



REPÚBLICA DEL PARAGUAY

DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**DINAC R19
GESTIÓN DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

Esta edición fue aprobada por Resolución N° 1185/2026.-

SEGUNDA EDICIÓN – R00 – AÑO 2026

REGISTROS DE ENMIENDAS

REGISTRO DE ENMIENDAS			
NÚM.	FECHA DE APLICACIÓN	FECHA DE ANOTACIÓN	ANOTADA POR
01			
02			
03			
04			
05			
06			
07			
08			
09			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

ÍNDICE

ÍTEM	TEMAS	EDICIÓN/AMDT	PÁG .
N.A	TAPA.	SEGUNDA EDICIÓN	N/A
I	REGISTRO DE ENMIENDAS.	SEGUNDA EDICIÓN	N/A
II	ÍNDICE.	SEGUNDA EDICIÓN	N/A
II	REFERENCIAS.	SEGUNDA EDICIÓN	N/A
IV	ANTECEDENTES.	SEGUNDA EDICIÓN	N/A
CAPÍTULO 1	DEFINICIONES	SEGUNDA EDICIÓN	1-5
CAPÍTULO 2	APLICACIÓN	SEGUNDA EDICIÓN	1-1
CAPITULO 3	PROGRAMA ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)		
3.1	Generalidades	SEGUNDA EDICIÓN	1-8
3.2	Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional. (componente 1 del SSP)	SEGUNDA EDICIÓN	2-8
3.3	Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional. (componente 2 del SSP)	SEGUNDA EDICIÓN	3-8
3.4	Aseguramiento estatal de la seguridad operacional. (componente 3 del SSP)	SEGUNDA EDICIÓN	5-8
3.5	Promoción estatal de la seguridad operacional. (componente 4 del SSP)	SEGUNDA EDICIÓN	7-8
CAPÍTULO 4	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)		
4.1	Generalidades.	SEGUNDA EDICIÓN	1-3
4.2	Aceptabilidad del SMS	SEGUNDA EDICIÓN	1-3
4.3	Otros enfoques de reglamentación del SMS	SEGUNDA EDICIÓN	2-3
CAPÍTULO 5	DESARROLLO DE INTELIGENCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL		
5.1	Generalidades	SEGUNDA EDICIÓN	1-5
5.2	Sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.	SEGUNDA EDICIÓN	1-5
5.3	Análisis de datos e información sobre seguridad operacional.	SEGUNDA EDICIÓN	3-5
5.4	Protección de datos e información sobre seguridad operacional.	SEGUNDA EDICIÓN	3-5
5.5	Compartición e intercambio de información sobre seguridad operacional.	SEGUNDA EDICIÓN	4-5
APENDICE 1	ELEMENTOS CRITICFOS (CE) DEL SISTEMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN		

	DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSO)		
1	Legislación aeronáutica básica (CE-1)	SEGUNDA EDICIÓN	1-3
2	Reglamentos de explotación específicos (CE-2)	SEGUNDA EDICIÓN	1-3
3	Sistemas y funciones estatales (CE-3)	SEGUNDA EDICIÓN	2-3
4	Personal técnico cualificado (CE-4)	SEGUNDA EDICIÓN	2-3
5	Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional (CE-5)	SEGUNDA EDICIÓN	2-3
6	Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones (CE-6)	SEGUNDA EDICIÓN	3-3
7	Obligaciones de vigilancia (CE-7)	SEGUNDA EDICIÓN	3-3
8	Solución de problemas de seguridad operacional (CE-8)	SEGUNDA EDICIÓN	3-3
APENDICE 2	MARCO PARA UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)		
1	Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (componente 1 del SMS)	SEGUNDA EDICIÓN	2-5
2	Gestión de riesgos de seguridad operacional (componente 2 del SMS)	SEGUNDA EDICIÓN	3-5
3	Aseguramiento de la seguridad operacional (componente 3 del SMS)	SEGUNDA EDICIÓN	4-5
4	Promoción de la seguridad operacional (componente 4 del SMS)	SEGUNDA EDICIÓN	5-5
APENDICE 3	PRINCIPIOS PARA LA PROTECCIÓN DE DATOS E INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL Y LAS FUENTES CONEXAS		
1	Principios generales	SEGUNDA EDICIÓN	1-4
2	Principios de protección	SEGUNDA EDICIÓN	2-4
3	Principios de excepción	SEGUNDA EDICIÓN	2-4
4	Divulgación al publico	SEGUNDA EDICIÓN	3-4
5	Responsabilidad del custodio de los datos e información sobre seguridad operacional	SEGUNDA EDICIÓN	3-4
6	Protección de los datos registrados	SEGUNDA EDICIÓN	3-4

REFERENCIAS

Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional	Gestión de la Seguridad Operacional, tercera edición.-
Ley N° 1860/2002	Código Aeronáutico de la República del Paraguay.-
Ley N° 73/1990	Carta orgánica de la DINAC.-
Ley N° 2199/2003	Que dispone la reorganización de los órganos colegiados encargados de la Dirección de Empresas y entidades del Estado Paraguayo
Resolución DINAC N° 395/2016	Por la que se actualiza el Organigrama de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil- DINAC, diferenciándose las áreas normativas de las proveedoras de servicios, como parte del Plan de Medidas correctivas de la Auditoria OACI (USAP) del año 2008 y USOAP del año 2009.-
Documento OACI 9713, Tercera Edición.-	Vocabulario de Aviación Civil Internacional.-
Documento OACI 9734, Tercera Edición.-	Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional. Parte A- Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad Operacional.-
Documento OACI 9859, Cuarta Edición.-	Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).-
DINAC R00, Tercera Edición	Desarrollo y enmienda de Reglamentos, Manuales y Circulares de Asesoramiento.-

ANTECEDENTES

El Paraguay, es signatario del convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago-1944), según Decreto N° 10.818/45 y ratificado por el Congreso Nacional por Ley N° 09/48.

El Paraguay asume el compromiso establecido en el **Capítulo 6-“Normas y Métodos recomendados internacionales”, Artículo 37-“Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales”** del Convenio de Chicago, que textualmente se transcribe: *“Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”*.

La finalidad de este reglamento es ayudar a manejar los riesgos de seguridad operacional de la aviación. En virtud de la creciente complejidad del sistema mundial de transporte aéreo y de la interrelación de sus actividades de aviación necesarias para garantizar la operación segura de las aeronaves, este reglamento sirve de apoyo a la evolución continua de una estrategia preventiva que permita mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional. Esta estrategia preventiva de seguridad operacional se basa en la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) que se ocupe sistemáticamente de los riesgos de seguridad operacional.

La implantación eficaz de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) se lleva a cabo mediante un proceso gradual, ya que se requiere tiempo para su plena maduración. Entre los factores que afectan al tiempo que se necesita para establecer un programa estatal de seguridad operacional (SSP) figuran la complejidad del sistema de transporte aéreo y la madurez de las capacidades en materia de supervisión de la seguridad operacional de la aviación.

Esta primera edición del DINAC R19 – Gestión de la Seguridad Operacional contempla la enmienda 1 del Anexo 19, la misma deriva de la 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, e incluye la *Elaboración ulterior de disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional y 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*.

La segunda edición del DINAC R19, corresponde a la enmienda 2 del Anexo 19, en el cual se refuerza el enfoque proactivo y basado en datos del Programa Estatal de Seguridad (SSP) y el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS). Amplía la aplicabilidad del SMS a operadores RPAS internacionales y helipuertos certificados, mejorando la cultura de seguridad y la inteligencia de datos.

CAPÍTULO 1.

DEFINICIONES

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas y métodos recomendados para la gestión de la seguridad operacional, tienen los significados siguientes:

ACCIDENTE. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
hallarse en la aeronave, o

por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

por exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

- c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3.- El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del DINAC R13.

Nota 4.- En el Adjunto E del DINAC R 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave

ACTUACION HUMANA: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

AERONAVE. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

AVIÓN (aeroplano). Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL. Conjunto de hechos o valores definidos o recopilados con fines de referencia, procesamiento o análisis que podrían usarse para mantener o mejorar la seguridad operacional.

DEFENSAS. Medidas de mitigación específicas, controles preventivos o medidas de recuperación aplicadas para evitar que suceda un peligro o que aumente a una consecuencia indeseada.

EJECUTIVO RESPONSABLE. Persona única e identificable que es responsable del rendimiento eficaz y eficiente del SMS del proveedor de servicios.

ERRORES. Acción u omisión, por parte de un miembro del personal de operaciones, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de organización o de un miembro del personal de operaciones.

GESTIÓN DEL CAMBIO. Proceso formal para gestionar los cambios dentro de una organización de forma sistemática, a fin de conocer los cambios que puede tener un impacto en las estrategias de mitigación de peligros y riesgos identificados antes de implementar tales cambios.

ESTADO DE DISEÑO. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

ESTADO DE FABRICACIÓN†. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

ESTADO DE FABRICACIÓN††. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

ESTADO DEL EXPLOTADOR. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

ESTADO DE MATRÍCULA. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota. - En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que figura en los Criterios y Texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587)

HELICÓPTERO. Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Nota.- Algunos Estados emplean el término “giroavión” como alternativa de “helicóptero”.

INCIDENTE. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Nota.- Entre los tipos de incidentes que son de interés para los estudios relacionados con la seguridad operacional figuran los incidentes enumerados en el DINAC R13, Adjunto C.

INDICADOR DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL. Métrica que se usa para medir y monitorear el rendimiento en seguridad operacional del Estado o proveedor de servicios, que incluye sus avances hacia el logro de un objetivo de seguridad operacional.

INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL. Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto para fines de gestión de la seguridad operacional y el desarrollo de inteligencia de seguridad operacional.

LESIÓN GRAVE. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales

META DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL. La meta proyectada o prevista del Estado y proveedor de servicios que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado.

MITIGACIÓN DE RIESGOS. Proceso de incorporación de defensas, controles preventivos o medidas de recuperación para reducir la gravedad o probabilidad de la consecuencia proyectada de un peligro.

NIVEL ACEPTABLE DEL RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (ALoSP). Nivel de rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil en un Estado, como se define en su programa estatal de seguridad operacional, expresado en términos de objetivos e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

OBJETIVO DE SEGURIDAD OPERACIONAL. Declaración relativa al resultado de seguridad operacional que se persigue.

OBJETIVO DE SEGURIDAD OPERACIONAL. Una declaración breve y de alto nivel del logro de seguridad operacional o resultado deseado que ha de conseguirse mediante el programa estatal de seguridad operacional o el sistema de gestión de la seguridad operacional del proveedor de servicios.

Nota.- Los objetivos de seguridad operacional se elaboran a partir de los

principales riesgos de seguridad operacional de la organización y deberían tenerse en cuenta durante la subsiguiente elaboración de indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional.

PELIGRO. Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

PERSONAL DE OPERACIONES. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

Nota.- Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala. -

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP). Conjunto integrado de leyes, reglamentos, políticas, objetivos, procesos, procedimientos y actividades con el objetivo de gestionar la seguridad operacional a nivel estatal.

RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL. Efecto medible de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional.

RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL. La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

SEGURIDAD OPERACIONAL. Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.

SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL. Función desempeñada por el Estado para garantizar que las personas y las organizaciones que llevan a cabo una actividad aeronáutica cumplan las leyes y reglamentos nacionales relacionados con la seguridad operacional.

VIGILANCIA. Actividades estatales mediante las cuales el Estado verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

CAPÍTULO 2.

APLICACIÓN

2.1

Las normas de este reglamento se aplicarán a las funciones de gestión de la seguridad operacional que atañen, o sirven de apoyo directo, a la operación segura de las aeronaves.

Nota 1.- *En el Capítulo 3 figuran disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional, las cuales se relacionan con un programa estatal de seguridad operacional.*

Nota 2.- *En el Capítulo 4 figuran disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para los proveedores de servicios que se especifican en 3.3.2, las cuales se relacionan con sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).*

Nota 3.- *Ninguna disposición de este reglamento tiene por objeto transferir las responsabilidades de los proveedores de servicios que se especifican en 3.3.2. Esto incluye las funciones que atañen, o sirven de apoyo directo, a la operación segura de las aeronaves.*

Nota 4.- *En el contexto de este reglamento, por “responsabilidad” (en singular) se entiende la “responsabilidad estatal” con respecto a las obligaciones internacionales contraídas en el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en tanto que al término “responsabilidades” (en plural) se le da su significado ordinario (es decir, se usa al referirse a las funciones y actividades que pueden delegarse).*

CAPÍTULO 3.

PROGRAMA ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)

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

Nota 2.- Las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional relativas a tipos específicos de actividades de aviación se tratan en los DINAC R's pertinentes.

Nota 3.- El Anexo 1 contiene principios básicos de gestión de la seguridad operacional que se aplican al proceso de evaluación médica de las personas titulares de licencias. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

Nota 4.— El objetivo de este capítulo es velar por que los Estados implementen un SSP que respalde la evolución continua de una estrategia proactiva para gestionar los riesgos de seguridad operacional y mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

3.1

GENERALIDADES.

3.1.1

La DINAC establecerá, gestionará un SSP de conformidad con los componentes que se indican en 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5, con el apoyo de una descripción del sistema.

Nota 1.- La forma de establecer y gestionar el SSP varía de un Estado a otro debido a varios aspectos que incluyen, entre otros, la complejidad del sistema de aviación civil del Estado, tal como se plasma en la descripción del sistema, el ordenamiento jurídico del Estado y las prioridades de la aviación civil del Estado.

Nota 2.- En el Manual de Seguridad Operacional (Doc. 9859) figura orientación sobre la elaboración de una descripción del sistema y la identificación de interfaces.

Nota 3.— Un Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación (NASP) conforme al Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 10004) y al Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación pertinente complementa los procesos y actividades del SSP que se indican en este capítulo. En el Manual de elaboración de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación (Doc. 10131) figura orientación sobre las NASP.

3.1.2

En el establecimiento y la gestión de un SSP, debería prestarse una atención específica a las implicaciones para la actuación humana.

Nota.— Las orientaciones sobre las implicaciones de la actuación humana para el SSP figuran en el Manual de actuación humana para organismos reguladores (Doc 10151).

3.2

POLÍTICA, OBJETIVOS Y RECURSOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL (COMPONENTE 1 DEL SSP)

3.2.1

LEGISLACIÓN AERONÁUTICA BÁSICA

3.2.1.1

La DINAC establecerá legislación aeronáutica básica de conformidad con la

Sección 1 del Apéndice 1.

3.2.2 REGLAMENTOS DE EXPLOTACIÓN ESPECIFICOS

3.2.2.1 La DINAC establecerá reglamentos de explotación específicos de conformidad con la sección 2 del Apéndice 1

3.2.2.2 La DINAC examinará periódicamente los reglamentos específicos de funcionamiento, los textos de orientación y las políticas de implantación para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiadas.

3.2.3 SISTEMAS Y FUNCIONES ESTATALES

3.2.3.1 La DINAC establecerá un sistema y funciones estatales de conformidad con la Sección 3 del Apéndice 1.

3.2.3.2 La DINAC establecerá las funciones y actividades de su SSP, pero podrán delegarlas en otro estado, organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) u organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), cuando proceda.

Nota.— Los Estados conservan la responsabilidad de las funciones y actividades del SSP delegadas en otro Estado, RSOO o RAIO. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la delegación de las funciones y actividades del SSP. En el Manual de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734), Parte B — Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional, y en el Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9946) figura orientación adicional sobre el establecimiento de RSOO y RAIO, respectivamente.

3.2.3.3 La DINAC establecerá una política y objetivos de seguridad operacional que reflejen su compromiso con respecto a la seguridad operacional y faciliten la promoción de una cultura positiva en la comunidad de la aviación con respecto a la seguridad operacional en la comunidad de la aviación.

3.2.3.4 Las funciones del SSP, la política y los objetivos de seguridad operacional deberán documentarse y examinarse periódicamente para garantizar que sigan siendo pertinentes y apropiados para el Estado.

3.2.3.5 La DINAC se cerciorará de que el papel de las administraciones de aviación civil se refleje adecuadamente en la planificación de respuesta ante emergencias y la gestión de crisis a escala estatal

3.2.4 PERSONAL TÉCNICO CUALIFICADO

3.2.4.1 La DINAC establecerá requisitos mínimos en relación con las cualificaciones del personal técnico de conformidad con la sección 4 del Apéndice 1.

Nota.- El término “personal técnico” se refiere a las personas que desempeñan funciones relacionadas con la seguridad operacional.

3.2.5 ORIENTACIÓN TÉCNICA, INSTRUMENTOS Y SUMINISTRO DE INFORMACIÓN CRÍTICA EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

3.2.5.1 La DINAC establecerá orientación técnica e instrumentos y suministrará información crítica para la seguridad operacional de conformidad con la sección 5 del Apéndice 1.

3.3 GESTIÓN ESTATAL DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (COMPONENTE 2 DEL SSP)

3.3.1 OBLIGACIONES DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS, CERTIFICACIONES, AUTORIZACIONES Y APROBACIONES.

3.3.1.1 La DINAC cumplirá las obligaciones de otorgamiento de licencias, certificación, autorización con la sección 6 del Apéndice 1.

3.3.2 OBLIGACIONES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Nota.— Las normas de esta sección no pretenden fomentar la duplicación de la vigilancia de los proveedores de servicios que han recibido aprobaciones de más de un Estado.

3.3.2.1 La DINAC exigirá que los siguientes proveedores de servicios bajo su autoridad implanten un SMS:

- a) Organizaciones de instrucción reconocidas, de conformidad con el DINAC R141, que están expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios;
- b) Explotadores de aviones o helicópteros autorizados para llevar a cabo actividades de transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con los DINAC R121 y DINAC R135, respectivamente;

Nota.— Cuando un organismo de mantenimiento reconocido no lleva a cabo las actividades de mantenimiento, de conformidad con el Anexo 8, Parte II, capítulo 6, según lo dispuesto en el Anexo 6, Parte I, 8.1.2 b), o el Anexo 6, Parte III, sección II, 6.1.2 b), dichas actividades se incluyen en el ámbito de aplicación del SMS del explotador.

- c) explotadores que disponen de un certificado de explotador de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y están autorizados a realizar operaciones internacionales de conformidad con el Anexo 6, Parte IV;

Nota.— Cuando un organismo de mantenimiento reconocido no lleve a cabo las actividades de mantenimiento de conformidad con el Anexo 6, Parte IV, dichas actividades se incluirán en el ámbito de aplicación del SMS del explotador.

- d) Organismos de mantenimiento reconocidos que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el DINAC R145, respectivamente;

- e) organismos de mantenimiento reconocidos que proporcionan servicios a explotadores autorizados a realizar operaciones RPAS internacionales de conformidad con el Anexo 6, Parte IV;

- f) Proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS), de conformidad con el DINAC R11; y

- g) Explotadores de aeródromos certificados, o helipuertos certificados de conformidad con el DINAC R14, Volumen I y Volumen II, respectivamente.

Nota.- En el Capítulo 4 figuran otras disposiciones relacionadas con la implantación de un SMS por parte de los proveedores de servicios.

3.3.2.2 La DINAC establecerá criterios para que los explotadores de la aviación general Internacional de aviones grandes o de turborreactor, de conformidad con el Anexo 6, Parte II, sección 3, implanten un sistema SMS

Nota.- En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859) figuran orientaciones sobre la fijación de criterios aplicables a los proveedores de servicios relativos a la implementación de un SMS

3.3.2.3 En los criterios establecidos por la DINAC de conformidad con 3.3.2.2 se tendrán en cuenta los elementos y el marco SMS figuran en el apéndice 2.

Nota.- En el Manual de Implementación de gestión de la seguridad operacional SSP/SMS DINAC R1105 figura orientación sobre cómo establecer los criterios para implementar un SMS para los explotadores de la aviación general internacional.

3.3.3 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

3.3.3.1 La DINAC a través del CIPAA establecerá un proceso para investigar accidentes e incidentes de conformidad con el DINAC R13, en apoyo de la gestión de la seguridad operacional en el estado.

3.3.4 IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

3.3.4.1 La DINAC establecerá y mantendrá un proceso para identificar peligros a nivel del Estado partir de la información y los datos recopilados sobre seguridad operacional.

Nota.- En los informes finales sobre accidentes e incidentes puede encontrarse información adicional para identificar peligros o problemas de seguridad operacional que sirvan de fundamento para tomar medidas preventivas.

3.3.4.2 La DINAC creará y mantendrá un proceso para garantizar la evaluación de los riesgos de seguridad operacional asociados a peligros identificados a nivel del Estado.

Nota.— En 5.2 y 5.3 se encuentran disposiciones adicionales relativas a la inteligencia de seguridad operacional que sirven de ayuda para identificar peligros a nivel del Estado y evaluar los correspondientes riesgos de seguridad operacional.

3.3.4.3 La DINAC deberá revisar periódicamente los peligros y riesgos de seguridad operacional conexos relacionados con las cuestiones emergentes en sus sistemas de aviación de aviación civil.

3.3.5 GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

3.3.5.1 La DINAC establecerá mecanismos para la solución de problemas de seguridad operacional de conformidad con la sección 8 del Apéndice 1.

3.3.5.2 La DINAC elaborará, mantendrá y documentará los procesos para gestionar los riesgos de seguridad operacional que surjan de peligros identificados a nivel del Estado.

Nota 1.- Los resultados de las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional pueden usarse al ordenar por prioridad las acciones para gestionar los riesgos de seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre el proceso de gestión de la seguridad operacional.

Nota 2.- Para reducir el riesgo global en el sistema de aviación cuando se gestionan riesgos de seguridad operacional, resulta conveniente tener en cuenta el impacto en la seguridad de la aviación que tienen las estrategias de gestión de riesgos aplicadas en otros ámbitos (p. ej., seguridad de la aviación, facilitación, aspectos económicos y medioambiente) y viceversa.

3.3.5.3 La DINAC debe examinar periódicamente la necesidad de hacer extensiva la aplicación del SMS a otros sectores de la aviación además de los previstos en 3.3.2, de acuerdo con el marco para un SMS que figura en el apéndice 2, como un control de riesgo de la seguridad

3.4 ASEGURAMIENTO ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(COMPONENTE 3 DEL SSP)**3.4.1 OBLIGACIONES DE VIGILANCIA**

Nota.— Las normas de esta sección no pretenden fomentar la duplicación de la vigilancia de los proveedores de servicios que han recibido aprobaciones de más de un Estado.

3.4.1.1 La DINAC cumplirá las obligaciones de vigilancia de conformidad con la sección 7 del Apéndice

3.4.1.2 La DINAC establecerá procedimientos para priorizar relacionadas las actividades de supervisión relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención.

Nota.— Los perfiles organizativos de riesgos, incluidos los resultados de los procesos de identificación de peligros y evaluación de riesgos conforme a 3.3.4, actividades de vigilancia, evaluaciones de SMS y monitoreo del rendimiento en seguridad operacional, pueden proporcionar información para planificar, priorizar y preparar las actividades de vigilancia.

3.4.1.3 La DINAC implementará mecanismos para:

- a) examinar periódicamente los SMS de los proveedores de servicios que se especifican en 3.3.2.1; y
- b) vigilar el rendimiento en materia de seguridad operacional de los proveedores de servicios que se especifican en 3.3.2.

Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figuran orientaciones sobre la evaluación periódica del SMS de los proveedores de servicios.

3.4.1.4 La DINAC establecerá una política de supervisión que especifique las condiciones y circunstancias en las cuales los proveedores de servicios con un SMS pueden encargarse de sucesos que suponen algunos problemas respecto a de la seguridad operacional, y resolverlos, internamente, en el contexto de su SMS, a satisfacción de la autoridad estatal competente

3.4.2 MEDICIÓN Y VIGILANCIA DEL RENDIMIENTO ESTATAL EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

3.4.2.1 La DINAC determinará indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, complementados con medios cualitativos si es necesario, y metas de rendimiento cuando corresponda, para medir y vigilar el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil del Estado y los avances con respecto al logro de sus objetivos de seguridad operacional.

Nota 1.— En el Manual de Implementación de gestión de la seguridad operacional DINAC R1105 figura orientación para establecer indicadores, medios cualitativos y el uso correcto de las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional, destinados a medir y vigilar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

Nota 2.— En 5.3.1 se encuentran disposiciones adicionales relativas a la inteligencia de seguridad operacional que sirven de apoyo a la fijación de indicadores de rendimiento de seguridad operacional para la medición y el monitoreo del rendimiento de seguridad operacional del Estado.

3.4.2.2 La DINAC deberá velar por que los medios que establezcan los proveedores de servicios que se especifican en 3.3.2.1 para medir el rendimiento en materia de seguridad operacional consideren la medición y el monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional consideren la medición y monitoreo en materia

de seguridad operacional a nivel estado, cuando corresponda

Nota.— *La colaboración entre la DINAC y los proveedores de servicios (y las RSOO, cuando proceda) facilita el establecimiento de una medición y vigilancia eficaces del rendimiento en materia de seguridad operacional en todo el sistema de aviación civil del Estado.*

3.4.3 GESTIÓN DEL CAMBIO

3.4.3.1 La DINAC deberá elaborar y mantener un proceso para manejar de manera proactiva los cambios en el ámbito estatal a fin de lograr que los riesgos de seguridad operacional que implican los cambios estén debidamente controlados, permitiendo al mismo tiempo el logro de los resultados deseados.

Nota.— *En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la gestión del cambio.*

3.4.4 MEJORA CONTINUA DEL SSP

3.4.4.1 La DINAC elaborará y mantendrán un proceso para evaluar la eficacia de las medidas tomadas para gestionar los riesgos de seguridad operacional y resolver los problemas de seguridad operacional.

3.4.4.2 La DINAC deberá evaluar periódicamente la eficacia de los procesos y actividades de su SSP para propiciar la mejora continua de su nivel su SSP.

3.5 PROMOCIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (COMPONENTE 4 DEL SSP)

3.5.1 La DINAC comunicará las funciones del SSP, la política y los objetivos de seguridad operacional a toda su comunidad de la aviación y entre las partes interesadas que inciden en la seguridad operacional de la aviación.

3.5.2 La DINAC instrumentará medios para promover la seguridad operacional en apoyo de la consecución de sus objetivos al respecto y el desarrollo de una cultura positiva de la seguridad operacional en toda su comunidad de la aviación y entre las partes interesadas que inciden en la seguridad operacional de la aviación.

Nota.— *Entre los medios para promover la seguridad operacional pueden contarse, entre otros, los siguientes: un plan de comunicación sobre seguridad operacional, mapas de interacción de las partes interesadas, campañas en las redes sociales, informes anuales sobre seguridad operacional, foros de colaboración con la industria e iniciativas específicas.*

CAPÍTULO 4.

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

Nota 1.— El cumplimiento de los reglamentos de seguridad operacional para obtener una licencia, un certificado, una autorización o una aprobación constituye la base para la implementación de un SMS. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la implementación de un SMS.

Nota 2.— Los proveedores de servicios con aprobaciones múltiples que requieran un SMS podrán optar por incluirlas todas en el ámbito de aplicación de un único SMS.

Nota 3.— Los proveedores de servicios pueden optar por integrar su SMS con otros sistemas de gestión. El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859) contiene importantes consideraciones relativas a este enfoque destinadas a los Estados y los proveedores de servicios.

4.1 GENERALIDADES

4.1.1 El SMS de cada proveedor de servicios que se especifica en 3.3.2.1 del presente reglamento:

- se establecerá y gestionará de conformidad con los elementos del marco que figuran en el apéndice 2;
- abarcará un ámbito definido de productos y servicios;
- se complementará con una descripción del servicio que incluya la identificación de las interfaces organizacionales pertinentes.

Nota 1.— El modo en que se establece y gestiona un SMS difiere de un proveedor de servicios a otro y depende de muchas variables, tales como el tamaño y la complejidad. El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859) ofrece orientación sobre la forma de adecuar el SMS.

Nota 2.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) figura orientación sobre la gestión de interfaces y la descripción de sistemas.

4.1.2 La DINAC se asegurará de que cada proveedor de servicios que se especifica en 3.3.2.1 del presente reglamento elabore un plan para facilitar la implementación del SMS.

4.1.3 En el establecimiento y la gestión de un SMS, deben tenerse en cuenta específicamente las implicaciones para la actuación humana.

4.2 ACEPTABILIDAD DEL SMS

4.2.1 El SMS de una organización de instrucción reconocida, de conformidad con el Anexo 1, que está expuesta a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios será aceptable para el estado o estados responsables de la aprobación de la organización

4.2.2 El SMS de un explotador de aviones o helicópteros certificado que esté

autorizado a realizar actividades de transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, o Parte III, sección II, respectivamente, será aceptable para el estado del explotador.

Nota.— Cuando un organismo de mantenimiento reconocido no lleve a cabo las actividades de mantenimiento de conformidad con el Anexo 8, Parte II, capítulo 6, sino, como se estipula en el Anexo 6, Parte I, 8.1.2 b), o en el Anexo 6, Parte III, sección II, 6.1.2 b), dichas actividades se incluirán en el ámbito de aplicación del SMS del explotador, dichas actividades se incluirán en el ámbito de aplicación del SMS del explotador.

- 4.2.3 El SMS de un explotador certificado de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) que esté autorizado a realizar operaciones internacionales, de conformidad con el Anexo 6, Parte IV, será aceptable para el Estado del explotador.

Nota.- cuando un organismo de mantenimiento reconocido no lleve a cabo las actividades de mantenimiento de conformidad con el Anexo 6, Parte IV, dichas actividades se incluirán en el ámbito de aplicación del SMS del explotador..

- 4.2.4 El SMS de un organismo de mantenimiento reconocido que preste servicios a explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, o Parte III, sección II, respectivamente, será aceptable para el estado o estados responsables de la aprobación del organismo.

- 4.2.5 El SMS de un organismo de mantenimiento reconocido que preste servicios a explotadores autorizados a realizar operaciones RPAS internacionales, de conformidad con el Anexo 6, Parte IV, será aceptable para el Estado o Estados responsables de la aprobación del organismo.

- 4.2.6 El SMS de una organización responsable del diseño tipo de aeronaves, motores o hélices de acuerdo con el Anexo 8, será aceptable para el estado de diseño.

- 4.2.7 El SMS de una organización responsable de la fabricación de aeronaves motores o hélices, de acuerdo con el anexo 8, será aceptable para el estado de fabricación.

- 4.2.8 El SMS de un proveedor ATS, de acuerdo con el DINAC R11, será aceptable para el estado responsable de designar al proveedor.

- 4.2.9 El SMS de un explotador de aeródromo certificado o un helipuerto certificado, de acuerdo con el DINAC R14, Volumen I y Volumen II, respectivamente, será aceptable para la DINAC.

4.3 OTROS ENFOQUES DE REGLAMENTACIÓN DEL SMS

- 4.3.1 El SMS de un explotador de la aviación general internacional que realice operaciones con aviones grandes o de turborreactor de conformidad con el Anexo 6, Parte II, sección 3, se establecerá y gestionará para cumplir los criterios establecidos por el Estado de matrícula.

Nota.- El Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones Doc. 8335 contiene orientación sobre las responsabilidades de la DINAC en relación con las operaciones de arrendamiento, fletamento o intercambio. En el Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional Doc. 10059 figura orientación sobre la transferencia de las responsabilidades de la DINAC al Estado donde el explotador de aeronaves tiene sus oficinas principales o, si no cuenta con dichas oficinas, su domicilio permanente de conformidad con el Artículo 83 bis.

CAPÍTULO 5.

DESARROLLO DE LA INTELIGENCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Nota.— Este capítulo tiene por finalidad apoyar a los Estados en el desarrollo de inteligencia de seguridad operacional a fin de mantener o mejorar continuamente la eficacia de sus programas estatales de seguridad operacional.

5.1 GENERALIDADES

- 5.1.1** La DINAC deberá establecer una estrategia para el desarrollo de inteligencia de seguridad operacional que apoye la gestión de la seguridad operacional y la toma de decisiones.

Nota.— En el Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc 10159) figura orientación relativa a la estrategia para desarrollar inteligencia de seguridad operacional.

5.2 SISTEMAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

- 5.2.1** La DINAC establecerá un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) compuesto por una serie de procesos y estructuras integradas para captar, almacenar, procesar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional.

Nota 1.— El SDCPS también puede incluir algunas funciones de análisis.

Nota 2.— En el Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc. 10159) figura orientación sobre el SDCPS.

- 5.2.2** La DINAC se asegurará de que el SDCPS se base en métodos proactivos y reactivos de recopilación de datos e información sobre seguridad operacional.

Nota.— Un SDCPS puede incluir información aportada por fuentes del Estado, de la industria y públicas. El Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc 10159) ofrece orientación adicional sobre los métodos de recopilación de información y datos de seguridad operacional.

- 5.2.3** La DINAC se cerciorará de que se incorporen en el SDCPS los datos y la información sobre seguridad operacional recopilados por medio de los sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional.

Nota.— El SDCPS incluye los sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional establecidos por el Estado de conformidad con las disposiciones específicas para cada sector contenidas en otros anexos, procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y textos de orientación de apoyo. Además, el DINAC R13 contiene información sobre notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP). El Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc 10159) ofrece ejemplos de sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional.

- 5.2.4** La DINAC establecerá un sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional para recopilar datos e información sobre seguridad operacional no recopilados por los sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional.

5.2.5 La DINAC responsable de implementar el SSP contribuirá y tendrá acceso a los datos y la información sobre seguridad operacional en el SDCPS para apoyar sus responsabilidades en materia de seguridad operacional.

Nota 1.- Las autoridades estatales responsables de implementar el SSP incluyen a las autoridades de investigación de accidentes.

Nota 2.— Las disposiciones relativas a la protección de datos de seguridad operacional recopilados por medio de los sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional y a la información sobre seguridad operacional derivada de dichos sistemas pueden encontrarse en 5.4.1. Las disposiciones relativas a la protección de datos de seguridad operacional recopilados por medio de los sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional y a la información sobre seguridad operacional derivada de dichos sistemas, pueden encontrarse en la recomendación 5.4.2.

5.2.6 La DINAC utilizará, para la notificación de seguridad operacional, una taxonomía acorde con taxonomías normalizadas y que facilite:

- a) la identificación de peligros a nivel del Estado, según se indica en 3.3.4;
- b) una comparación uniforme de los datos y de la información de seguridad operacional; y
- c) la compartición y el intercambio de datos e información sobre seguridad operacional como se indica en 5.5.

Nota.- El Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc. 10159) contiene orientaciones sobre taxonomías normalizadas, entre ellas la taxonomía de ADREP.

5.2.7 La DINAC deberá establecer un medio para la gobernanza de datos e información sobre seguridad operacional.

Nota.— En el Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc 10159) figura orientación adicional acerca de la gobernanza de datos sobre seguridad operacional.

5.3. ANÁLISIS DE DATOS E INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

5.3.1 La DINAC establecerá y mantendrá procesos para analizar datos e información sobre seguridad operacional obtenida del SDCPS. Los procesos comprenderán diversos métodos de análisis en apoyo de:

- a) la elaboración de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, como se señala en 3.4.2.1;
- b) la identificación de peligros a nivel del Estado, como se indica en 3.3.4;
- c) la identificación de prácticas y estrategias operacionales existentes que han dado resultados positivos en materia de seguridad operacional; y
- d) el desarrollo de inteligencia de seguridad operacional.

Nota 1.— En los procesos para respaldar un análisis más integrado a nivel estatal pueden incluirse datos e información de fuentes no relacionadas con la seguridad operacional (por ejemplo, condiciones meteorológicas, terreno o seguridad de la aviación).

Nota 2.— En el Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc. 10059) figura orientación sobre diferentes tipos de análisis que pueden llevarse a cabo y las competencias necesarias para realizar dichos análisis.

5.4. PROTECCIÓN DE DATOS E INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

- 5.4.1** La DINAC brindará protección a los datos sobre seguridad operacional recopilados por medio de los sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional y a la información sobre seguridad operacional derivada de dichos sistemas, así como a sus fuentes conexas, de conformidad con el apéndice 3.

Nota.— *A los efectos del capítulo 5 y el apéndice 3, las fuentes incluyen a personas y organizaciones.*

- 5.4.2** La DINAC hará extensiva la protección aludida en 5.3.1 a los datos sobre seguridad operacional recopilados por medio de los sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional y a la información sobre seguridad operacional derivada de dichos sistemas, así como a sus fuentes conexas.

Nota 1.- *Para la notificación relacionada con la seguridad operacional es fundamental disponer de un entorno de notificación en el que los empleados y el personal operacional puedan tener la confianza de que las acciones u omisiones que correspondan a su formación y experiencia no serán objeto de sanciones.*

Nota 2.— *El Manual de gestión de la inteligencia de seguridad operacional (Doc 10159) contiene orientación relativa a los sistemas de notificación de seguridad operacional, tanto obligatoria como voluntaria.*

- 5.4.3** Con sujeción a lo dispuesto en 5.4.1 y 5.4.2, la DINAC no proporcionará o utilizará los datos o información sobre seguridad operacional recopilados, almacenados o analizados de conformidad con 5.2 o 5.3 para fines que no sean los de mantener o mejorar la seguridad operacional, a menos que la autoridad competente determine que, de conformidad con 5.5, se aplica un principio de excepción.

- 5.4.4** No obstante, lo dispuesto en 5.4.3, no se impedirá que la DINAC utilice los datos e información sobre seguridad operacional para tomar medidas de carácter preventivo, correctivo o de rectificación que sean necesarias para mantener o mejorar la seguridad operacional de la aviación.

Nota.- *El apéndice 3, 1.2, contiene una disposición específica que tiene por objeto garantizar que no haya superposición con la protección de los registros de las investigaciones del DINAC R13.*

- 5.4.5** La DINAC tomará las medidas necesarias, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional para alentar las notificaciones de seguridad operacional mediante los sistemas mencionados en 5.2.3 y 5.2.4.

Nota.- *En el Manual de Implementación de gestión de la seguridad operacional SSP/SMS DINAC R1105 figura orientación relacionada con una cultura positiva de seguridad operacional.*

- 5.4.6** La DINAC facilitará y promoverá las notificaciones de seguridad operacional armonizando sus leyes, reglamentos y políticas aplicables, según sea necesario.

- 5.4.7** Para apoyar la determinación a la que se hace referencia en 5.4.3, la DINAC establecerá y hará uso de arreglos apropiados concertados con antelación entre sus autoridades y los órganos estatales encargados de la seguridad operacional de la aviación y aquellos encargados de la administración de la justicia. Dichos arreglos tendrán en cuenta los principios establecidos en el Apéndice 3

Nota.- *Estos arreglos pueden formalizarse mediante legislación, acuerdos o memorandos de acuerdo.*

- 5.5 COMPARTICIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Nota.— *Por compartición se entiende dar, en tanto que por intercambio se entiende dar y recibir a cambio. El Manual de gestión de inteligencia de seguridad operacional (Doc 10159) contiene orientaciones sobre la compartición y el*

intercambio de información de seguridad operacional.

5.5.1 Si al analizar la información contenida en su SDCPS, la DINAC identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, la DINAC facilitará dicha información sobre seguridad operacional lo antes posible. Antes de compartir dicha información, acordarán el nivel de protección y las condiciones bajo las cuales se compartirá la información sobre seguridad operacional. El nivel de protección y las condiciones serán consecuentes con el apéndice 3.

5.5.2 La DINAC facilitará el establecimiento de medios para compartir o intercambiar oportunamente información sobre seguridad operacional a fin de promover la colaboración en la comunidad de la aviación, siempre que se tomen las medidas adecuadas para que la información de seguridad operacional solo se utilice para mantener y mejorar la seguridad operacional.

Nota 1.— Los medios para compartir o intercambiar oportunamente información sobre seguridad operacional pueden incluir acuerdos, asociaciones, equipos de colaboración en materia de seguridad operacional, foros y plataformas digitales/físicas.

Nota 2.— En el Código de conducta de la OACI para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional y en el Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc. 10159) puede obtenerse información sobre cómo compartir información sobre seguridad operacional.

5.5.3 La DINAC deberá promover la compartición y el intercambio de información e inteligencia pertinente sobre seguridad operacional entre los proveedores de servicios, siempre que se tomen las medidas adecuadas para que la información e inteligencia de seguridad operacional se utilicen únicamente con el objeto de mantener y mejorar la seguridad operacional.

APÉNDICE 1.

ELEMENTOS CRÍTICOS (CE) DEL SISTEMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSO)

(Véase el capítulo 3)

Nota 1.- En el Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734) se ofrece orientación sobre los elementos críticos (CE) de un sistema que permite a la DINAC cumplir sus responsabilidades funcionales de supervisión de la seguridad operacional.

Nota 2.- El concepto de “autoridades u organismos competentes” se emplea en un sentido genérico que incluye a todas las autoridades responsables de la gestión y la supervisión de la seguridad operacional de la aviación que pueden ser establecidas por los Estados como entidades independientes, tales como: las autoridades de aviación civil, las autoridades aeroportuarias, las autoridades ATS, la autoridad de investigación de accidentes y la autoridad meteorológica.

Nota 3.- Los CE del SSO se aplican, según proceda, a las autoridades que desempeñan funciones de supervisión de la seguridad operacional, así como a las autoridades que llevan a cabo la investigación de accidentes e incidentes u otras actividades estatales de gestión de la seguridad operacional.

Nota 4.- Véanse el apéndice 5 del Anexo 6, Parte I, y el apéndice 1 del Anexo 6, Parte III, para consultar disposiciones específicas sobre la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos.

1. LEGISLACIÓN AERONÁUTICA BÁSICA (CE-1)

- 1.1 La DINAC promulgará una legislación sobre aviación completa y efectiva, que concuerde con los requisitos que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para permitir la supervisión y gestión de la seguridad operacional de la aviación civil y el cumplimiento de los reglamentos por conducto de las autoridades u organismos competentes establecidos para dicho fin.

Nota.- Esto incluye asegurarse de que la legislación aeronáutica siga siendo pertinente y apropiada para el Estado.

- 1.2 La legislación sobre aviación contendrá disposiciones que proporcionarán al personal que lleva a cabo funciones de supervisión de la seguridad operacional acceso a las aeronaves, operaciones, instalaciones, personal y registros conexos, según convenga, de las personas y organizaciones que llevan a cabo una actividad aeronáutica.

2. REGLAMENTOS DE EXPLOTACIÓN ESPECÍFICOS (CE-2)

La DINAC promulgará reglamentos que como mínimo cubran los requisitos nacionales dimanantes de la legislación aeronáutica básica, en lo que respecta a procedimientos operacionales, productos, servicios, equipo e infraestructura normalizados, de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Nota.- El concepto de “reglamentos” se emplea en un sentido genérico y abarca, entre otras cosas, instrucciones, reglas, edictos, directivas, conjuntos de leyes, requisitos, políticas y órdenes.

3. SISTEMA Y FUNCIONES ESTATALES (CE-3)

3.1 La DINAC establecerá autoridades u organismos competentes, según convenga, que cuenten con el apoyo de personal suficiente y cualificado y con recursos financieros adecuados para la gestión de la seguridad operacional.

3.2 Se establecerán las funciones y los objetivos de seguridad operacional para las autoridades u organismos estatales, a fin de que cumplan sus responsabilidades de gestión de la seguridad operacional.

***Nota.-** Esto incluye la participación de organizaciones de aviación estatales en actividades específicas relacionadas con la gestión de la seguridad operacional en el Estado, y la creación de los roles, las responsabilidades y las relaciones de dichas organizaciones.*

3.3 La DINAC deberá tomar las medidas necesarias en relación con, entre otras cosas, la remuneración y las condiciones de empleo, a fin de garantizar la contratación y retención de personal cualificado para que desempeñe funciones de supervisión de la seguridad operacional.

3.4 La DINAC se asegurará de que el personal que desempeña funciones de supervisión de la seguridad operacional reciba la orientación sobre ética y conducta personal que le permita evitar conflictos de intereses reales o que se perciban en el desempeño de sus obligaciones oficiales.

3.5 La DINAC aplicará una metodología para determinar sus requisitos de dotación de personal encargado de desempeñar funciones de supervisión de la seguridad operacional.

***Nota-** Además, en el Apéndice 5 del Anexo 6, Parte I, y en el Apéndice 1 del Anexo 6, Parte III, se exige que el Estado del explotador aplique esa metodología para determinar sus requisitos de dotación de inspectores. Los inspectores son un subconjunto del personal que desempeña funciones de supervisión de la seguridad operacional.*

4. PERSONAL TÉCNICO CUALIFICADO (CE-4)

4.1 La DINAC establecerán los requisitos mínimos en relación con las cualificaciones del personal técnico que desempeña las funciones relacionadas con la seguridad operacional y tomará las medidas necesarias para ofrecer instrucción inicial y continua que resulte apropiada para mantener y mejorar la competencia de dicho personal al nivel deseado.

4.2 La DINAC implantará un sistema para mantener registros de instrucción para el personal técnico.

5. ORIENTACIÓN TÉCNICA, INSTRUMENTOS Y SUMINISTRO DE INFORMACIÓN CRÍTICA EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (CE-5)

5.1 La DINAC proporcionará instalaciones apropiadas, textos de orientación y procedimientos de carácter técnico actualizados y completos, información crítica sobre seguridad operacional, instrumentos y equipo y medios de transporte, según convenga, al personal técnico para que éste pueda desempeñar sus funciones de supervisión de la seguridad operacional con eficacia, de acuerdo con los procedimientos establecidos y de manera normalizada.

5.2 La DINAC proporcionará a la industria de la aviación orientación técnica sobre la aplicación de los reglamentos pertinentes.

6. OBLIGACIONES DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS, CERTIFICACIONES, AUTORIZACIONES Y/O APROBACIONES (CE-6)

La DINAC implantará procesos y procedimientos documentados para garantizar que las personas y organizaciones que realizan una actividad aeronáutica cumplan los requisitos establecidos antes de que se les permita ejercer los privilegios que les otorga una licencia, un certificado, una autorización o una aprobación para llevar a cabo la actividad aeronáutica pertinente.

7. OBLIGACIONES DE VIGILANCIA (CE-7)

La DINAC implantará procesos de vigilancia documentados, definiendo y planificando inspecciones, auditorías y actividades de observación continua, a fin de asegurarse, en forma preventiva, de que los titulares de una licencia, certificado, autorización y/o aprobación en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos establecidos. Esto abarca la vigilancia del personal designado por la autoridad para que, en su nombre, desempeñe las funciones de supervisión de la seguridad operacional.

8. SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (CE-8)

8.1 La DINAC hará uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas apropiadas, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.

8.2 La DINAC se asegurará de que los problemas de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por las personas y organizaciones que realizan una actividad aeronáutica, para solucionar los mismos.

APÉNDICE 2.

MARCO PARA UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

(Véase el capítulo 4, 4.1.1)

Nota 1.- En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la implantación de un marco para un SMS.

Nota 2.- Las interacciones de los proveedores de servicios con otras organizaciones pueden contribuir significativamente a la seguridad operacional de sus productos o servicios. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la gestión de las interacciones en relación con los SMS.

Nota 3.- En el contexto de este apéndice, en relación con los proveedores de servicios, el concepto de “obligación de rendición de cuentas” se refiere a una “obligación” que no puede delegarse, y “responsabilidades” se refiere a las funciones y actividades que pueden delegarse.

En este apéndice se especifica el marco para la implantación y el mantenimiento de un SMS. El marco consta de cuatro componentes y doce elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implantación de un SMS:

1. **OBJETIVOS Y RECURSOS DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (COMPONENTE 1 DEL SMS)**
 - 1.1 Compromiso de la dirección
 - 1.2 Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional
 - 1.3 Designación del personal clave de seguridad operacional
 - 1.4 Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias
 - 1.5 Documentación SMS
2. **GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (COMPONENTE 2 DEL SMS)**
 - 2.1 Identificación de peligros
 - 2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional
3. **ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (COMPONENTE 3 DEL SMS)**
 - 3.1 Monitoreo y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional
 - 3.2 Gestión del cambio
 - 3.3 Mejora continua del SMS
4. **PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (COMPONENTE 4 DEL SMS)**
 - 4.1 Instrucción y educación
 - 4.2 Comunicación de la seguridad operacional
1. **OBJETIVOS Y RECURSOS DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

- 1.1 Compromiso de la dirección
- 1.1.1 El proveedor de servicios definirá su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes. La política de seguridad operacional:
- a) reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;
 - b) incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;
 - c) incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
 - d) indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor de servicios e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias;
 - e) estará firmada por el directivo responsable de la organización;
 - f) se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y
 - g) se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios.
- 1.1.2 Teniendo debidamente en cuenta su política de seguridad operacional, el proveedor de servicios definirá sus objetivos en materia de seguridad operacional. Los objetivos de seguridad operacional:
- a) constituirán la base para la medición y el monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en 3.1;
 - b) reflejarán el compromiso del proveedor de servicios de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;
 - c) se comunicarán a toda la organización; y
 - d) se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el proveedor de servicios.
- 1.1.3 Al definir objetivos de seguridad operacional, el proveedor de servicios debería considerar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el ámbito estatal, según corresponda.

Nota.- En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre el establecimiento de objetivos de seguridad operacional.

1.2 OBLIGACIÓN DE RENDICIÓN DE CUENTAS Y RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El proveedor de servicios:

- a) identificará al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendir cuentas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz;
- b) definirá claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;
- c) determinará las responsabilidades de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como las de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;

- d) documentará y comunicará la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y
- e) definirá los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.

1.3 DESIGNACIÓN DEL PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El proveedor de servicios designará un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento del SMS.

Nota.- Las responsabilidades de la implantación y el mantenimiento del SMS pueden asignarse a una o más personas que desempeñen la función de gerente de seguridad operacional, como su única función o en combinación con otras obligaciones, siempre que esto no ocasione conflictos de intereses. El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) contiene orientaciones al respecto.

1.4 COORDINACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN DE RESPUESTAS ANTE EMERGENCIAS

- 1.4.1 El proveedor de servicios a quien se le exige que establezca y mantenga un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación garantizará que el plan de respuesta ante emergencias se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios o productos.

1.5 DOCUMENTACIÓN SMS

- 1.5.1 El proveedor de servicios preparará y mantendrá un manual de SMS en el que se describa:

- a) su política, objetivos y recursos de seguridad operacional;
- b) sus requisitos del SMS;
- c) sus procesos y procedimientos del SMS; y
- d) su obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS.

- 1.5.2 El proveedor de servicios preparará y mantendrá registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS.

Nota.- El Manual de SMS y los registros operacionales de SMS pueden adoptar la forma de documentos independientes o pueden integrarse a otros documentos organizativos (o documentación) que mantiene el proveedor de servicios.

2. GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS

- 2.1.1 El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso para identificar los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación, incluidos los peligros relacionados con las interfaces internas y externas.
- 2.1.2 La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos y preventivos.

2.2 EVALUACIÓN Y MITIGACIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- 2.2.1 El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.

Nota 1.- El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) y el Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc 10159) contienen orientaciones adicionales sobre el uso de métodos de análisis en las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional.

Nota 2.- A fin de reducir el riesgo global en el sistema de aviación, cuando se gestionan riesgos de seguridad operacional resulta conveniente tener en cuenta las repercusiones que tienen en la seguridad de la aviación las estrategias de gestión de riesgos aplicadas en otros ámbitos (por ejemplo, seguridad de la aviación, facilitación, economía y medioambiente) y viceversa.

3. ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

3.1 Medición y monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional

3.1.1 El proveedor de servicios establecerá medios para:

a) medir y monitorear el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;

b) medir y monitorear el progreso hacia el logro de los objetivos de seguridad operacional; y

c) validar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional.

Nota.- Un proceso de auditoría interna es un medio para verificar el cumplimiento de la reglamentación sobre seguridad operacional, y validar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la medición y el monitoreo del rendimiento en seguridad operacional, que incluye el proceso de auditoría interna, el establecimiento de indicadores del rendimiento en seguridad operacional, medios cualitativos y el uso correcto de metas de rendimiento en seguridad operacional.

3.2 GESTIÓN DEL CAMBIO

3.2.1 El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso para identificar los cambios que puedan afectar al nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus productos o servicios de aviación, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios.

3.3 MEJORA CONTINUA DEL SMS

3.3.1 El proveedor de servicios observará y evaluará sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS.

4. PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

4.1 INSTRUCCIÓN Y EDUCACIÓN

4.1.1 El proveedor de servicios creará y mantendrá un programa de instrucción en seguridad operacional que garantice que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.

4.1.2 El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.

4.2 COMUNICACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

El proveedor de servicios creará y mantendrá un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que:

a) garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;

b) difunda información crítica para la seguridad operacional;

- c) explique por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional; y
- d) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.

APÉNDICE 3.

PRINCIPIOS PARA LA PROTECCIÓN DE DATOS E INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL Y LAS FUENTES CONEXAS

(Véase el Capítulo 5, 5.34)

Nota 1.- La protección de los datos, la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas es esencial para garantizar su continua disponibilidad, ya que el uso de datos e información sobre seguridad operacional para fines que no sean los de mantener y mejorar la seguridad operacional puede impedir la disponibilidad futura de esos datos e información y tener un importante efecto adverso en dicha seguridad.

Nota 2.- Habida cuenta de los diferentes sistemas jurídicos de los Estados, éstos tienen la flexibilidad de redactar sus leyes y reglamentos de acuerdo con sus políticas y prácticas.

Nota 3.- Los principios que figuran en este Apéndice tienen el propósito de asistir a los Estados en la promulgación y adopción de sus leyes, reglamentos y políticas nacionales para proteger los datos y la información sobre seguridad operacional obtenida de su sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), así como las fuentes conexas, permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia y las medidas necesarias para mantener o mejorar la seguridad operacional de la aviación.

Nota 4.- El objetivo consiste en garantizar la continua disponibilidad de los datos y de la información sobre seguridad operacional al restringir su uso para fines que no sean mejorar la seguridad operacional de la aviación.

1. PRINCIPIOS GENERALES

1.1 La DINAC, por medio de sus leyes, reglamentos y políticas nacionales que protejan los datos y la información sobre seguridad operacional, y las fuentes conexas, garantizarán que:

- a) exista un equilibrio entre la necesidad de proteger los datos y la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, y la de administrar debidamente la justicia, a fin de mantener o mejorar la seguridad operacional de la aviación;
- b) se protejan los datos y la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, de conformidad con este apéndice; y
- c) se especifiquen las condiciones bajo las cuales los datos, la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas califican para ser protegidos; y
- d) se mantengan disponibles los datos y la información sobre seguridad operacional para los fines de mantener o mejorar la seguridad operacional de la aviación.

Nota.- La protección de los datos y la información sobre seguridad operacional, así como de las fuentes conexas, no tiene como intención interferir con la debida administración de la justicia ni con el mantenimiento o el mejoramiento de la seguridad operacional.

- 1.2 Cuando se ha instituido una investigación de conformidad con el DNAC R13, los registros relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes que se enumeran en 5.12 del DINAC R13 estarán sujetos a la protección acordada en dicha disposición en lugar de la protección acordada en virtud de este reglamento.

2. PRINCIPIOS DE PROTECCIÓN

- 2.1 La DINAC se asegurará de que los datos y la información sobre seguridad operacional no se utilicen para:

- a) procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales contra empleados, personal de operaciones u organizaciones;
- b) la divulgación al público; o
- c) para fines que no sean mantener o mejorar la seguridad operacional; a menos que se aplique un principio de excepción.

- 2.2 La DINAC concederá protección a los datos y la información sobre seguridad operacional, así como a las fuentes conexas garantizando que:

- a) se especifique la protección con base en la naturaleza de los datos y la información sobre seguridad operacional;
- b) se establezca un procedimiento formal para proteger los datos y la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas;
- c) los datos y la información sobre seguridad operacional no se utilizarán para fines distintos de aquellos para los que fueron recopilados, a menos que se aplique un principio de excepción; y
- d) en la medida en que se aplique un principio de excepción, La DINAC garantizará de que el uso de datos e información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales, se llevará a cabo sólo bajo garantías autorizadas.

Nota 1.- *El procedimiento formal puede incluir el requisito de que toda persona que solicite la divulgación de datos o información sobre seguridad operacional presente justificaciones para su divulgación.*

Nota 2.- *Las garantías autorizadas incluyen limitaciones o restricciones legales tales como órdenes de protección, audiencias a puerta cerrada, exámenes a puerta cerrada y no revelación de las identidades de los datos para la utilización o divulgación de información sobre seguridad operacional en procedimientos judiciales o administrativos.*

3. PRINCIPIOS DE EXCEPCIÓN

La DINAC hará excepciones respecto de la protección de los datos y la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, sólo cuando:

- a) determine que los hechos y circunstancias indican de manera razonable que el suceso pudo haber sido causado por un acto u omisión que, de acuerdo con las leyes nacionales, se considere que constituye una conducta de negligencia grave, un acto doloso o una actividad criminal;
- b) después de efectuar un examen de los datos o la información sobre seguridad operacional, determine que su divulgación es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que las ventajas de su divulgación pesan más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación tendrá en la futura recopilación y disponibilidad de los datos y la información sobre seguridad operacional; o
- c) después de efectuar un examen de los datos o información sobre seguridad operacional, determine que su divulgación es necesaria para mantener o mejorar la seguridad operacional, y que las ventajas de su

divulgación pesan más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación tendrá en la futura recopilación y disponibilidad de datos e información sobre seguridad operacional.

Nota 1.- *En la administración de la decisión, la autoridad competente tiene en cuenta el consentimiento de la fuente de los datos y la información sobre seguridad operacional.*

Nota 2. *-Se puede designar distintas autoridades competentes para diferentes circunstancias. La autoridad competente puede incluir, entre otras, las autoridades judiciales o aquellas encargadas de responsabilidades en el ámbito de la aviación, designadas de conformidad con la legislación nacional.*

4. DIVULGACIÓN AL PÚBLICO

4.1 Los Estados que disponen de leyes relativas al derecho de saber crearán, en el contexto de las solicitudes de divulgación al público, excepciones respecto a la divulgación al público para garantizar la continua confidencialidad de los datos y la información sobre seguridad operacional que se han suministrado voluntariamente.

Nota.- *Las leyes, reglamentos y políticas que comúnmente se denominan “leyes relativas al derecho de saber” (leyes de libertad de información, de registros abiertos, o de transparencia) permiten el acceso del público a la información en poder del Estado.*

4.2 Cuando se hace la divulgación de conformidad con la sección 3, La DINAC se asegurará de que:

- a) la divulgación al público de información personal pertinente incluida en los datos o la información sobre seguridad operacional cumple las leyes de confidencialidad que resulten aplicables; o
- b) la divulgación al público de los datos o la información sobre seguridad operacional se hace sin revelar las identidades y en forma resumida o combinada.

5. RESPONSABILIDAD DEL CUSTODIO DE LOS DATOS E INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

La DINAC se asegurará de que el SDCPS cuente con un custodio designado para que aplique la protección a los datos e información sobre seguridad operacional, de conformidad con las disposiciones aplicables de este apéndice.

Nota.- “Custodio” puede referirse a un individuo o a una organización.

6. PROTECCIÓN DE LOS DATOS REGISTRADOS

Nota 1.- *Las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por las leyes nacionales, por ejemplo, de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR) o grabaciones de la comunicación de fondo y del entorno acústico en los puestos de trabajo de los controladores del tránsito aéreo, pueden percibirse como una invasión de la privacidad en el caso del personal de operaciones, situación a la que otras profesiones no están expuestas.*

Nota 2- *El DINAC R13 contiene disposiciones sobre la protección de las grabaciones de los registradores de vuelo y las grabaciones de las dependencias de control del tránsito aéreo durante las investigaciones iniciadas de conformidad con ese reglamento. El Anexo 6 contiene disposiciones sobre la protección de las grabaciones de los registradores de vuelo durante operaciones normales.*

6.1 La DINAC proporcionará, por medio de las leyes y reglamentos nacionales, medidas específicas de protección en relación con el carácter confidencial y

el acceso del público a las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo.

- 6.2 La DINAC, por medio de las leyes y reglamentos nacionales, considerará las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por las leyes y reglamentos nacionales como datos privilegiados y protegidos sujetos a los principios de protección y excepción que figuran en este apéndice.
