2012

FUNDAMENTO

Anexo 13

En el adjunto E, se establece las normas a seguir para la protección de los datos de seguridad operacional:

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.

2.5.- 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.

3.5.- 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.

FUNDAMENTO

Anexo 19

En el Capítulo 5, numeral 5.3 “Protección de Datos de Seguridad Operacional” establece las normas a seguir para la protección de los datos de seguridad operacional:

5.3.1.- Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

Nota 1: Un entorno sin aplicación de sanciones es fundamental para la notificación voluntaria.

Nota 2: Se alienta a cada Estado a facilitar y promover la notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad operacional de la aviación, armonizando sus Leyes, Reglamentos y Políticas aplicables, según sea necesario.

FUNDAMENTO

Anexo 19

5.3.2 Recomendación.- Los Estados no deberían proporcionar o utilizar los datos sobre seguridad operacional a los que se hace referencia en 5.1 o 5.2 para fines distintos de aquellos que se relacionan con la seguridad operacional, a menos de que, en casos excepcionales, la autoridad competente determine que, de acuerdo con su legislación nacional. La ventaja de su divulgación o uso, en cualquier circunstancia particular, supera las repercusiones negativas que dicha acción pueda tener en la seguridad operacional de la aviación.

FUNDAMENTO

DOCUMENTO 9859 OACI

2.11.19 Dentro de las consideraciones de protección se incluye:

- Suficiencia de los reglamentos de “acceso a la información” en comparación con los requisitos de gestión de la seguridad operacional.
- Políticas y procedimientos institucionales sobre la protección de los datos de seguridad operacional que limitan el acceso a aquellos con la “necesidad de saber”.
- Eliminación de la identificación, al borrar todos los detalles que puedan causar que un tercero infiera la identidad de las personas (por ejemplo, números de vuelo, fechas/horas, ubicaciones y tipos de aeronave).
- Seguridad de los sistemas de información, almacenamiento de datos y redes de comunicación.
- Prohibiciones en el uso no autorizado de los datos.

ACCIONES DE LA DGAC

El Estado por medio del SSP, para dar cumplimiento con los métodos establecidos por OACI, ha propuesto y creado reformas a la legislación actual con la finalidad de dar cumplimiento, entre los cuales se encuentra lo siguiente:

- **Modificación a la Ley de Aviación Civil, que menciona lo siguiente:**
 - La información sobre seguridad operacional deberá ser protegida de su utilización para fines diferentes de aquellos para los que fue recopilada, incluido su uso para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales, ya que su divulgación impediría su continua disponibilidad.
 - Los sujetos obligados a implementar y mantener un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) no pueden utilizar la información contenida en el mismo para efectos distintos a procurar la seguridad operacional, ni en particular como base para tomar medidas que pudieran afectar las condiciones de trabajo de sus empleados o utilizarlas con carácter disciplinario en su contra, o como represalia por revelar información sobre posibles acciones u omisiones que cometa el empleador u otra persona.

ACCIONES DE LA DGAC

- Nadie puede ser requerido, en conexión con un proceso judicial, administrativo o disciplinario, a aportar evidencias concernientes a información voluntaria de seguridad operacional.
- Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con los proveedores de servicio respecto a la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.
- **En la NOM-064-SCT3-2012, se estableció lo siguiente:**
 - Alentar la cultura del reporte confidencial, para que los empleados comuniquen la presencia de problemas de seguridad operacional. Los reportes voluntarios confidenciales serán clasificados como reservados en términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y no podrán ser utilizados como elementos de juicio en procedimientos sancionadores, sin perjuicio del ejercicio de las facultades de verificación que en términos de la propia Ley ejerza la Secretaría.

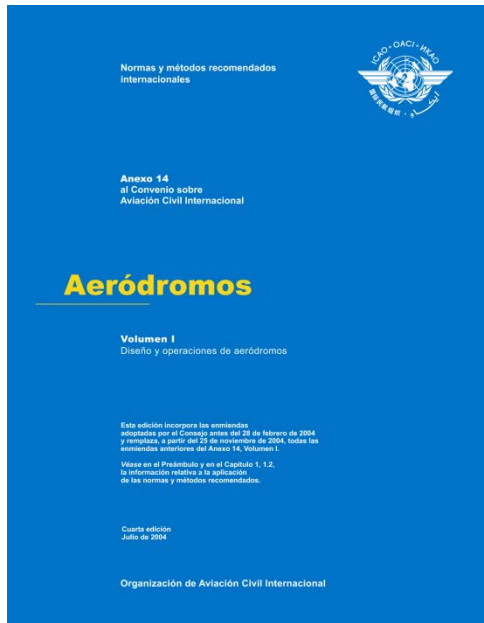
Peligro Aviar y Control de Fauna

CONTENIDO

- ANTECEDENTES
- SITUACIÓN ACTUAL

ANTECEDENTES

El Anexo 14 Aeródromos, recomienda adoptar las medidas necesarias para reducir al mínimo el riesgo de colisiones de aves y otros animales con las aeronaves .



El propósito fundamental es facilitar información necesaria para desarrollar e implementar un sistema eficaz de control de las aves y otros animales silvestres.

El Manual de Servicios Aeroportuarios parte 3 Doc. 9137 destaca la importancia de una buena organización y planificación a la hora de desarrollar un programa satisfactorio de control de aves y otros animales silvestres.

SITUACIÓN ACTUAL

El Estado lleva a cabo trabajos entre las áreas técnicas y jurídicas de la SCT, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), y la Dirección General de Vida Silvestre (DGVS) dependiente de la SEMARNAT. Como resultado de estos trabajos se crean las bases de colaboración.

Bases de Colaboración



“Las Bases de colaboración tiene por objeto desarrollar mecanismos de colaboración para la planeación, implementación y seguimiento, de medidas y acciones para prevenir incidentes y accidentes de aviación relacionados con la fauna.”

SITUACIÓN ACTUAL

RIAF

“Por otra parte y como instrumento de análisis y estadística se cuenta con el Sistema Base de Datos para el **Registro de Incidentes y Accidentes de Aeronaves con Fauna en los Aeropuertos de México** (RIAF), proyecto desarrollado e implementado por parte de la autoridad aeronáutica el cual se constituye en una herramienta para realizar en forma rápida y eficiente, el registro de todo aquel evento relacionado con el peligro de fauna en los Aeropuertos de México.



Reportemos la presencia de fauna o impactos en un aeropuerto

Lo que sabemos y lo que falta conocer

Los minutos invertidos en reportar que se observó fauna o hubo una colisión, serán un gran aporte para reconocer y valorar los riesgos que están enfrentando nuestros aeropuertos y promover que el manejo de fauna sea más eficiente, lo cual nos beneficia a todos.

En estados Unidos, se calcula que cada año se pierden 592,000 hrs de aeronaves, \$470 millones de dólares en costos directos y \$1.44 millones de dólares en costos indirectos por impactos con fauna.

México cuenta con sitio web para realizar los reportes en línea de forma rápida y sencilla.

En México no se ha integrado información similar para contar con estadísticas.

Cada año se registran en las aeronaves civiles de EU entre 7,000 y 8,000 Impactos con fauna.

De 1990 a 2008 se han reportado 87,216 Impactos en Estados Unidos.

Cualquier aeronave corre el riesgo de colisionar con fauna.

Alrededor del mundo, de 1998 a 2008 se han destruido 210 aeronaves y 229 personas han muerto.

www.riaf.sct.gob.mx



GRACIAS