



REPÚBLICA DE CUBA

**Regulaciones  
Aeronáuticas  
Cubanas**

**RAC 19**

**GESTIÓN DE LA SEGURIDAD  
OPERACIONAL**

**INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA  
IACC**



# **GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

## **RAC 19**

**SEGUNDA EDICIÓN - OCTUBRE 2018**

**INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA**





	Página
<b>CAPÍTULO I</b> DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	1-4
<b>SECCIÓN PRIMERA</b> Definiciones	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b> Abreviaturas	4
<b>CAPÍTULO II</b> GENERALIDADES	1-2
<b>SECCIÓN PRIMERA</b> Objeto	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b> Aplicación	1
<b>CAPÍTULO III</b> RESPONSABILIDADES ESTATALES EN MATERIA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	1-4
<b>SECCIÓN PRIMERA</b> Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP)	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b> Supervisión Estatal de la Seguridad Operacional	3
<b>SECCIÓN TERCERA</b> Rendimiento de Seguridad Operacional	4
<b>SECCIÓN CUARTA</b> Promoción de la Seguridad Operacional	4
<b>CAPÍTULO IV</b> SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)	1-1
<b>SECCIÓN PRIMERA</b> Generalidades	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b> Aviación general internacional — aviones	1
<b>CAPÍTULO V</b> RECOPIACIÓN, ANÁLISIS E INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL	1-3
<b>SECCIÓN PRIMERA</b> Recopilación de Datos sobre Seguridad Operacional	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b> Análisis de Datos e Información sobre Seguridad Operacional	1

<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Protección de Datos e Información sobre Seguridad Operacional	2
<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Intercambio de Información sobre Seguridad Operacional	3
<b>ANEXO 1</b>	SISTEMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	1-3
<b>ANEXO 2</b>	MARCO PARA UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)	1-3
<b>ANEXO 3</b>	PRINCIPIOS PARA LA PROTECCIÓN DE DATOS E INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL Y LAS FUENTES CONEXAS	1-4

## CAPÍTULO I DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

### SECCIÓN PRIMERA

#### Definiciones

**Artículo 1:** Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se utilicen en la gestión de la seguridad operacional, tendrán 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
  - 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 del tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

- c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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.

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

**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.

**Autoridad Aeronáutica:** La Autoridad Aeronáutica la ostenta y ejerce el Ministerio del Transporte a través del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

**Autoridades u organismos competentes:** Se refiere al Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, responsable de la supervisión de la seguridad operacional de la aviación.

**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 definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.

**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.

**Estado de matrícula:** Estado en el cual está matriculada la aeronave.

**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.

**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.

Algunos Estados emplean el término “giro avión” 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.

Entre los tipos de incidentes que son de interés para los estudios relacionados con la seguridad operacional, figuran los incidentes enumerados en la RAC 13 “Investigación de Incidentes y Accidentes de Aviación”.

**Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional:** Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia 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.

**Información sobre seguridad operacional:** Datos sobre seguridad operacional procesados, o analizados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para fines organizados de gestión de la seguridad operacional.

**Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional:** El objetivo proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado.

**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.

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

**Programa estatal de seguridad operacional (SSP):** Conjunto integrado de reglamentos y actividades establecidos por un Estado con la finalidad de llevar a cabo la gestión de seguridad operacional de la aviación civil.

**Rendimiento en materia de seguridad operacional:** Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

**Riesgo de seguridad operacional:** La contingencia 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 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 rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

**Supervisión de la seguridad operacional:** Función desempeñada por los Estados 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.

## SECCIÓN SEGUNDA

### Abreviaturas

**Artículo 2:** Las abreviaturas empleadas en esta Regulación, tienen el significado siguiente:

**ADREP:** Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

**AIS:** Servicios de información aeronáutica.

**ATS:** Servicios de tránsito aéreo.

**CNS:** Comunicaciones, navegación y vigilancia.

**CVR:** Registrador de la voz en el puesto de pilotaje.

**IACC:** Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

**MET:** Servicios meteorológicos.

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.

**RAC:** Regulación Aeronáutica Cubana.

**SAR:** Servicios de búsqueda y salvamento.

**SARPS:** Normas y métodos recomendados de la OACI.

**SDCPS:** Sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

**SMM:** Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859 OACI).

**SMP:** Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional.

**SMS:** Sistema de gestión de la seguridad operacional.

**SSP:** Programa estatal de seguridad operacional.

**SVSO:** Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

## CAPÍTULO II GENERALIDADES

### SECCIÓN PRIMERA

#### Objeto

**Artículo 1:** La presente Regulación Aeronáutica Cubana (RAC), se estructura en correspondencia con el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en ella se consolidan los textos relativos al SSP y el SMS, vigentes en varias RAC, con el objeto de integrar en un marco normativo único las disposiciones referidas a la implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) por los prestadores de servicios y del programa de vigilancia de la seguridad operacional del Estado (SSP).

**Artículo 2:** Al reunir estos textos en una RAC, se atrae la atención hacia la importancia de integrar las actividades de gestión de la seguridad operacional en todo el sistema de la aviación civil de Cuba, y también se da margen para que evolucionen las disposiciones complementarias pertinentes sobre gestión de la seguridad operacional.

**Artículo 3:** Esta Regulación, como parte de su finalidad y 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; se orienta hacia el logro del manejo de los riesgos de seguridad operacional de la aviación civil y hacia la evolución continua de una estrategia preventiva que permita mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

**Artículo 4:** La 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.

**Artículo 5:** La implantación eficaz de un SSP se lleva a cabo mediante un proceso gradual, incluido la capacidad de evaluar y aceptar los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) de los prestadores de servicios, en correspondencia con la madurez alcanzada por estos últimos.

### SECCIÓN SEGUNDA

#### Aplicación

**Artículo 6:** La presente Regulación contiene las normas a cumplir por los explotadores aéreos y prestadores de servicios aeronáuticos y aeroportuarios de la República de Cuba.

**Artículo 7:** Las normas de esta RAC 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.

**Artículo 8:** El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), en su carácter de entidad encargada de ejecutar las funciones relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica, controla el cumplimiento de lo que se dispone en esta Regulación.

**Artículo 9:** El IACC elaborará y someterá a la aprobación del Ministro del Transporte el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y controlará su implementación.

**Artículo 10:** Los prestadores de servicios aéreos, aeronáuticos y aeroportuarios cubanos, implementarán su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), en correspondencia con lo estipulado en esta RAC y con los requisitos establecidos en el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP).

**Artículo 11:** Los Anexos a esta RAC forman parte de la norma.

**Artículo 12:** Las disposiciones y orientación sobre los SMS de los prestadores de servicios y del SSP que pudieran figurar en las demás RAC, así como en manuales, circulares, guías y otros documentos emitidos bajo dichas RAC, son complementarias y han de satisfacer lo establecido en la presente Regulación y en los requisitos de implantación de los SMS recogidos en el SSP.

**CAPÍTULO III**  
**RESPONSABILIDADES ESTATALES EN MATERIA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

**SECCIÓN PRIMERA**

Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP)

**Artículo 1:** El SSP está destinado a la gestión de la seguridad operacional en la República de Cuba, a fin de alcanzar un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil, que incluya los siguientes componentes:

- a) Política y objetivos estatales de seguridad operacional;
- b) Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional;
- c) Garantía estatal de la seguridad operacional; y
- d) Promoción estatal de la seguridad operacional.

**Artículo 2:** El nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional, será determinado por el IACC en el SSP, para cada fase correspondiente a la implantación de los SMS de los prestadores de servicios aéreos, aeronáuticos y aeroportuarios del sistema de la aviación civil de Cuba. Los indicadores y metas de rendimiento elaborados, permitirán cuantificar las acciones dirigidas a mitigar o eliminar los riesgos, derivados de los peligros identificados en el desarrollo de las operaciones comerciales de transporte aéreo, en el marco de los SMS.

**Artículo 3:** Los siguientes prestadores de servicios implantarán un SMS, aceptable para el IACC:

- a) Organizaciones de instrucción reconocidas, de conformidad con la RAC 20, 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, de conformidad con las RAC 6.91, 6.121, 6.135 y lo referente a trabajos aéreos, contemplado en la RAC 6 Libro Tercero “Reglas de Trabajos y Deportes Aéreos”.

Quando un organismo de mantenimiento reconocido no lleva a cabo las actividades de mantenimiento, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, 8.7, sino que las mismas se realizan en el marco de un sistema equivalente según lo dispuesto en la RAC 6, dichas actividades se incluyen en el ámbito de aplicación del SMS del explotador.

- c) Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA) que ofrecen servicios de conformidad con la RAC 24.145.

Quando dichas organizaciones de mantenimiento realicen el mantenimiento de línea de conformidad con la RAC 24.145, se asegurará que esta actividad esté incluida en el ámbito de aplicación del SMS del explotador de servicios aéreo.

- d) Prestadores de servicios de tránsito aéreo, de conformidad con la RAC 11.

La prestación de servicios AIS, CNS y MET, se incluye en el ámbito de aplicación del SMS del proveedor de servicios de tránsito aéreo. Los aspectos relativos a los servicios SAR que presta el Estado cubano y que en el contexto de la coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias, son de la responsabilidad del proveedor de servicios ATS o tienen una relación directa con las actividades operacionales de dichos servicios ATS ante dichas situaciones, se incluyen en el ámbito de aplicación del SMS del proveedor de servicios de tránsito aéreo.

- e) Explotadores de aeródromos certificados o que se encuentran en proceso de certificación, de conformidad con la RAC 14.

**Artículo 4:** Como parte del SSP, se exigirá que los criterios establecidos por el Estado de Matrícula y de conformidad con la RAC 6.91, se tengan en cuenta por los explotadores de la aviación general internacional de aviones grandes o de turboreactor relativo a la implantación de un SMS, aceptable para el IACC.

**Artículo 5:** El SMS implantado por los prestadores de servicios relacionados en los Artículos 3 y 4 de este capítulo:

- a) se establecerá de conformidad con los elementos del marco que figuran en el Anexo 2 de esta RAC;
- b) se ajustará a la dimensión del proveedor de servicios y a la complejidad de sus operaciones; y
- c) cumplirá los requisitos establecidos para cada fase de implantación, según establece el programa de seguridad operacional del Estado (SSP).

**Artículo 6:** Los prestadores de servicios relacionados en los Artículos 3 y 4 de este capítulo, incluirán por lo menos:

- a) un proceso para identificar los peligros reales o potenciales para la seguridad operacional y evaluar los riesgos conexos;
- b) un proceso para definir y aplicar las medidas de remedio necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional; y
- c) disposiciones para observar continuamente y evaluar en forma regular la idoneidad y eficacia de las actividades de gestión de la seguridad operacional.
- d) un plan para facilitar la implantación del SMS.

**Artículo 7:** El rendimiento en materia de seguridad operacional de cada proveedor de servicios será evaluado periódicamente en relación con los niveles aceptables de seguridad operacional establecidos en el programa de seguridad operacional (SSP).

**Artículo 8:** El Programa de Seguridad Operacional establecerá la política de cumplimiento especificando las condiciones y circunstancias en las cuales los prestadores de servicios con un SMS implementado y eficaz, pueden encargarse de

sucesos que suponen algunas desviaciones y resolverlas internamente, en el contexto de sus SMS y a satisfacción del IACC.

**Artículo 9:** El Estado establecerá y mantendrá un proceso para investigar accidentes e incidentes de conformidad con la Regulación Aeronáutica Cubana RAC 13, en apoyo de la gestión de la seguridad operacional en el Estado. 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.

## SECCIÓN SEGUNDA

### Supervisión Estatal de la Seguridad Operacional

**Artículo 10:** El IACC como entidad encargada de ejecutar las funciones relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica por el Estado Cubano, establecerá e implantará un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (SVSO) basado en los ocho elementos críticos descritos en el Anexo 1 de esta RAC, para garantizar que se cumplan las obligaciones del Estado Cubano en materia de supervisión de la seguridad operacional y en particular:

- a) Una legislación aeronáutica básica y una política de cumplimiento;
- b) Reglamentos de explotación específicos;
- c) Un sistema y funciones estatales;
- d) Requisitos en relación con las cualificaciones del personal técnico;
- e) Orientación técnica y suministro de información crítica para la seguridad operacional;
- f) Otorgamiento de licencias, certificación, autorización y aprobación;
- g) Obligaciones de vigilancia continuada; y
- h) Evaluación de la eficacia de las medidas tomadas para manejar los riesgos de seguridad operacional y resolver los problemas de seguridad operacional.

**Artículo 11:** El SVSO establecido por el IACC incluirá los procesos necesarios para identificar peligros a partir de los datos recopilados según lo establecido en el Capítulo V de la presente RAC y la evaluación y el manejo de los riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados. Serán establecidos además, mecanismos para la solución de problemas de seguridad operacional de conformidad con el Anexo 1 a la presente RAC

**Artículo 12:** El IACC establecerá procedimientos para priorizar las inspecciones, auditorías y encuestas en los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención.

**Artículo 13:** El manejo o gestión de riesgos propio del SVSO del IACC incluirá el establecimiento de perfiles organizativos de riesgos, derivados de los resultados de la identificación de peligros y de la evaluación de riesgos, así como del examen periódico del rendimiento en materia de seguridad operacional de cada proveedor de servicios

**13.1** El IACC elaborará y mantendrá un procedimiento para evaluar la eficacia de las medidas emprendidas para manejar los riesgos de seguridad operacional y resolver los problemas de seguridad operacional

**SECCIÓN TERCERA**  
Rendimiento de Seguridad Operacional

**Artículo 14:** El nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional estará especificado en el SSP para cada periodo de implantación de los SMS de los prestadores de servicios aéreos, aeroportuarios y aeronáuticos.

**Artículo 15:** Como parte del SSP, el IACC elaborará indicadores y metas de rendimiento, dirigidas a mitigar o eliminar los riesgos derivados de los peligros identificados, en relación con sus capacidades para cumplir la función de vigilancia de la seguridad operacional por la cual responde y en particular sus capacidades para evaluar y aceptar la eficacia del SMS de los prestadores de servicios.

**Artículo 16:** El nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional dependerá en primer lugar del cumplimiento por los prestadores de servicios aéreos, aeroportuarios y aeronáuticos, de lo normado en las regulaciones aeronáuticas vigentes y del adecuado funcionamiento de sus SMS.

**SECCIÓN CUARTA**  
Promoción de la Seguridad Operacional

**Artículo 17:** El IACC asegurará, en correspondencia con lo estipulado por el SSP, de promover el conocimiento con respecto a la seguridad operacional y la compartición e intercambio de información sobre seguridad operacional para fomentar una cultura positiva de seguridad operacional.

**Artículo 18:** Se promoverá el conocimiento con respecto a la seguridad operacional y la compartición e intercambio de información sobre seguridad operacional con la comunidad de la aviación, para fomentar el mantenimiento y mejoramiento de la seguridad operacional y respaldar el desarrollo de una cultura positiva de seguridad operacional.



**CAPÍTULO IV  
SISTEMA DE GESTIÓN  
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)**

**SECCIÓN PRIMERA  
Generalidades**

**Artículo 1:** El SMS de un prestador de servicios:

- a) se establecerá de conformidad con los elementos del marco que figuran en el Anexo 2; y
- b) se ajustará a la dimensión del proveedor de servicios y a la complejidad de sus productos o servicios de aviación.

**1.1:** El IACC se asegurará de que el prestador de servicios elabore un plan para facilitar la implantación del SMS.

**Artículo 2:** El SMS de una organización de instrucción reconocida, de conformidad con las partes correspondientes de las RAC 1 y la RAC 20, que esté expuesta a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios será aceptable para el IACC.

**Artículo 3:** El SMS de un explotador de aviones o helicópteros certificado, que esté autorizado a realizar actividades de transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con las partes correspondientes de la RAC 6, será aceptable para el IACC.

**Artículo 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 las partes correspondientes de la RAC 6, será aceptable para el IACC.

**Artículo 5:** El SMS de una organización responsable del diseño de tipo de aeronaves, motores o hélices, de acuerdo con la RAC21.145, será aceptable para el IACC.

**Artículo 6:** El SMS de una organización responsable de la fabricación de aeronaves, motores o hélices, de acuerdo con la RAC 22, será aceptable para el IACC.

**Artículo 7:** El SMS del prestador de los servicios ATS, de acuerdo con la RAC 11, será aceptable para el IACC.

**Artículo 8:** El SMS de un explotador de un aeródromo certificado, de acuerdo con las partes correspondientes de la RAC14, será aceptable para el IACC.

**SECCIÓN SEGUNDA  
Aviación general internacional — aviones**

**Artículo 9:** El SMS de un explotador de la aviación general internacional que realice operaciones con aviones grandes o de turboreactor de conformidad con las partes correspondientes de la RAC 6, se ajustará a la dimensión y complejidad de la operación y cumplirá los criterios establecidos por el Estado de matrícula.

## CAPÍTULO V RECOPIACIÓN, ANÁLISIS E INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

### SECCIÓN PRIMERA

#### Recopilación de Datos sobre Seguridad Operacional

**Artículo 1:** Serán establecidos sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) para captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional. El SDCPS incluirá información aportada por fuentes estatales, de la industria y otras y se basarán en métodos reactivos y preventivos de recopilación de datos e información sobre seguridad operacional.

**Artículo 2:** El SDCPS abarcará el procesamiento, la notificación, las bases de datos sobre seguridad operacional, los esquemas para intercambio de información y la información registrada, y comprende, entre otros:

- a) datos e información relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes;
- b) datos e información relativos a las investigaciones de seguridad operacional efectuadas por las autoridades estatales o los prestadores de servicios de aviación;
- c) sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional;
- d) sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional, como se indica en 5.1.3 ; y
- e) sistemas de auto notificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, según se describe en la RAC 6, así como sistemas manuales de captura de datos.

**Artículo 3:** La RAC 13 (Investigación de incidentes y accidentes de Aviación) establece que todos los explotadores aéreos y prestadores de servicios aeronáuticos y aeroportuarios implementarán un sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional que incluya la notificación de incidentes y un sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional para recopilar datos e información sobre seguridad operacional y que incluya las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes.

**Artículo 4:** El SSP incluirá los requisitos que aseguren el acceso a la información apropiada disponible en los sistemas de notificación de incidentes a los que se hace referencia en el Artículo 2 de la presente sección.

### SECCIÓN SEGUNDA

#### Análisis de datos e información sobre seguridad operacional

**Artículo 5:** El IACC establecerá y mantendrá una base de datos sobre seguridad operacional, para facilitar el análisis eficaz de la información obtenida sobre deficiencias de y un proceso para facilitar el análisis eficaz de los datos y la información de seguridad operacional obtenida de los SDCPS y bases de datos sobre seguridad operacional conexas, según se refiere en la Sección Primera del presente Capítulo, a fin de determinar las medidas necesarias que permitan mejorar la seguridad operacional.

**Artículo 6:** Tras identificar las medidas preventivas necesarias con respecto a las deficiencias de seguridad operacional detectadas, sean dichas deficiencias reales o posibles, el IACC tomará las acciones requeridas y establecerá un proceso para supervisar la aplicación y la eficacia de dichas acciones. Información adicional en qué fundamentar las medidas preventivas que habrán de tomarse, puede encontrarse en los informes finales sobre los accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

**Artículo 7:** Los análisis de datos e información sobre seguridad operacional tienen por objeto identificar peligros sistémicos e intersectoriales que quizá no sería posible identificar de otro modo mediante los procesos de análisis de datos sobre seguridad operacional de los prestadores de servicios o explotadores individuales. El proceso puede incluir métodos de predicción para el análisis de datos sobre seguridad operacional.

**Artículo 8:** Los sistemas de bases de datos implementados utilizarán formatos normalizados, para facilitar el intercambio de datos, y dichos sistemas serán compatibles con el sistema ADREP de la OACI.

### SECCIÓN TERCERA

#### Protección de Datos e Información sobre Seguridad Operacional

**Artículo 9:** Se les brindará protección a los datos sobre seguridad operacional recopilados por medio de los sistemas de notificación obligatoria y voluntaria de seguridad operacional y a la información sobre seguridad operacional derivada de dichos sistemas, así como a sus fuentes conexas. Para la notificación relacionada con la seguridad operacional es fundamental la existencia 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.

**Artículo 10:** El IACC mediante el SSP, y los explotadores mediante sus SMS, facilitarán y promoverán la notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad operacional de la aviación, armonizando sus normativas y políticas aplicables, según sea necesario.

**Artículo 11:** No se utilizarán los datos sobre seguridad operacional a los que se hace referencia en este capítulo para fines distintos de aquellos que se relacionan con la seguridad operacional, a menos que, en casos excepcionales, se determine que la ventaja de su divulgación o uso, en cualquier circunstancia particular, supera las repercusiones negativas que dicha acción pueda tener en la seguridad operacional de la aviación.

**Artículo 12:** No obstante lo dispuesto en el Artículo 11 de la presente Sección, no se impedirá que se utilicen 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.

**Artículo 13:** La Autoridad Aeronáutica de la República de Cuba, establecerá y hará uso de arreglos apropiados concertados entre los órganos 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 Anexo 3 a la presente RAC.

#### **SECCIÓN CUARTA**

##### Intercambio de información sobre seguridad operacional

**Artículo 14:** Si al analizar la información contenida en su base de datos, el IACC identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, se les proporcionará a estas dichas informaciones lo antes posible.

**Artículo 15:** El IACC establecerá un procedimiento para compartir la información sobre seguridad operacional entre los usuarios del sistema aeronáutico y para facilitar el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional. Se requiere disponer de definiciones, clasificaciones y formatos normalizados para facilitar el intercambio de datos.

## ANEXO 1 SISTEMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

### ELEMENTOS CRÍTICOS PARA GARANTIZAR QUE SE CUMPLAN LAS OBLIGACIONES DEL ESTADO EN MATERIA DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

#### 1. Base normativa

El 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 los proveedores de servicios aéreos, aeronáuticos y aeroportuarios, cumplirá lo dispuesto en las normativas nacionales vigentes en materia de aviación civil, cuya legislación básica la constituye el Decreto Ley No. 255 “Sobre la Aviación Civil”, que se ajusta a la dimensión y complejidad de la actividad aeronáutica del Estado y a los requisitos que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Dicho Decreto Ley, permite regular la aviación civil y hacer cumplir los reglamentos por conducto de las autoridades y organismos competentes establecidos para dicho fin.

#### 2. Reglamentos de explotación específicos

Las Regulaciones Aeronáuticas Cubanas (RAC), que cubren los requisitos nacionales dimanantes de la legislación aeronáutica básica, en lo que respecta a procedimientos operacionales, productos, servicios, equipo e infraestructura, normalizados y en conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, serán evaluadas en cuanto a su relevancia, para asegurar el cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional del Estado en correspondencia con el SSP.

#### 3. Sistema y funciones estatales

3.1 El Estado Cubano ha designado al IACC como entidad encargada de ejecutar las funciones relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica y, por tanto, como autoridad competente en lo relacionado con las obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional. Dicha entidad cuenta con el personal suficiente y calificado y con recursos financieros adecuados, además de tener establecidos los objetivos y las funciones, a fin de cumplir sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

3.2 El IACC 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.

3.3 El IACC determina los requisitos del personal encargado de desempeñar funciones de supervisión de la seguridad operacional, teniendo en cuenta la dimensión y complejidad de las actividades de la aviación en nuestro país, así como de los inspectores que desempeñan funciones de supervisión de la seguridad operacional.

3.4 Las capacidades y eficacia del sistema de funciones estatales implantado, serán evaluadas periódicamente e identificados los peligros que puedan limitar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional, según se establece en el SSP.

#### **4. Personal técnico calificado**

4.1 El IACC establece los requisitos mínimos en relación con las calificaciones del personal técnico que desempeña las funciones de supervisión de la seguridad operacional y toma 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 Se establece un sistema para mantener los registros de instrucción.

4.3 La competencia del personal técnico que desempeña las funciones de supervisión de la seguridad operacional será evaluada periódicamente, según establece el SSP.

#### **5. Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de Seguridad Operacional**

5.1 El IACC proporciona instalaciones apropiadas, textos de orientación y procedimientos de carácter técnico actualizado y completo, información crítica sobre seguridad operacional, instrumentos y equipo y medios de transporte, según convenga, al personal técnico, para que este pueda desempeñar sus funciones de supervisión de la seguridad operacional con eficacia, de acuerdo con los procedimientos establecidos y de manera normalizada.

5.2 El IACC proporciona a los explotadores orientación técnica sobre la aplicación de los reglamentos pertinentes, chequeando el cumplimiento de los mismos en forma periódica.

#### **6. Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones**

El IACC, controla el cumplimiento de las RAC, los procesos y procedimientos documentados, para garantizar que el personal y las 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 y/o una aprobación para llevar a cabo la actividad aeronáutica pertinente.

#### **7. Obligaciones de vigilancia**

7.1 El IACC implanta 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.

7.2 Los procesos de vigilancia, progresivamente se irán enfocando en las prioridades derivadas de los riesgos presentes en cada etapa de implantación del SMS de los explotadores y en correspondencia con el SSP.

**8. Solución de problemas de seguridad operacional**

8.1 El IACC hará uso de procedimientos documentados para adoptar las medidas correctivas apropiadas, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados. Progresivamente, según establece el SSP, dicho proceso será soportado por una base de datos que integre las diferentes fuentes de información y datos de seguridad.

8.2 El IACC 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 los proveedores de servicios aéreos, para solucionar los mismos.

8.3 El SSP establecerá los criterios relacionados con la tolerabilidad de los riesgos asociados a los problemas de seguridad detectados y sobre la valoración de la efectividad de las medidas correctivas adoptadas.

**ANEXO 2****MARCO PARA UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)**

En este Anexo se especifica el marco para la implantación y el mantenimiento de un SMS.

Lo normado en el presente Anexo contempla los requisitos que los explotadores de servicios aéreos, aeronáuticos y aeroportuarios han de cumplir al implantar sus respectivos SMS. Las normas y demás requisitos contemplados en las RAC 1, 6, 11, 14, 20 y 24.145, constituyen requisitos adicionales a la presente RAC.

Las guías y materiales de orientación relacionadas con las RAC anteriormente mencionadas, han de cumplir lo establecido en el programa de seguridad operacional del Estado (SSP), para cada fase de implantación de los SMS y para cada período de aplicabilidad de dicho programa.

El marco consta de cuatro (4) componentes y doce (12) elementos, que constituyen los requisitos mínimos para la implantación de un SMS:

**1. POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL****1.1. Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección.**

1.1.1. El prestador de servicios definirá su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes.

1.1.2. La política de seguridad operacional:

- a) Reflejará el compromiso de la organización respecto de la 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 prestador 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 prestador de servicios.

**1.2. Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional.**

1.2.1. El prestador de servicios:

- a) Identificará al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la responsabilidad funcional y obligación de rendición de cuentas definitivas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento del SMS;
- 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 la obligación de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS;



- d) documentará y comunicará la información relativa a las responsabilidades funcionales, la obligación de rendición de cuentas 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.
- 1.3.1. El prestador de servicios designará un gerente de seguridad operacional, que será responsable de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz.
- 1.4. Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias.
- 1.4.1. El prestador de servicios 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 prestador de servicios elaborará un plan de implantación del SMS, aprobado formalmente por la organización y aceptado por la autoridad aeronáutica, donde se especifique el alcance de la política y los objetivos de seguridad enunciados en 1.1 y las funciones y responsabilidades de cada miembro de la administración en relación con el funcionamiento del SMS según 1.2, para cada fase de implantación del SMS y en correspondencia con lo que establece el programa de seguridad operacional del estado (SSP).
- 1.5.2. El prestador de servicios preparará y mantendrá documentación SMS en la que describa:
- a) su política y objetivos de seguridad operacional;
  - b) sus requisitos del SMS;
  - c) sus procesos y procedimientos del SMS;
  - d) sus obligaciones de rendición de cuentas, responsabilidades funcionales y atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS; y
  - e) sus resultados esperados del SMS.
- 1.5.3. El prestador de servicios preparará y mantendrá un manual SMS como parte de su documentación SMS.

## **2. GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

- 2.1. Identificación de peligros.
- 2.1.1. El prestador de servicios definirá y mantendrá un proceso que garantice la identificación de los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación.
- 2.1.2. La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos, preventivos y de predicción para recopilar datos sobre seguridad operacional.
- 2.1.3. El proceso de identificación de peligros se estructurará para satisfacer los requisitos de cada fase de implantación en correspondencia con lo establecido en el SSP y ser aceptado por el IACC.

- 2.2. Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional.
  - 2.2.1. El prestador 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.
  - 2.2.2. El control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados, se fundamentará en la determinación de indicadores y metas de rendimiento aceptables para el IACC y en correspondencia con lo establecido en el SSP.

### **3. ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.**

- 3.1. Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional.
  - 3.1.1. El prestador de servicios desarrollará y mantendrá los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.
  - 3.1.2. El rendimiento en materia de seguridad operacional del prestador de servicios se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS.
- 3.2. Gestión del cambio.
  - 3.2.1. El prestador 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 prestador de servicios observará y evaluará la eficacia de sus procesos SMS para permitir el mejoramiento continuo del rendimiento general del SMS.
  - 3.3.2. La evaluación del rendimiento general del SMS por el prestador de servicios, se realizará semestralmente y en correspondencia con lo que establece el SSP para cada fase de implantación.

### **4. PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.**

- 4.1. Instrucción y educación.
  - 4.1.1. El prestador 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 y para cada fase de implantación.
- 4.2. Comunicación de la seguridad operacional.
  - 4.2.1. El prestador 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 de seguridad operacional; y
    - d) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.

## ANEXO 3

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

## 1. Introducción

- 1.1 La protección de los datos y 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.
- 1.2 Los principios que figuran en este Anexo es guía para la inclusión en manuales y otras disposiciones legales de los elementos necesarios para proteger los datos y la información sobre seguridad operacional obtenida de los 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. El objetivo consiste en garantizar la continua disponibilidad de los datos y la información sobre seguridad operacional al restringir su uso para fines que no sean mejorar la seguridad operacional de la aviación.

## 2. Principios generales

2. 1 Las disposiciones legales que protegen los datos y la información sobre seguridad operacional garantizan 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, y la de administrar debidamente la justicia;
  - b) se protejan los datos y la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, de conformidad con este Anexo;
  - 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.
2. 2 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.
2. 3 Cuando se ha instituido una investigación de conformidad con la RAC 13 – Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, los registros relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes que allí se enumeran estarán

sujetos a la protección acordada en dicha regulación.

### 3. Principios de protección

3.1 Los datos y la información sobre seguridad operacional no será utilizada para:

- a) procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales contra empleados, personal de operaciones u organizaciones; Estos procesos llevarán a cabo sus propias investigaciones y conformarán sus expedientes de manera independiente.
- 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.

3.2 Se le 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 a la naturaleza de los datos y la información sobre seguridad operacional que contenga.
- 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 principios de excepción; y
- d) En la medida en que se aplique un principio de excepción, el uso de datos e información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales, se llevará a cabo sólo bajo garantías autorizadas.

3.2.1 El procedimiento formal para proteger los datos y la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, podría incluir el requisito de que toda persona que solicite la divulgación de datos o información sobre seguridad operacional presente justificaciones para su divulgación.

3.2.2 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.

### 4. Principios de excepción

4.1 La a Autoridad Aeronáutica, hará excepciones respecto de la protección de los datos y la información sobre seguridad operacional sólo cuando:

- a) determine que los hechos y circunstancias indican de manera razonable de que el suceso pudo haber sido causado por un acto u omisión que, de acuerdo con las leyes nacionales u otras disposiciones legales, se considere que constituye una conducta temeraria de negligencia o indisciplina 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.
- 4.2 En la administración de la decisión, la autoridad competente (las autoridades judiciales o aquellas encargadas de responsabilidades en el ámbito de la aviación), designadas de conformidad con la legislación nacional tendrán en cuenta el consentimiento de la fuente de los datos y la información sobre seguridad operacional.
5. Divulgación al público
- 5.1 Al realizarse la divulgación se deberá asegurar lo siguiente:
- 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
  - 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.
6. Responsabilidad del custodio de los datos e información sobre seguridad operacional
- 6.1 El IACC como entidad responsable del sistema de recopilación y procesamiento de datos para la seguridad operacional (SDCPS), será además su custodio, para asegurar que se aplique la protección a los datos e información sobre seguridad operacional de conformidad con las disposiciones de este anexo.
7. Protección de los datos la información registrados
- 7.1 Las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por las regulaciones aeronáuticas, como es el caso 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.
- 7.2 La RAC 13 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 Anexo. La RAC 6 contiene disposiciones sobre la protección de las grabaciones de los registradores de vuelo durante operaciones normales.

7.3 Las regulaciones aeronáuticas y otras disposiciones legales, contienen 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. Las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo a las que se hace referencia en la presente RAC, son consideradas como datos privilegiados y protegidos sujetos a los principios de protección y excepción que figuran en este Anexo.