



**EU-Latin America and Caribbean
Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)**

*Enhancing the aviation partnership between the EU and
Latin America and the Caribbean*

SC061 – SSP II

OBJETIVOS Y REGULACIÓN DE LOS SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN DE SUCESOS

Proyecto EU-LAC APP

26 de Agosto de 2020

Your safety is our mission.

Índice

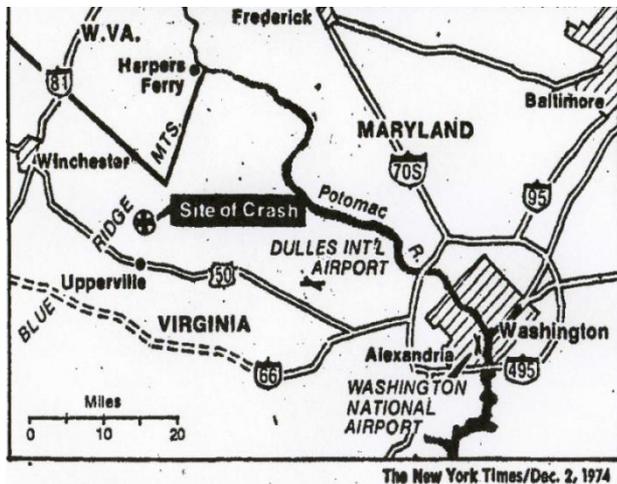
- Origen
- Objetivos
- Qué es un suceso
- Sistema de Notificación de Sucesos – España
- Normativa
- Obligatorio vs Voluntario
- Sistema obligatorio
- Sistema voluntario
- Organizaciones

Índice

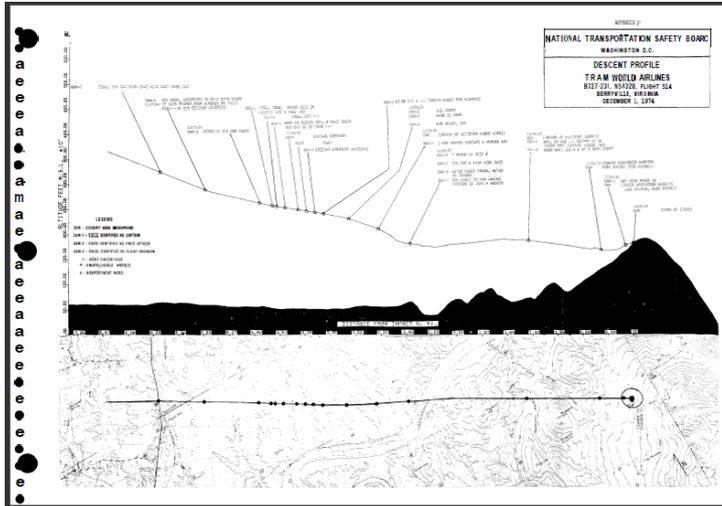
- Autoridades
- Cultura justa
- Divulgación de información

Origen

- ✈ La FAA creó en 1975 su sistema de reporte confidencial (ASRS –Aviation Safety Reporting System) tras el accidente de un Boeing 727 de la compañía TWA el 1 de diciembre de 1974.



Origen



b. Probable Cause

The National Transportation Safety Board determines that the probable cause of the accident was the crew's decision to descend to 1,800 feet before the aircraft had reached the approach segment where that minimum altitude applied. The crew's decision to descend was a result

- 40 -

of inadequacies and lack of clarity in the air traffic control procedures which led to a misunderstanding on the part of the pilots and of the controllers regarding each other's responsibilities during operations in terminal areas under instrument meteorological conditions. Nevertheless, the examination of the plan view of the approach chart should have disclosed to the captain that a minimum altitude of 1,800 feet was not a safe altitude.

Contributing factors were:

- (1) The failure of the FAA to take timely action to resolve the confusion and misinterpretation of air traffic terminology although the Agency had been aware of the problem for several years;
- (2) The issuance of the approach clearance when the flight was 44 miles from the airport on an unpublished route without clearly defined minimum altitudes; and
- (3) Inadequate depiction of altitude restrictions on the profile view of the approach chart for the VOR/DME approach to runway 12 at Dulles International Airport.

- Durante su investigación, el NTSB (National Transportation Safety Board) descubrió que un vuelo de United Airlines había sufrido un incidente similar (misma aproximación) en octubre de 1974, sólo 6 semanas antes del accidente.

Objetivos

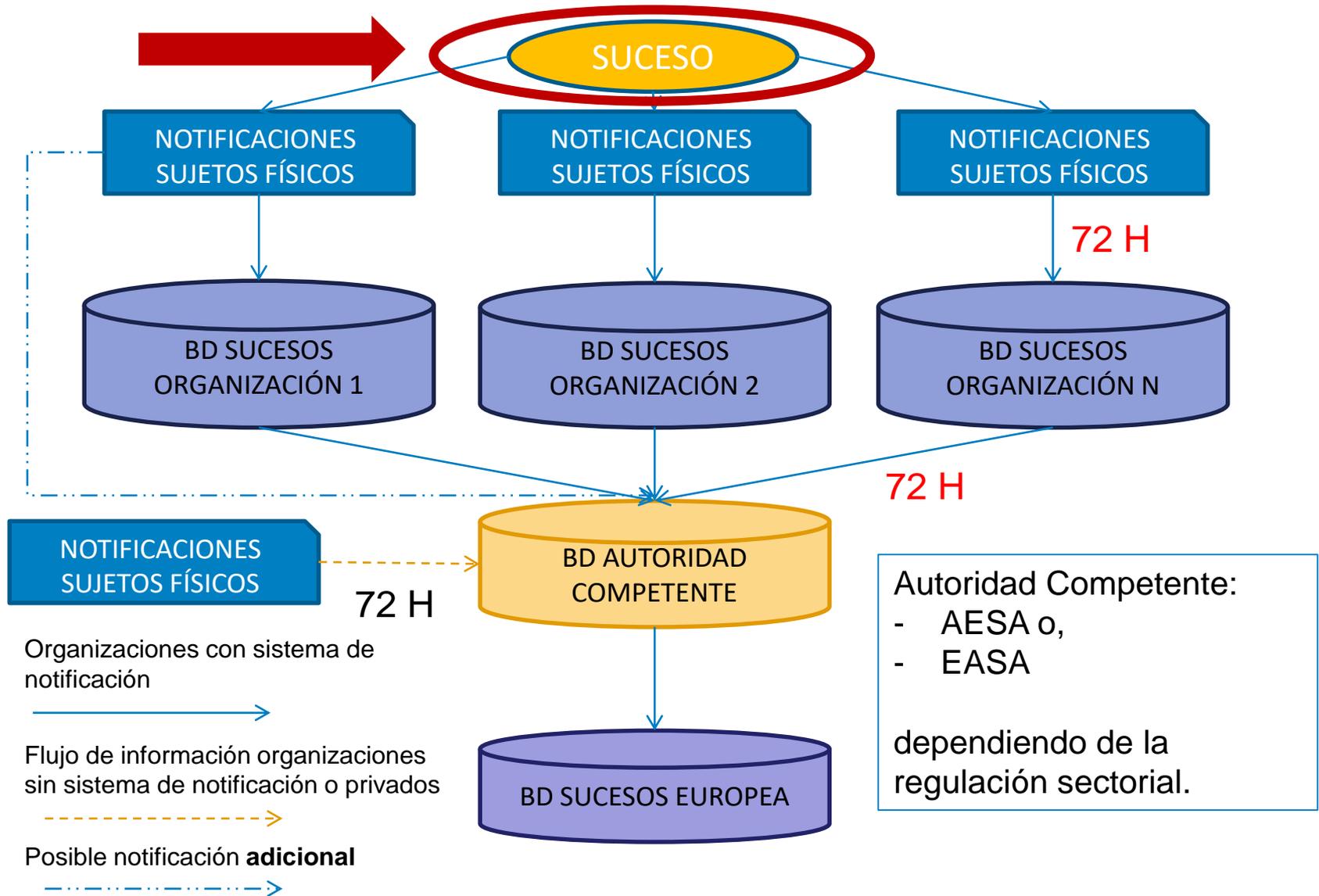


- Prevenir futuros incidentes y accidentes.
- Antes de un accidente una serie de incidentes revelan riesgos para la seguridad
- El conocimiento de estos incidentes facilita el análisis y el control de tendencias
- La información que proporcionan permite emprender acciones correctoras.
- No busca la determinación de responsabilidades o faltas

Objetivos

- Orientado hacia la captura de información para detectar:
 - Peligros emergentes y eventos de seguridad
 - Tendencias adversas y fallos activos/latentes
- Su eficiencia depende de la gestión de grandes volúmenes de datos (notificaciones) y de su capacidad para utilizarlos para llevar a cabo análisis de seguridad.
- Aparte de la detección, también permite la monitorización de la efectividad de medidas mitigadoras y preventivas.
- Metodologías de trabajo:
 - Estudio de sucesos individuales
 - Estudio de grupos de sucesos
 - Análisis estadístico: estudios de tendencia, monitorización, etc.
 - Análisis de escenarios: estudio de casos similares

Qué es un suceso



Qué es un suceso

- Suceso: cualquier **acontecimiento** relacionado con la **seguridad que ponga en peligro** o que, en caso de no ser corregido o abordado, **pueda poner en peligro** una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona, **incluidos, en particular, los accidentes e incidentes graves; (Reglamento 376/2014)**
- No se debe confundir suceso y peligro
- «Peligro o amenaza»: condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones mortales o graves a las personas, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada. (RD 995/2013)

Qué es un suceso

SUCESO

- CUALQUIER ACONTECIMIENTO RELACIONADO CON LA SEGURIDAD QUE PONGA EN PELIGRO O QUE, EN CASO DE NO SER CORREGIDO O ABORDADO, PUEDA PONER EN PELIGRO UNA AERONAVE, SUS OCUPANTES O CUALQUIER OTRA PERSONA, INCLUIDOS, EN PARTICULAR, LOS ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES

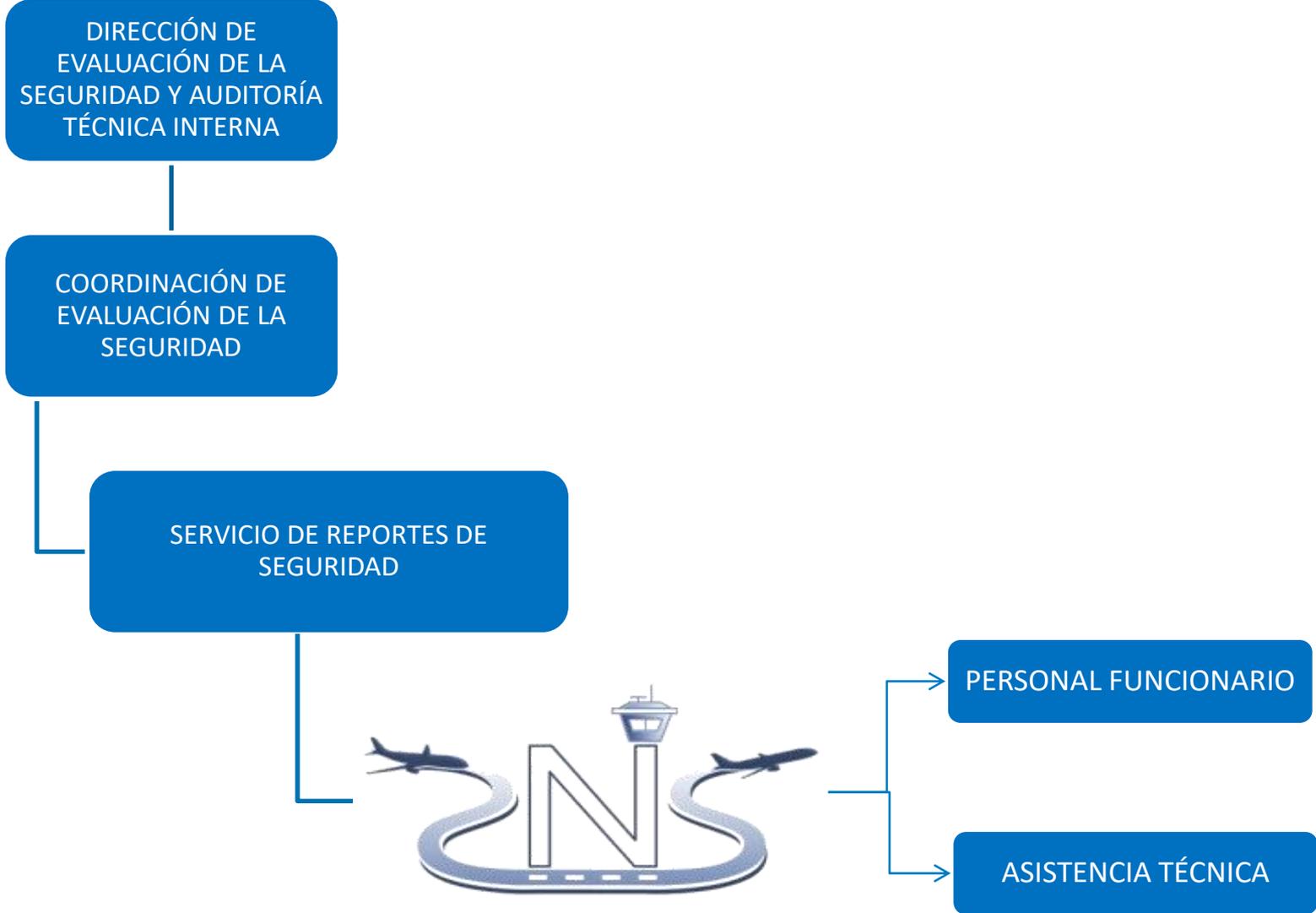
DENUNCIA

- PRESUPONE EXISTENCIA DE FALTAS Y RESPONSABILIDADES

QUEJA

- EXPRESA DISCONFORMIDAD CON EL NIVEL DE CALIDAD DEL SERVICIO QUE SE RECIBE

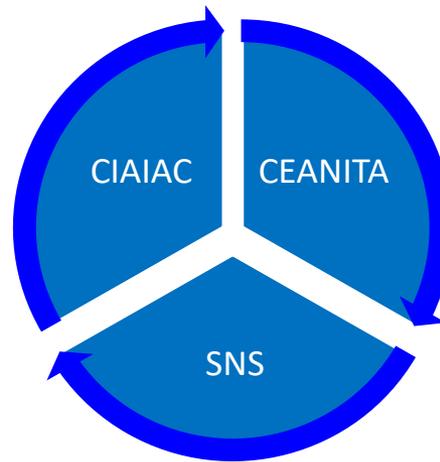
Sistema de Notificación de Sucesos - España



Sistema de Notificación de Sucesos - España

ORIGEN EN ESPAÑA

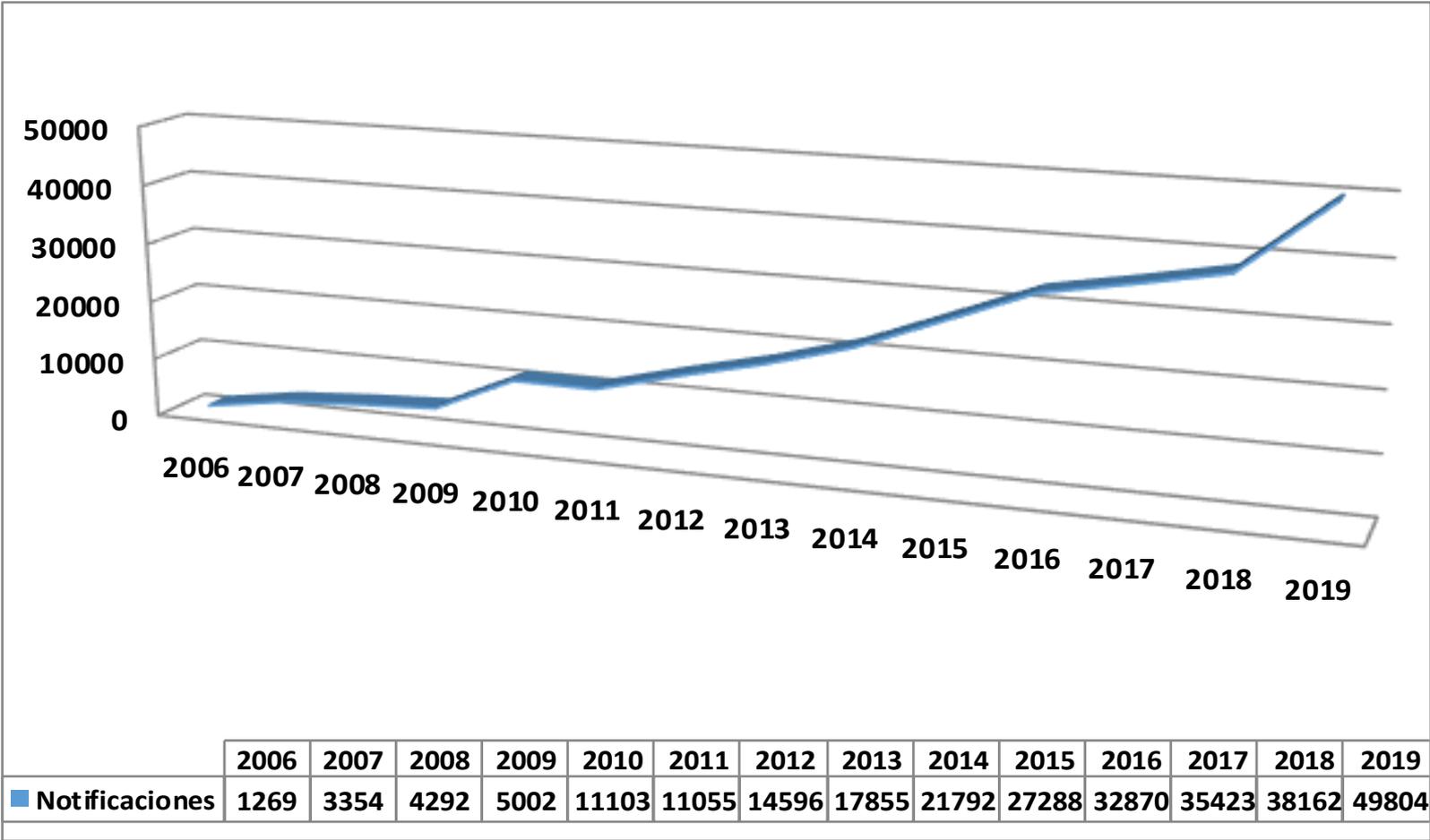
- ✈ Desde 1980 existe la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (CEANITA)
- ✈ El SNS se establece mediante el RD 1334/2005 y comienza a funcionar en 2006



- ✈ En caso de accidente o incidente grave, los notificantes tienen obligación de reportar también a la CIAIAC

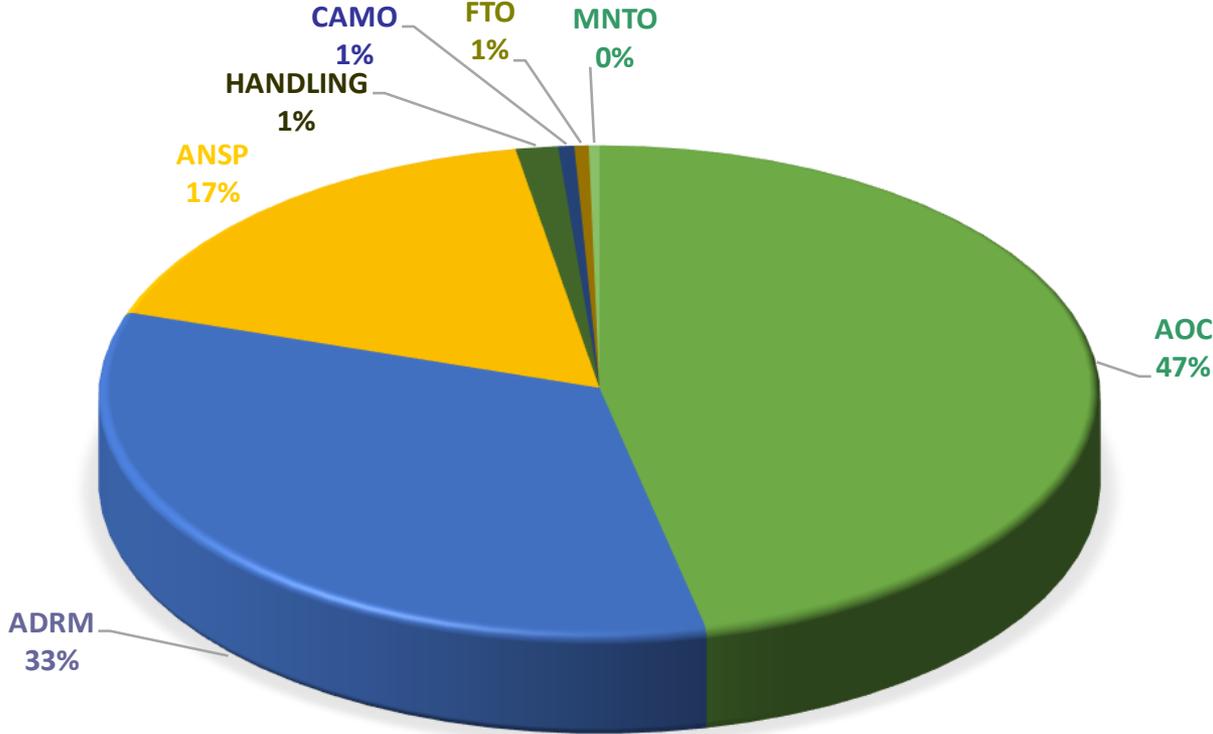
Sistema de Notificación de Sucesos - España

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE NOTIFICACIONES



Sistema de Notificación de Sucesos - España

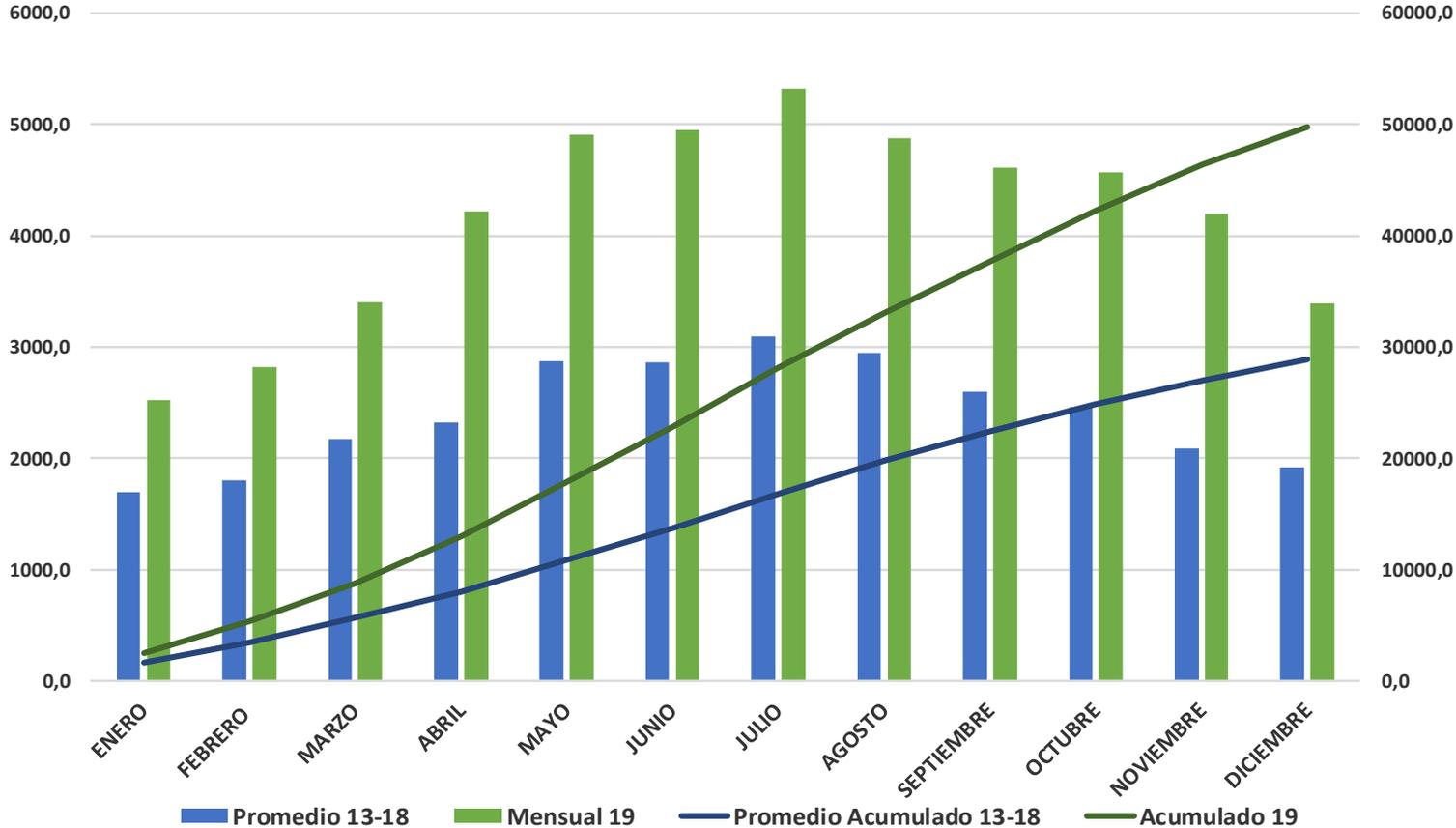
NOTIFICACIONES POR TIPO DE NOTIFICANTE



REPORTES por notificante (2019)

Sistema de Notificación de Sucesos - España

Evolución Notificación Sucesos 2013-2019



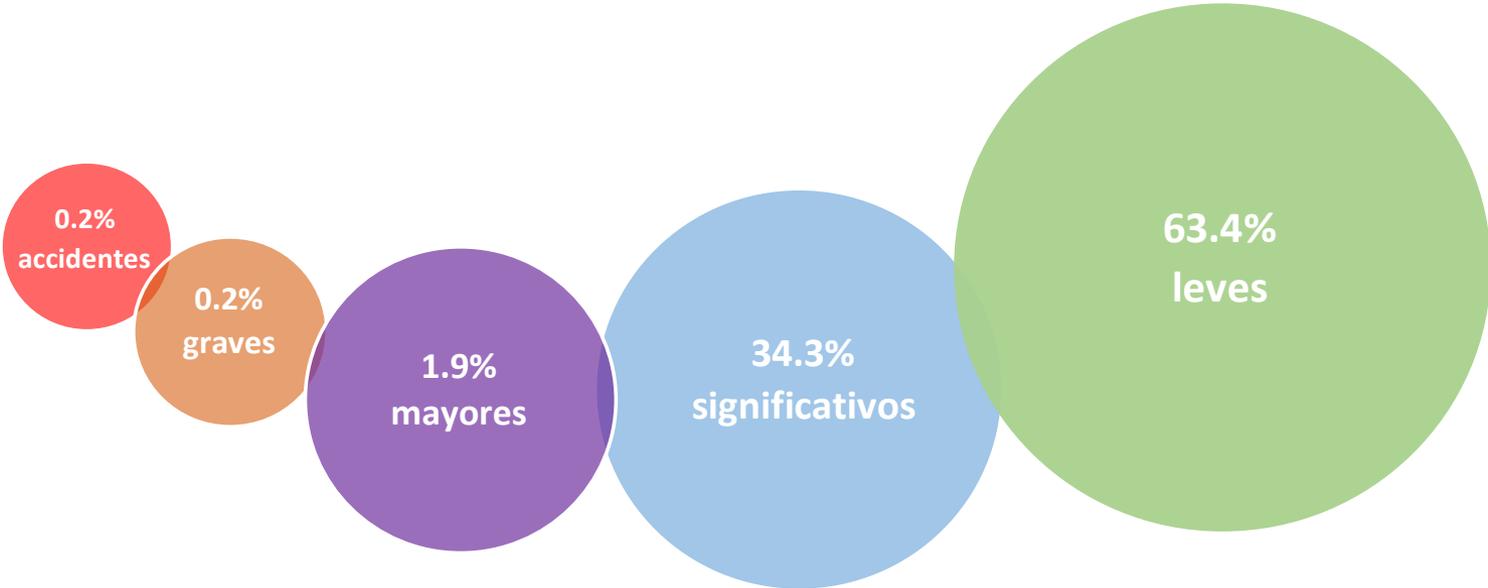
Sistema de Notificación de Sucesos - España

NOTIFICACIONES POR ÁMBITO

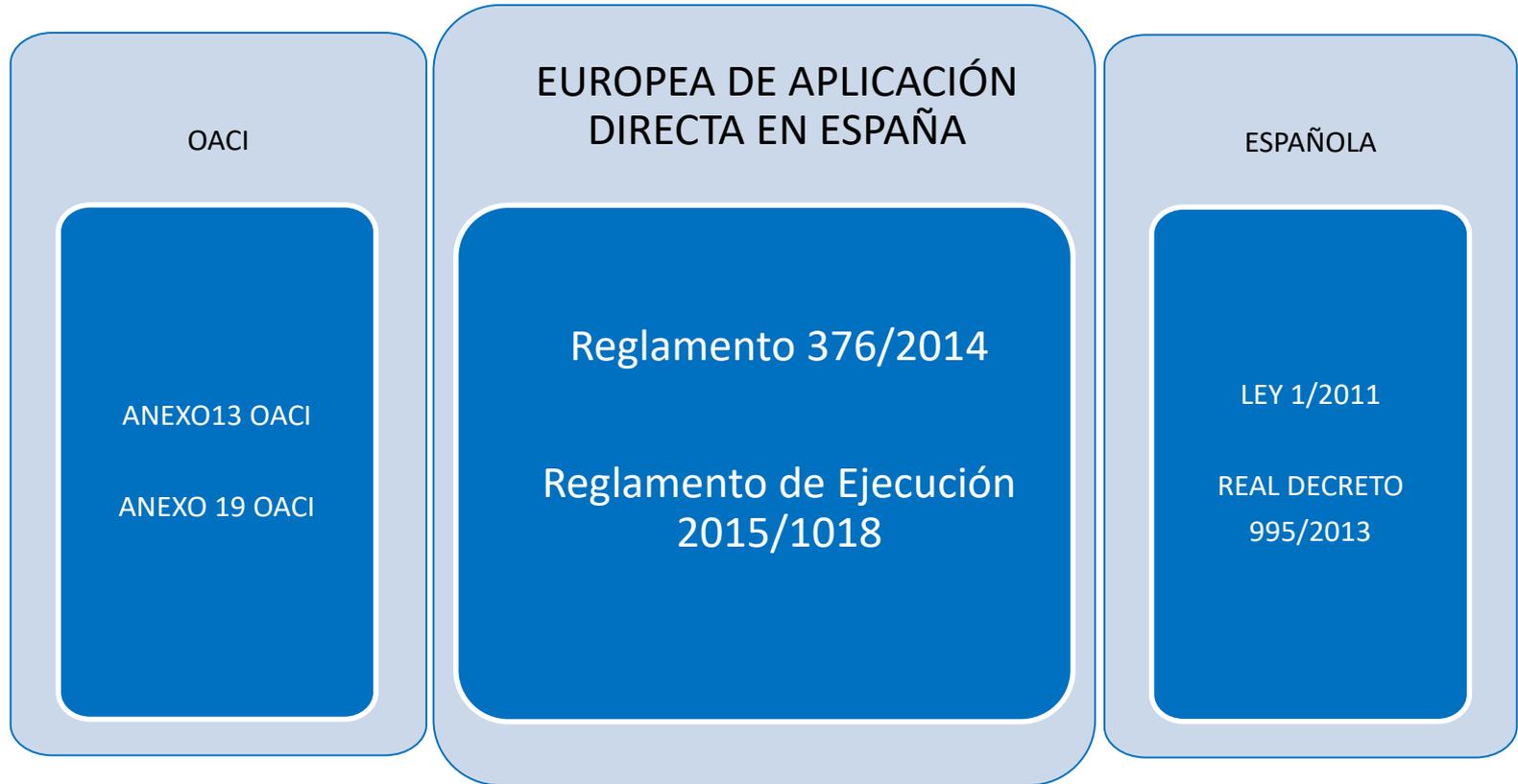


Sistema de Notificación de Sucesos - España

SUCESOS POR SEVERIDAD



Normativa



- En caso de que exista un requisito sectorial, se debe cumplir el más restrictivo
- Inconsistencias con las regulaciones sectoriales

Normativa

ÁMBITO DE APLICACIÓN POR TIPO DE AERONAVE:

- Por defecto: aeronaves civiles a las que se aplica el Reglamento (UE) 2018/1139
 - No aplica a RPAS sin certificado o declaración si no hay lesiones graves/mortales o si no ha implicado a otras aeronave no RPAS
- Los Estados pueden decidir aplicar este Reglamento a otras aeronaves

Obligatorio vs Voluntario

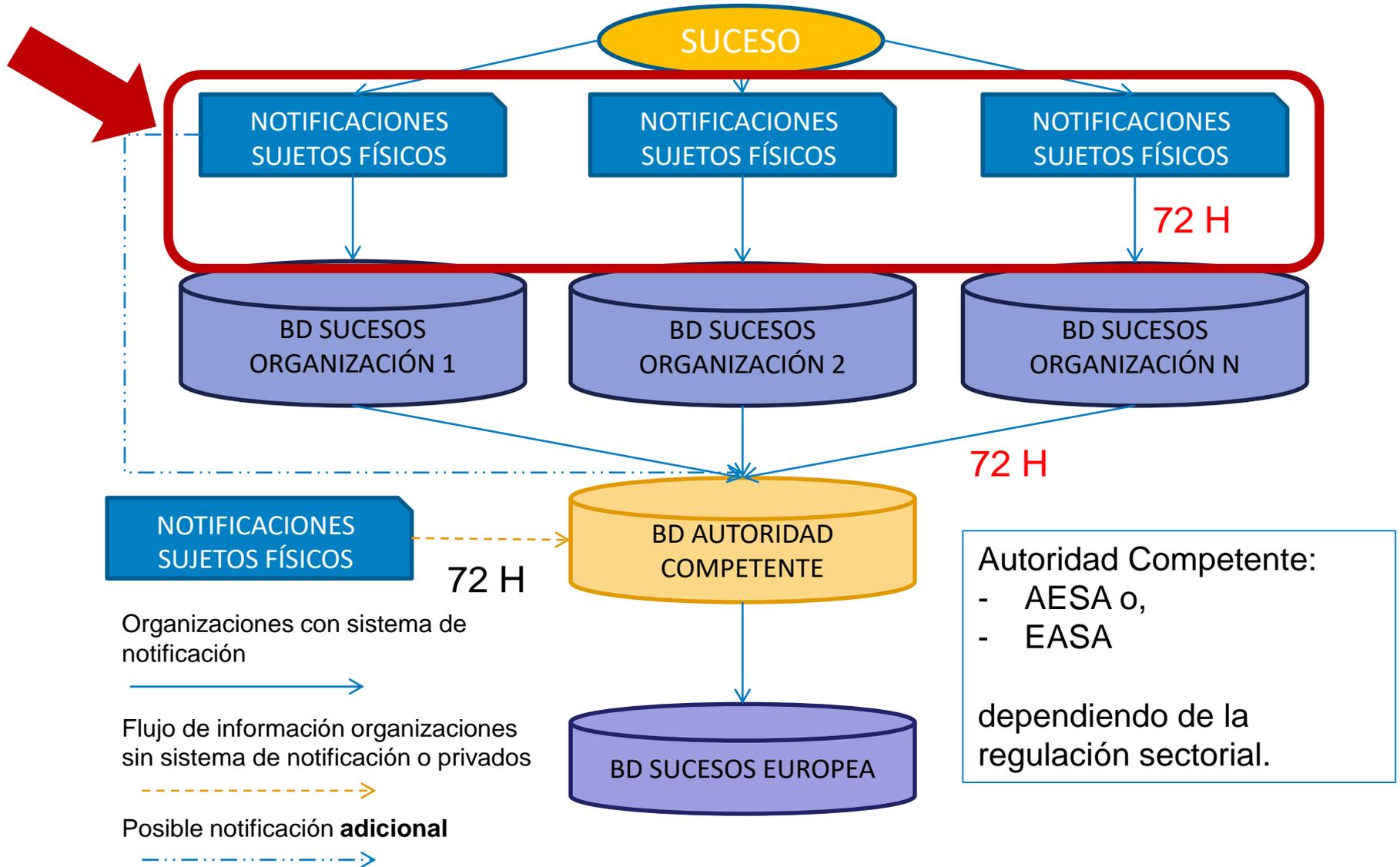
La principal clasificación de los sistemas de notificación de sucesos viene determinada por la **obligatoriedad del notificante a notificar**. De acuerdo a ello existe (según 376/2014):

- El Sistema de Notificación OBLIGATORIO, dónde se establecen:
 - Personas físicas obligadas a notificar
 - Tipos de sucesos que son de obligatoria notificación por esas personas
- El Sistema de Notificación VOLUNTARIO no se establecen ninguna de esas particularidades

Obligatorio. ¿Quién está obligado a notificar?

- En el 376/2014 la obligación de notificar se origina en personas físicas no organizaciones
- De esa obligación original a notificar de las personas físicas “nacen” las obligaciones de las organizaciones

Obligatorio. ¿Quién está obligado a notificar?



Obligatorio. ¿Quién está obligado a notificar?

OPERACIÓN	<p>El comandante de una aeronave* matriculada en un Estado miembro o de una aeronave matriculada fuera de la Unión, pero utilizada por un operador para el que un Estado miembro garantiza la supervisión de las operaciones o por un operador establecido en la Unión, o, en caso de que el comandante no esté en condiciones de notificar el suceso, cualquier otro miembro de la tripulación que le siga en la cadena de mando de la aeronave</p> <p><i>* (Aquí están incluidos los pilotos privados)</i></p>
DISEÑO FABRICACIÓN AERONAVEGABILIDAD MANTENIMIENTO	<p>Las personas dedicadas al diseño, la fabricación, el control de la navegabilidad continua, el mantenimiento o la modificación de una aeronave, o cualquier equipo o parte de ella, bajo la supervisión de un Estado miembro o bajo la supervisión de la Agencia;</p> <p>Las personas que firmen un certificado de revisión de la navegabilidad aérea, o un certificado de aptitud para el servicio respecto de una aeronave, o de cualquier equipo o parte de ella, bajo la supervisión de un Estado miembro o bajo la supervisión de la Agencia;</p>

Obligatorio. ¿Quién está obligado a notificar?

NAVEGACIÓN AÉREA	<p>Las personas que desempeñen una función que requiera la autorización de un Estado miembro como miembros del personal de un proveedor de servicios de tránsito aéreo a quienes se hayan confiado responsabilidades relacionadas con servicios de navegación aérea, o como oficiales de servicios de información de vuelo;</p> <p>Las personas que desempeñen una función relacionada con la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, control en vuelo o inspección de instalaciones de navegación aérea cuya responsabilidad recaiga en un Estado miembro;</p>
ENTORNO AEROPORTUARIO	<p>Las personas que desempeñen una función relacionada con la gestión de la seguridad de un aeropuerto al que se aplique el Reglamento (CE) no 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ;</p> <p>Las personas que desempeñen una función relacionada con el mantenimiento de una aeronave en tierra, incluidas las operaciones de carga de combustible, preparación de la hoja de embarque, carga, descongelación y remolque en un aeródromo a los que afecta el Reglamento (CE) no 1008/2008.</p>

Obligatorio. ¿Quién está obligado a notificar?

- La lista de personas obligadas a notificar afecta tanto a empleados de la organización, como a personas cuyos **servicios son contratados o empleados** por dicha organización
- La obligación a determinadas personas de este reglamento de notificar determinados sucesos no implica que otras personas no deban notificar a su Sistema de Gestión de Seguridad Operacional
- En el caso de que varios notificantes, que pertenezcan a la misma categoría de notificante, empleados por la misma organización, sean testigos juntos de un suceso, sería aceptable que sólo uno de ellos notificara el hecho
- La notificación obligatoria está ligada a la capacidad de conocimiento de los hechos, por lo que la obligación de notificar viene dada por la **implicación o conocimiento directo** de los hechos

Obligatorio. ¿Quién está obligado a notificar?

- Para las personas sujetas a obligación de notificación por regulaciones sectoriales, este Reglamento no pretende crear nuevas obligaciones de notificación y pretende evitar duplicación de sistemas
- En España, para accidentes e incidentes graves sigue existiendo esa duplicidad y se sigue teniendo que notificar a AESA y a la Autoridad de Investigación de Accidentes

Obligatorio. ¿Qué es obligatorio notificar?

- El cuerpo del Reglamento contiene una lista generalista con tipos de sucesos que se deben notificar cuando pueden suponer un riesgo significativo para la seguridad aérea ([Art. 4 \(1\)](#))
- Dentro de los tipos generales del Art. 4(1), para clarificar cuales pueden suponer un riesgo significativo para la seguridad aérea, y por tanto, entran en el sistema obligatorio, se publica el [Reglamento de Ejecución \(UE\) 2015/1018](#) de la Comisión de 29 de junio de 2015

Obligatorio. ¿Qué es obligatorio notificar?

- La obligación a notificar está relacionada en esta regulación con el área de actividad en la que desarrolla su trabajo el notificante
- Los notificantes sólo tienen obligación de notificar los tipos de sucesos del Reglamento de Ejecución de su área de actividad
- El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión de 29 de junio de 2015 contiene listas de tipos sucesos de notificación obligatoria
- El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 está dividido en varios anexos atendiendo a los distintos ámbitos de actividad

Obligatorio. ¿Qué es obligatorio notificar?



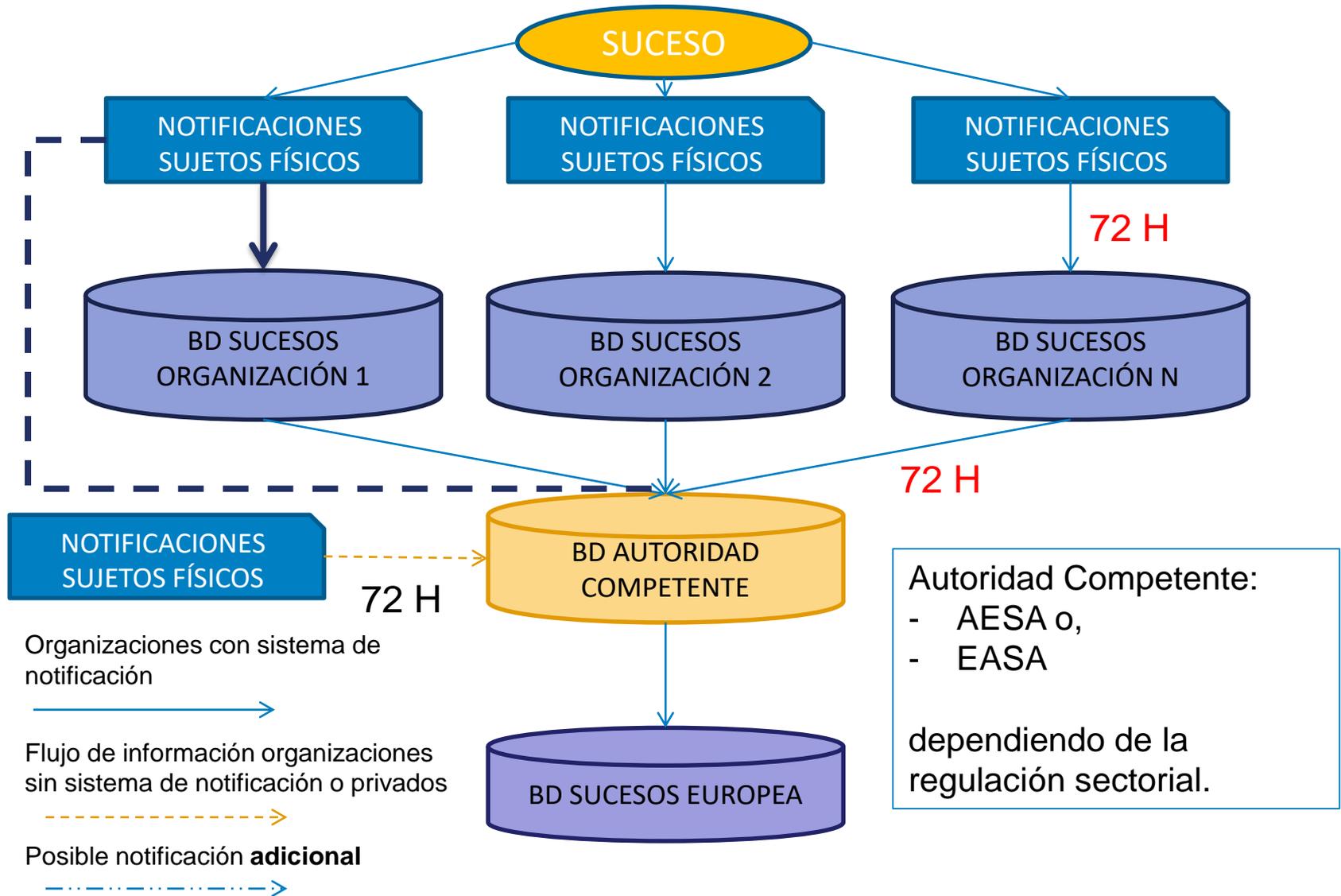
Obligatorio. ¿Qué es obligatorio notificar?

ROL DE LA PERSONA OBLIGADA A NOTIFICAR	ANEXO 2015/1018
Comandante de aeronave motopropulsada compleja	ANEXO I
Comandante de aeronave que no sea motopropulsada compleja	ANEXO V
Personal de fabricación	ANEXO II.1
Personal de diseño	ANEXO II.2
Personal aeronavegabilidad continuada y mantenimiento	ANEXO II.3
Personal de servicios y de instalaciones de navegación aérea	ANEXO III
Personal de gestión de la seguridad de aeropuertos	ANEXO IV.1
Personal de asistencia en tierra	ANEXO IV.2

Obligatorio. ¿Qué es obligatorio notificar?

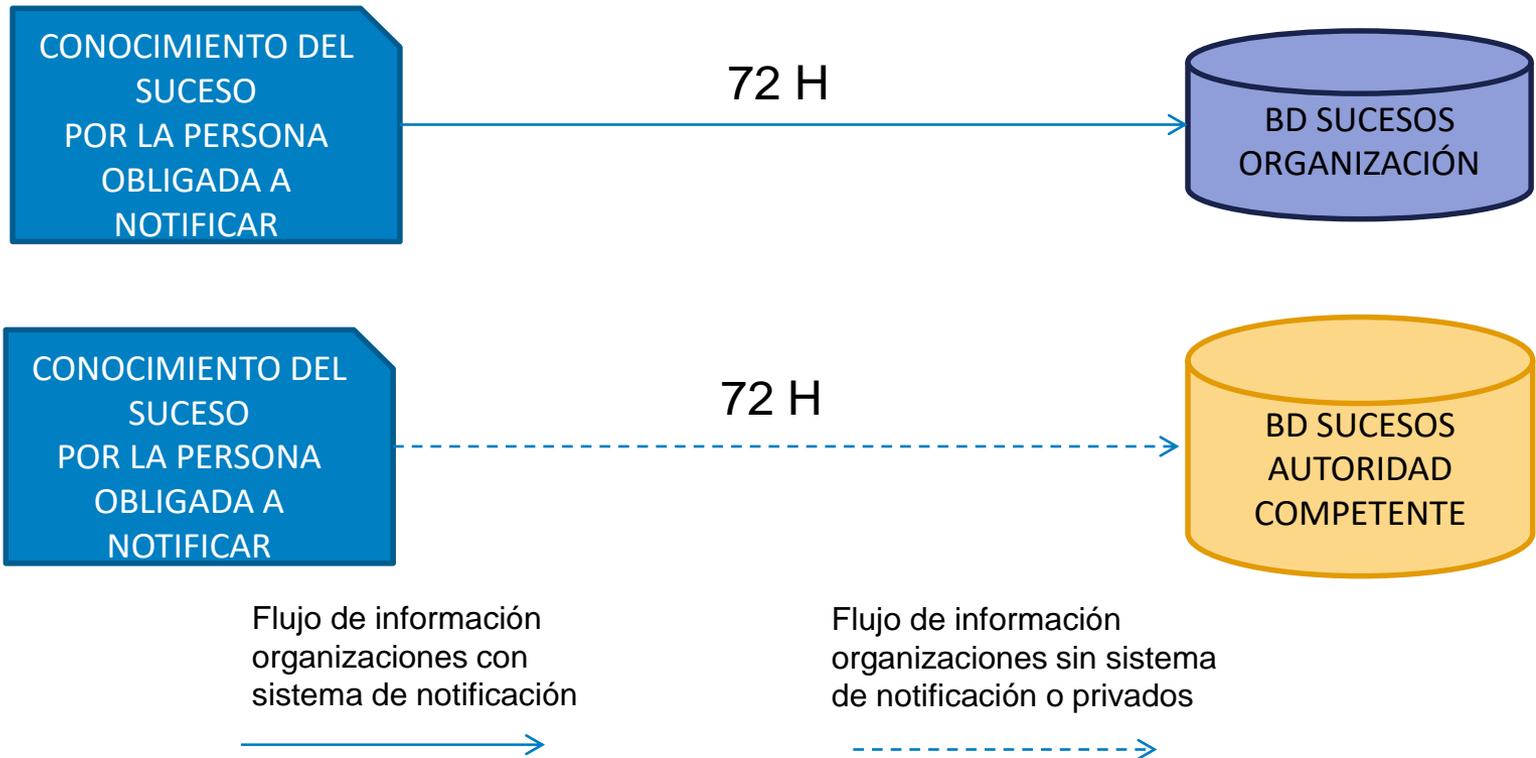
- Los sucesos de los listados de obligada notificación pueden resultar interpretables
- En todos los ámbitos la dinámica que se pretende es:
 1. Acuerdo interno de criterios SNS – Dirección competente
 2. Acuerdo con AESA – industria
 3. Publicación de criterios
- Ya realizado en el ámbito de la [asistencia en tierra](#)

Obligatorio. ¿A quién se debe notificar?



Obligatorio. Plazo para notificar

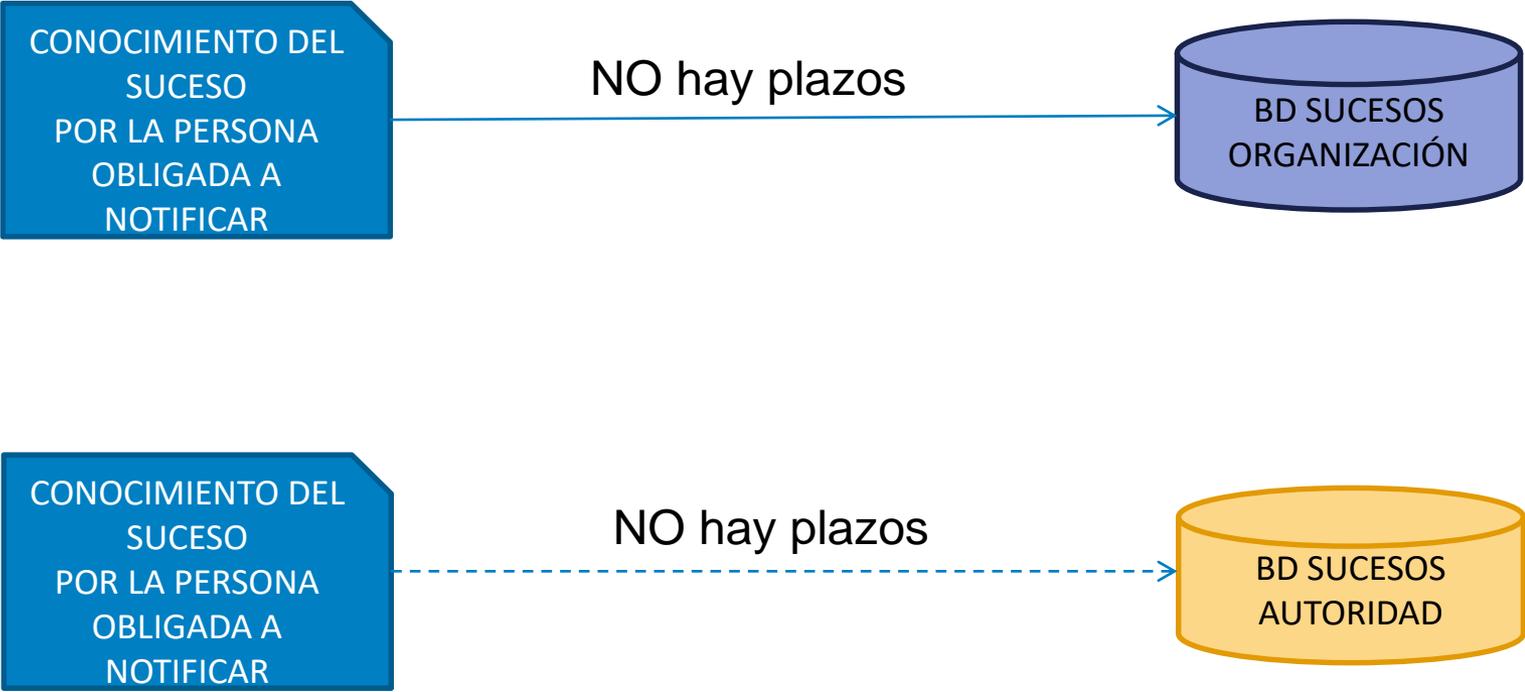
- **Plazos:** Los plazos comienza a contar desde el conocimiento del suceso, no desde la ocurrencia del mismo



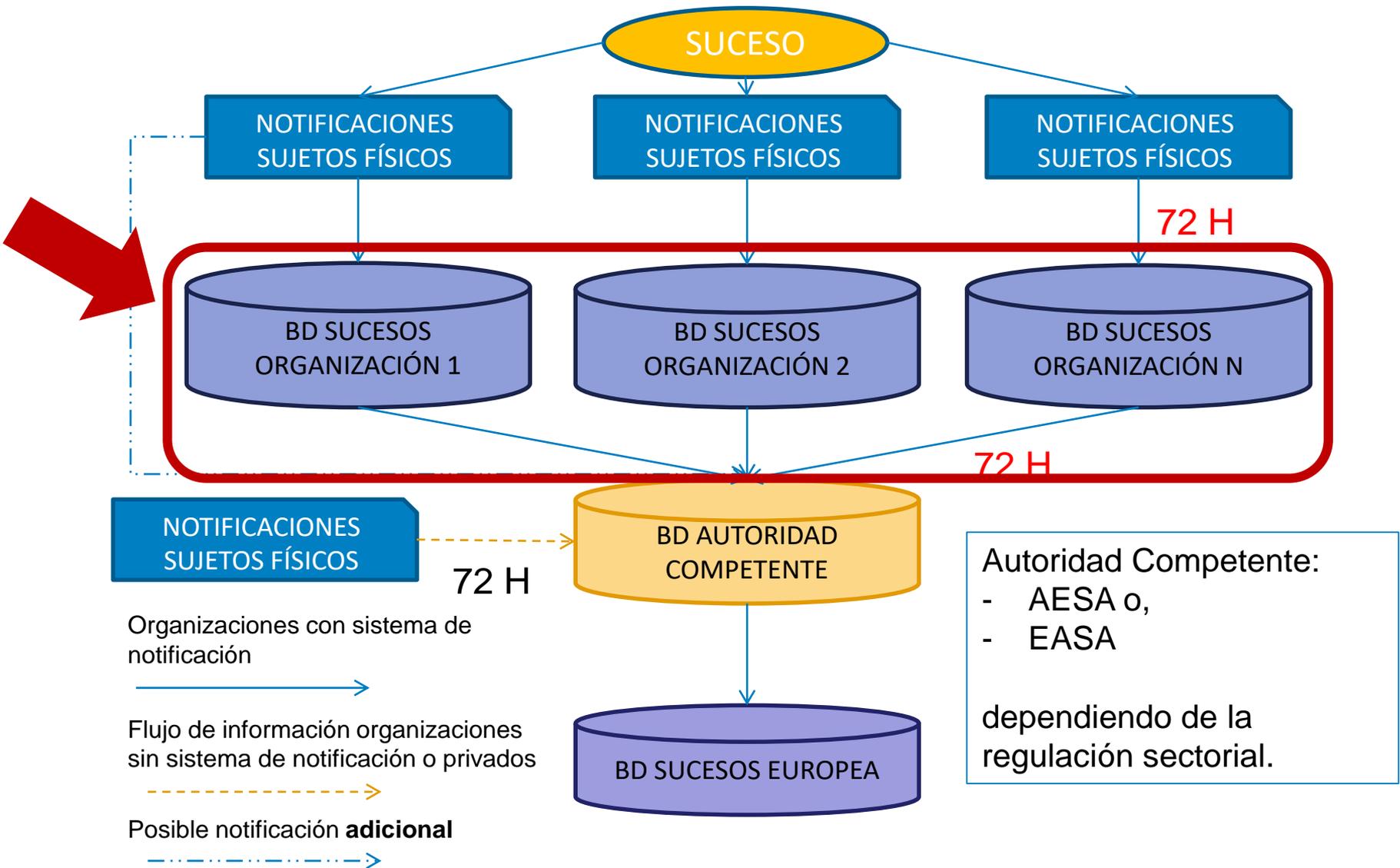
Sistema voluntario. Objetivo

- Captar información y datos sobre sucesos que puedan no ser captados por el sistema de notificación obligatoria
- Captar información relacionada con la seguridad que el notificante perciba como un peligro real o potencial para la seguridad aérea
- Para ello:
 - Recoge datos de tipologías no incluidas en el sistema obligatorio
 - Recoge notificaciones de personas no obligadas a notificar
- Los sistemas voluntarios complementan a los sistemas obligatorios para posibilitar que los profesionales de la aviación informen de todos aquello que pueda significar un riesgo para la seguridad de la aviación

Sistema voluntario. Plazo para notificar



Organizaciones



Organizaciones

Definición de «**organización**»: cualquier organización que ofrezca productos en el sector de la aviación o que emplee, contrate o utilice los servicios de personas que deban notificar los sucesos de conformidad con el artículo 4, apartado 3; (*sistema de notificación obligatoria*)

Las organizaciones que no empleen, contraten o usen servicios de personas sujetas a la notificación obligatoria de una manera profesional **no están obligadas a disponer de sistemas de notificación de sucesos, como las organizaciones con el propósito de promoción de la aviación deportiva**

Organizaciones. Obligaciones

El Reglamento 376/2014 **obliga** a todas las **organizaciones** dentro de su ámbito a tener:

- Un sistema **OBLIGATORIO**
- Un sistema **VOLUNTARIO**

El Reglamento 376/2014 tiene obligaciones para las organizaciones:

- De notificación de sucesos
- De análisis de los sucesos, toma de medidas si es necesario y comprobación de su eficacia.

Organizaciones. Obligaciones

- Las organizaciones deben designar una o varias de personas que:
 - Gestionen las notificaciones, preferentemente de manera independiente
 - La gestión incluye recogida, evaluación, tratamiento, análisis y almacenamiento
- El propósito es que se fomente la cultura justa:
 - Protegiendo la confidencialidad del notificante y de toda persona mencionada en relación con el suceso
 - Velando por el empleo de la información únicamente para fines de seguridad
- Para organizaciones pequeñas, este requisito puede ser muy costoso de cumplir, por lo que se permite **compartir esta gestión** o establecer **procedimientos simplificados** en acuerdo con la autoridad

Organizaciones. Obligaciones

- Registro / almacenamiento de la información
 - Para el registro de la información de las notificaciones de un suceso (tanto para el Sistema Obligatorio como el Voluntario) podrán utilizarse una o varias **bases de datos**
 - Los sistema obligatorio y voluntario pueden estar mezclados o separados
- Calidad de la información
 - Para asegurar la calidad de la información almacenada en la BBDD es necesario ejecutar comprobaciones / chequeos regulares de calidad

Organizaciones. Obligaciones

Calidad de la información

- Las áreas principales sobre las que dichos chequeos deben estar dirigidos son:
 - » Errores en la entrada de datos
 - » Completitud de los datos; especialmente en lo referente a los campos mandatorios
 - » Uso adecuado de la taxonomía ADREP
 - » Consistencia de los datos; en particular en todos los procesos desde la recepción de la notificación hasta el registro del suceso en la BBDD

Organizaciones. Información a la Autoridad

SISTEMA OBLIGATORIO

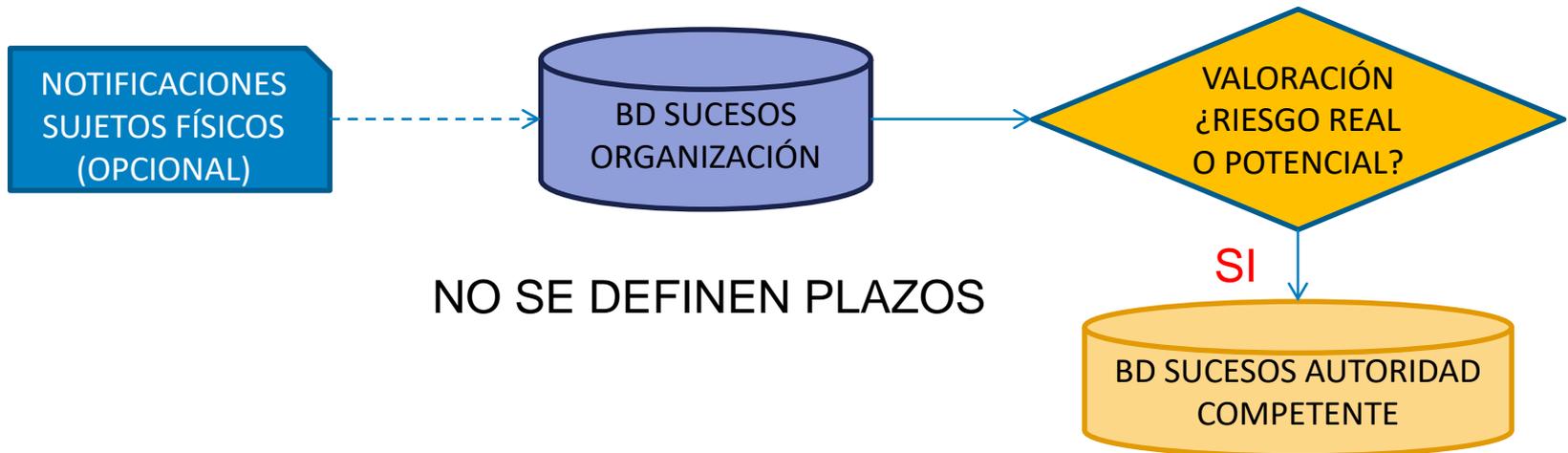
Se tienen que mandar todos los sucesos recibidos dentro del Sistema Obligatorio

Plazos: Los plazos comienza a contar desde el **conocimiento del suceso**



SISTEMA VOLUNTARIO

Para la organización, es obligatorio mandar a la autoridad competente, los sucesos, que **tras una valoración**, determine que puede existir un **riesgo real o potencial** para la seguridad aérea



Organizaciones. Información a la Autoridad

¿Cuándo se entiende que hay conocimiento del suceso?

La interpretación que se ha trasladado desde EASA es que para la organización el tiempo comienza a contar de acuerdo a sus procedimientos aprobados (en general serán de SMS).

Ejemplo: Si la organización tiene aprobada un procedimiento de evaluación de lunes a viernes de 8 a 17 y un notificante les envía un suceso el sábado, el tiempo comienza a contar el lunes a las 8.

¿Qué es riesgo real o potencial para la seguridad aérea en el sistema voluntario?

- Se pretende que llegue información útil de seguridad.
- Un exceso de información a tramitar podría colapsar el sistema.
- El exceso de información de baja calidad o relevancia no es beneficioso (infoxicación) por lo que no se debe mandar todo por defecto.
- Lo que se transmitió de manera general a las organizaciones para iniciar la implantación es que enviaran aquellos sucesos que al evaluarlos tuvieran que tomar **medidas de mitigación** para que fuera un riesgo aceptable (zonas “amarilla” o “roja”).
- El siguiente paso es el acuerdo de SNS con las Direcciones competentes para una mayor concreción ya que está directamente ligado con el SMS de las organizaciones.

Organizaciones. Información a la Autoridad



Organizaciones. Información a la Autoridad

SISTEMA OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO

Las organizaciones deben tener procedimientos de análisis de lo recogido **tanto por el sistema obligatorio como por el voluntario.**

Los análisis pueden producirse **por sucesos individuales, o por grupos de sucesos.**

Derivado de este análisis, la organización debe determinar las **medidas correctoras o preventivas** adecuadas, que debe aplicar a su debido tiempo.

Además se debe establecer un **proceso de seguimiento de la aplicación y eficacia** de las medidas.

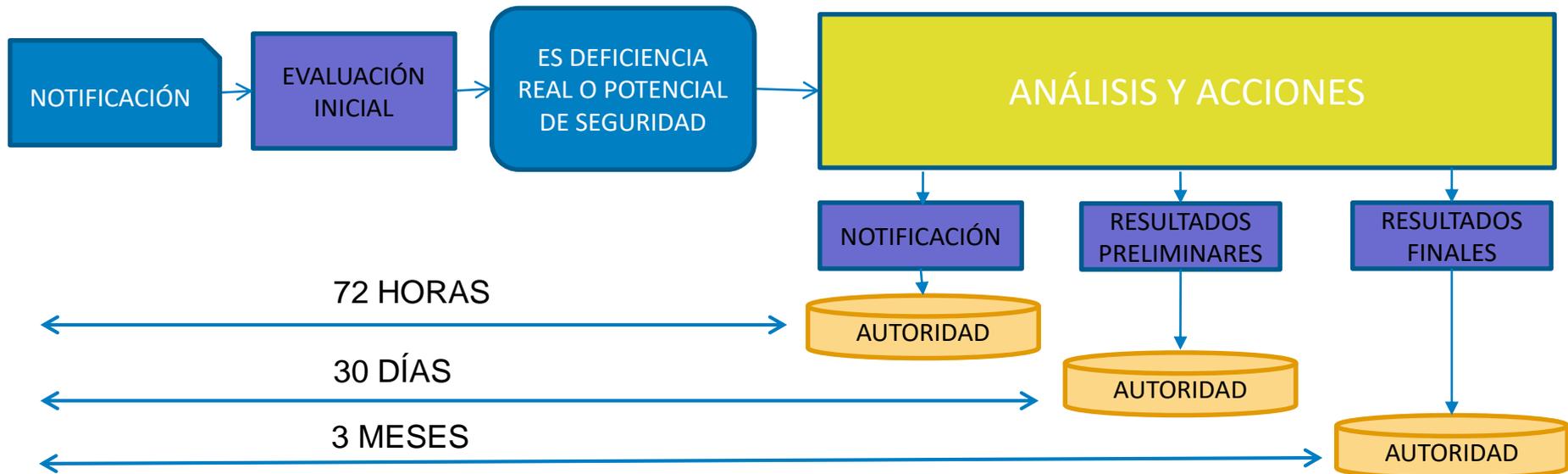


Organizaciones. Información a la Autoridad

SISTEMA OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO

En caso de detectar **deficiencias de seguridad aérea reales o potenciales** como resultado de sus análisis de los sucesos o grupos de sucesos la organización debe **remitir a la autoridad**:

- Antes de 30 días desde la notificación:
 - Los primeros resultados del **análisis**
 - Cualquier **medida** que se haya adoptado
- Antes de 3 meses (salvo caso justificado):
 - Los resultados finales del análisis



Organizaciones. Información a la Autoridad

CLASIFICACIÓN DEL RIESGO

- Todos los sucesos (Sistemas Obligatorio y Voluntario) registrados por las organizaciones deberán incluir una evaluación/clasificación del riesgo de seguridad operacional al ser uno de los campos obligatorios.
- Esta evaluación de riesgo será campo obligatoria cuando se publique el Esquema Europeo de Clasificación del Riesgo (ERCS – European risk classification scheme). El ERCS debería haberse publicado antes de mayo del 2017, pero a día de hoy no está publicado. Se espera para final de 2020.
- Las organizaciones podrán usar otros esquemas / metodologías de clasificación de riesgos.
- El Estado debe revisar y si fuera necesario enmendar la clasificación anterior siguiendo el ERCS.
- Aunque se puedan usar otros esquemas, para aumentar la armonización, se recomienda que las organizaciones usen el [ERCS](#) (representantes de la industria están involucrados en el grupo de trabajo promocionado por la CE que está desarrollando el referido esquema).

Autoridades

¿QUÉ TIPOS DE SISTEMA DEBEN TENER LAS AUTORIDADES?

El Reglamento 376/2014 **obliga** a las **autoridades** (nacionales y EASA) a tener:

- Un sistema **OBLIGATORIO**
- Un sistema **VOLUNTARIO**

ANÁLISIS DE INFORMACIÓN. NOTIFICACIÓN DIRECTA

- Las autoridades deben tener procedimientos de análisis de lo que le es notificado de manera directa.
- Los análisis pueden producirse **por sucesos individuales, o por grupos de sucesos.**
- Derivado de este análisis, la autoridad debe determinar las **medidas correctoras o preventivas** adecuadas, que debe aplicar a su debido tiempo.
- Además se debe establecer un **proceso de seguimiento de la aplicación y eficacia** de las medidas.

ANÁLISIS DE INFORMACIÓN. SUPERVISIÓN DE LAS ORGANIZACIONES

- Las autoridades deben llevar a cabo un seguimiento de las medidas adoptadas por las organizaciones.
- Si la autoridad considera que la aplicación y la eficacia de las medidas es inadecuada, se cerciorará de que la organización toma y aplica las medidas adicionales adecuadas.

Autoridades

ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

- La información de los análisis y seguimiento de los sucesos debe ser remitida al ECR en un máximo de 2 meses
- La información de los análisis debe emplearse dentro del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la determinación de medidas correctoras
- Los estados deben publicar al menos una vez al año, un informe de seguridad con información de los datos recogidos, tendencias y medidas adoptadas
- Se permite la publicación de notificaciones de sucesos y resultados de análisis anonimizados
- Cuando entre en vigor, el Estado deberá revisar y si fuera necesario enmendar la clasificación de riesgo de la organización siguiendo el esquema Europeo de clasificación del riesgo (ERCS – European Risk Classification Scheme)

Cultura justa

- «cultura justa»: aquella en la que **no se castiga** a los operadores y demás personal de primera línea por sus acciones, omisiones o decisiones **cuando sean acordes con su experiencia y capacitación**, pero en la cual **no se toleren la negligencia grave, las infracciones intencionadas ni los actos destructivos (Reglamento 376/2014)**
- «información sin identificación»: información derivada de las notificaciones de sucesos de la cual se han eliminado todos los datos personales, como nombres y direcciones de personas físicas

Cultura justa

- «información sin identificación»: información derivada de las notificaciones de sucesos de la cual se han eliminado todos los datos personales, como nombres y direcciones de personas físicas

Cultura justa

- Los Estados, las organizaciones y EASA deben garantizar la confidencialidad de los datos
- La confidencialidad y desidentificación de las notificaciones es esencial para crear un clima de confianza
- Los Estados, EASA y las organizaciones no pondrán a disposición ni utilizarán dicha información sobre sucesos:
 - a) para determinar la culpa o responsabilidad, o
 - b) para ninguna finalidad distinta de mantener y mejorar la seguridad aérea.
- Sin embargo, un entorno donde se sigan unos principios de cultura de seguridad, **no deben impedir la adopción de medidas necesarias para mantener o aumentar el nivel de la seguridad aérea**

Cultura justa. Organizaciones

- Los datos personales **solo pueden estar disponibles para los encargados de procesar los sucesos** salvo que sea absolutamente necesario para investigar
- La información dentro de la organización debe divulgarse sin identificación
- Deben adoptar, previa consulta a los representantes de su personal, normas internas de aplicación de los principios de cultura justa
- Deben comunicar con regularidad a sus trabajadores y personal contratado información sobre el análisis y el seguimiento de los diversos sucesos que son objeto de medidas preventivas o correctoras
- Los notificantes **no sufrirán represalia alguna por parte de su empleador** o de la organización para la que se prestan los servicios por la información que haya comunicado el notificante

Cultura justa. Autoridad

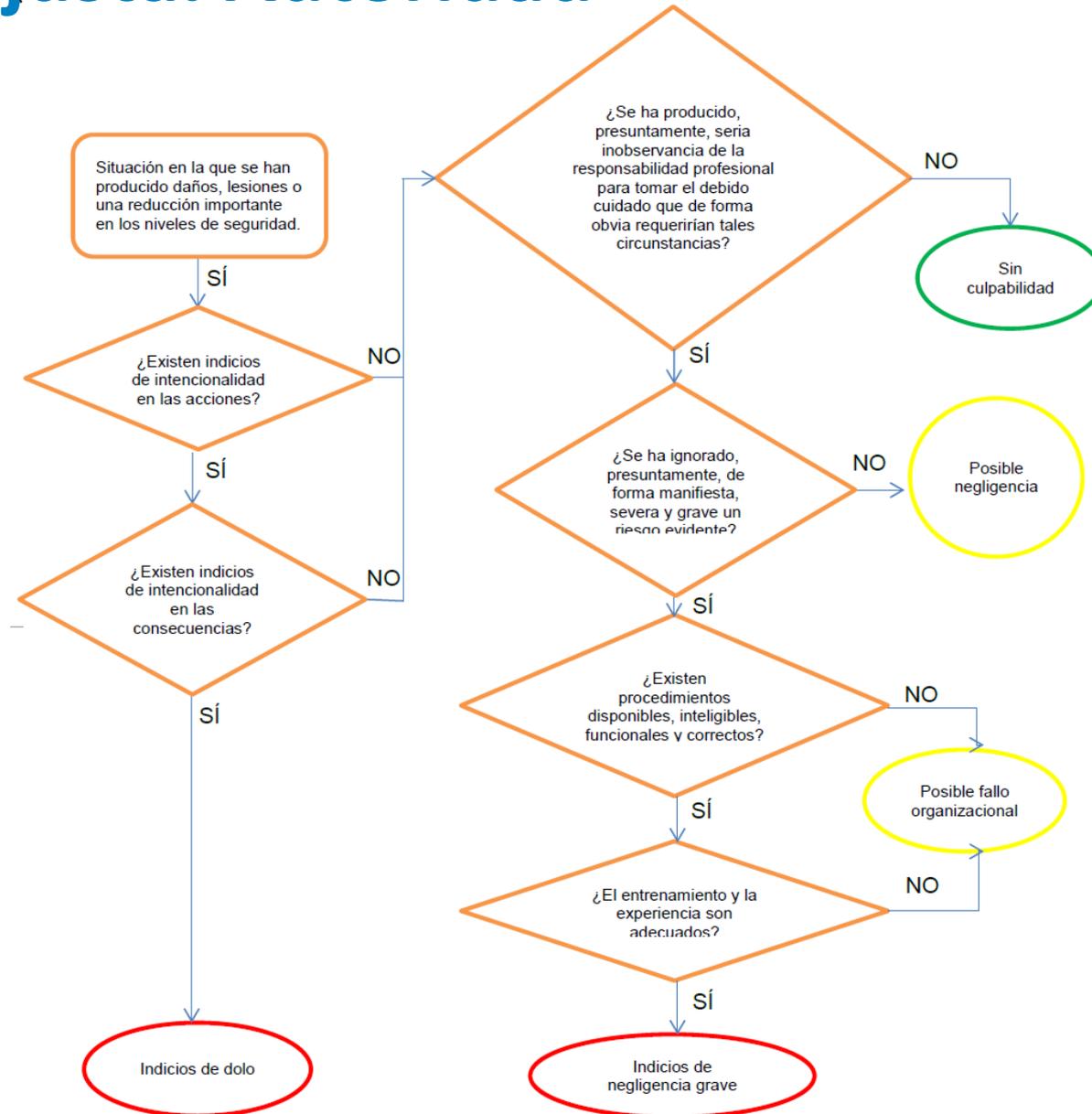
- No se pueden guardar datos personales en la base de datos nacional
- La información para la seguridad aérea se debe divulgar sin identificación
- Los **Estados** no podrán entablar procedimientos en relación con **infracciones no premeditadas** o realizadas por descuido que hayan **llegado a su conocimiento solo por haber sido notificadas**
- En caso de entablarse **procedimientos disciplinarios o administrativos**, la información contenida en las notificaciones de sucesos **no se utilizará contra los notificantes, o las personas que aparezcan mencionadas en las notificaciones** de sucesos salvo los casos de dolo o negligencia grave

Cultura justa. Autoridad

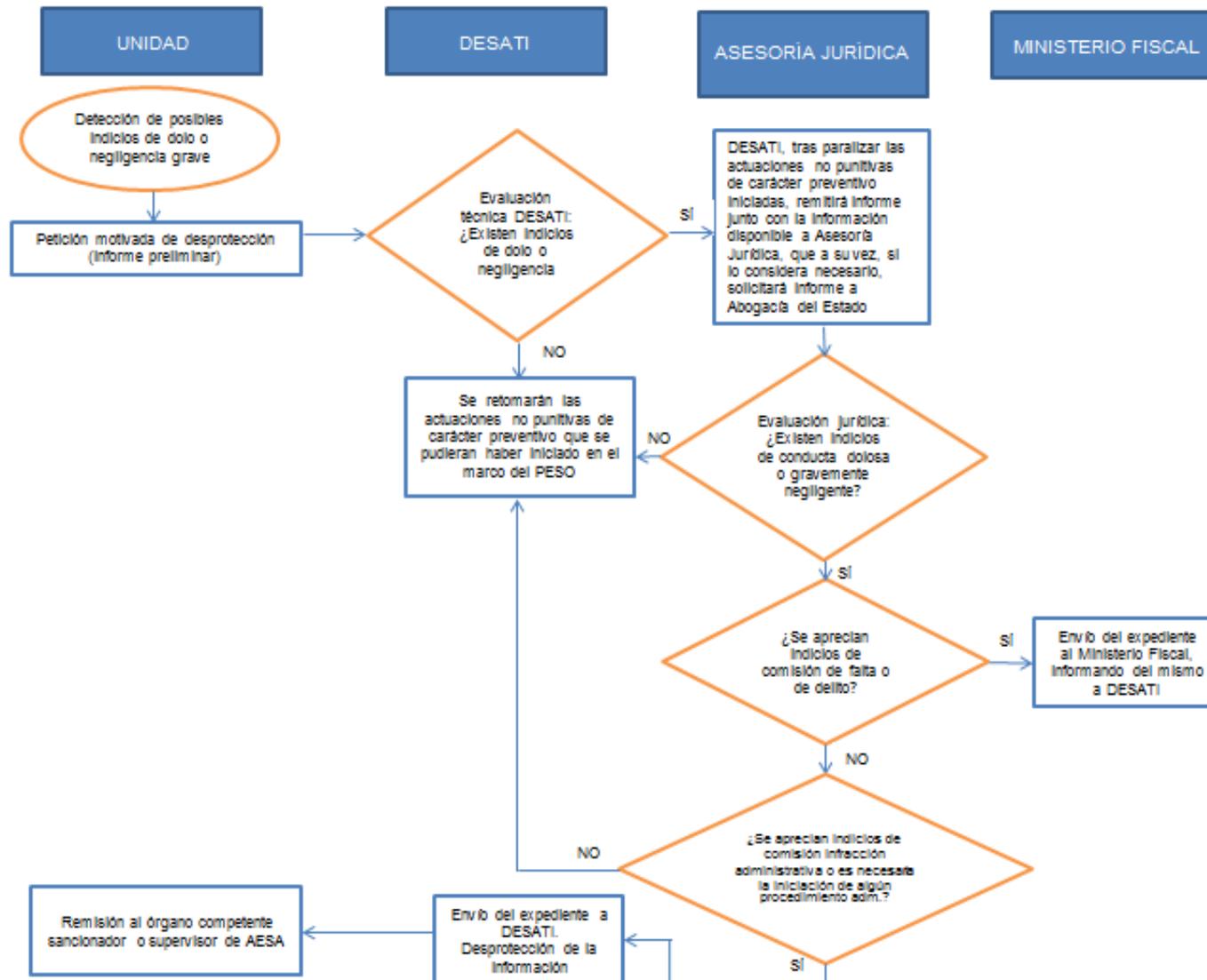
Desprotección de la información por indicios de dolo o negligencia grave

- Para poder emplear la información de un suceso, previamente hay que desproteger la información
- En AESA existe un procedimiento establecido: P-CES-NGOD-01 “Desprotección de información en caso de indicios de dolo o negligencia grave”
- Cualquier unidad de AESA puede solicitar la desprotección de la información a DESATI si se detectan indicios de dolo o negligencia grave
- La unidad debe pasar un esquema de determinación técnica de indicios de negligencia grave o dolo para solicitar la desprotección

Cultura justa. Autoridad



Cultura justa. Autoridad



Cultura justa. Autoridad

- **Se debe designar un organismo** que vele por el cumplimiento de los puntos de cultura justa y al que se podrán notificar las infracciones de los mismos
- Informar a este organismo también está protegido
- Este organismo puede revisar el reglamento interno de las organizaciones

Divulgación de información

- Toda la información de seguridad de las autoridades debe volcarse en una base de datos Europea
- Las notificaciones se transfieren de la base de datos de las autoridades a la europea en un máximo de 30 días
- También está la información de accidentes e incidentes graves

Divulgación de información

¿QUIÉN PUEDE ACCEDER A LA INFORMACIÓN?

- Las autoridades de aviación civil y de investigación de seguridad tienen pleno acceso
- También pueden solicitar información las “partes interesadas”: cualquier persona física o jurídica, que pueda contribuir a mejorar la seguridad de la aviación civil accediendo a la información sobre sucesos. ([Anexo II 376/2014. Partes interesadas](#))

¿QUÉ INFORMACIÓN ES ACCESIBLE?

- La información que no esté relacionada con el equipo, las operaciones o el ámbito de actividad de la parte interesada se proporcionará únicamente de forma agregada o anonimizada

Divulgación de información

¿QUÉ SE PUEDE HACER CON LA INFORMACIÓN?

- Sólo se utilizará la información para los fines especificados en el formulario de solicitud, que deberán ser compatibles con el objetivo de mejorar la seguridad de la aviación
- No se puede revelar la información recibida sin el consentimiento escrito del punto de contacto que facilitó la información y adoptará las medidas necesarias para garantizar la debida confidencialidad de la misma

¿A QUIÉN SE PIDE LA INFORMACIÓN?

- Se debe solicitar al Punto de Contacto Nacional. En España es el Jefe de Servicio de Reportes de Seguridad de AESA

ACCESO A LOS DATOS DE LA BASE DE DATOS NACIONAL

- Para acceder a la información de la base de datos nacional, por un criterio de coherencia, AESA aplica los mismos criterios que los establecidos para el ECR



EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)

*Enhancing the aviation partnership between the EU and
Latin America and the Caribbean*

Muchas gracias

www.eu-lac-app.org

*This project is funded by the European Union and
implemented by the European Aviation Safety Agency*

easa.europa.eu/connect



Your safety is our mission.

An Agency of the European Union 