

ACUERDO TIPO ENTRE UN OPERADOR Y UN COLECTIVO PARA LA IMPLANTACION DE UN SISTEMA DE ANALISIS DE DATOS DE VUELO

GENERAL

El presente Acuerdo es suscrito entre

[*Operador*], con domicilio en [*calle*] de [*ciudad*], representado en este acto por [nombre del gerente responsable] en su carácter de [gerente responsable] conforme surge de [*documento pertinente*], cuya copia se adjunta a la presente, y

[*Colectivo*], organización sindical con domicilio en [*calle*] de [*ciudad*], representada en este acto por [*miembro*] en su carácter de [*función*] conforme surge de [*documento pertinente*] cuya copia se adjunta a la presente.

En forma conjunta [*operador*] y [*colectivo*] serán mencionados en adelante como "Las Partes".

MARCO LEGAL, OBJETIVO Y CONSIDERANDO

La implementación de un sistema de análisis de datos de vuelo (*flight data monitoring system, FDM*) por un operador es una obligación establecida en requisito ORO.AOC.130 del Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por la que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) ° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

El requisito ORO.AOC.130 del citado Reglamento requiere que el operador establezca y mantenga un sistema de análisis de los datos de vuelo, integrado en su sistema de gestión, que será aplicable a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue supere los 27.000 kg. El sistema de análisis de los datos de vuelo no se utilizará con fines punitivos y contendrá las debidas salvaguardias para proteger las fuentes de datos como se establece en el mismo Reglamento.

Además de en el Reglamento europeo, tal obligación está también recogida en una norma¹ establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el Anexo 6 (*Operación de aeronaves*), Parte I (*Transporte aéreo comercial internacional – Aviones*) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El capítulo 3 (*Generalidades*) del Anexo 6, Parte I incluye los requisitos aplicables al FDM.

Como se desprende tanto del Reglamento europeo como de las normas de OACI, el objetivo principal del sistema FDM es la mejora de la seguridad operacional por medio de un sistema proactivo y no punitivo que permite obtener y analizar datos grabados durante vuelos rutinarios. La ausencia de reglas rígidas significa que el éxito continuo del FDM depende de la confianza mutua.

Considerando lo antedicho, Las Partes se han reunido con la finalidad de acordar la implantación de un sistema de análisis de datos de vuelo (FDM) por parte de [operador], y acuerdan lo que a continuación se detalla.

DEFINICIONES

Análisis FDM². Proceso computarizado y automático de análisis de datos FDM que genera resultados estadísticos de la información, sin campo de identificación, recolectada de los equipos de grabación a bordo.

Cockpit Image Recorder (CIR). Dispositivo instalado en las aeronaves para la grabación de imágenes de los paneles de instrumentos y el ACARS en la cabina de vuelo.

Cockpit Voice Recorder (CVR). Dispositivo instalado en las aeronaves para la grabación ambiental de voces en la cabina de vuelo y de otros canales de comunicación.

Comité FDM. Equipo necesario para la gestión del Sistema FDM del cual formará parte el Jefe del Programa FDM.

Dato FDM. Todo dato recolectado para ser exclusivamente analizado en el marco del sistema FDM y la información derivada de tal análisis, incluyendo los datos o serie de datos obtenidos de los equipos de

¹ *Norma:* Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad operacional o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes.

² FDA, Flight Data Analysis, según la nomenclatura de OACI y FOQA, Flight Operations Quality Assurance, según la nomenclatura de la FAA

grabación a bordo que puedan ser requeridos por mantenimiento del operador al solo efecto de resolver fallos o problemas.

Dato de Identificación. Dato FDM o cualquier combinación de datos recolectados que permita su asociación con un vuelo en particular, una tripulación o un miembro de una tripulación.

Dato Des-identificado. Dato FDM del cual se han eliminado todos los elementos que podrían ser utilizados para asociarlo con un vuelo en particular, una tripulación o un miembro de una tripulación.

Dato Identificado. Dato FDM recolectado previo a la eliminación de todos los datos de identificación.

Evento FDM /Excedencia FDM. Circunstancias detectadas por un algoritmo al observar los datos FDM.

Flight Data Recorder (FDR). Dispositivo utilizado para grabar parámetros de actuaciones del avión. El propósito del sistema FDR es capturar y grabar datos de un conjunto de sensores del avión en un medio capaz de soportar un accidente.

Gate-keeper¹ Miembro designado de mutuo acuerdo entre las partes, autorizado para conocer la identidad de los miembros de una tripulación que podrían haber estado involucrados en una excedencia (ver material de guía elaborado por EASA al respecto, GM1 ORO.AOC.130(e)(3)(D)).

Informe Obligatorio (IO). Informe realizado como consecuencia de la obligatoriedad de notificación recogida en la Directiva 2003/42/CE (que se introdujo al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1334/2005)

Informe Voluntario (IV). Informe que forma parte del sistema de gestión de seguridad operacional de [*operador*].

Jefe del Programa FDM. Responsable de la gestión del sistema FDM.

Parámetro FDM. Medidas tomadas en cada vuelo, por ejemplo: máxima g en el aterrizaje.

¹ Se decide mantener la terminología inglesa ya que es la utilizada comúnmente por los operadores aéreos.

Quick Access Recorder (QAR). Unidad grabadora instalada en las aeronaves que almacena datos grabados del vuelo, y que facilita el rápido y fácil acceso al medio en el cual los datos están grabados.

Sistema FDM¹. Sistema no punitivo concebido con el propósito de mejorar la seguridad operacional mediante la obtención de información que permita una comprensión global y profunda del contexto operativo del operador.

DURACIÓN DEL ACUERDO

El presente acuerdo tendrá una duración de 2 años a partir del día de la fecha de su firma, y estará sujeto a revisiones bajo petición de las partes.

Finalizado el plazo de dos años se prorrogará automáticamente por una duración de dos años, a no ser que alguna de las partes notifique su intención de revisarlo al menos con dos meses de antelación a su fecha de vigencia.

RESCISIÓN/INCUMPLIMIENTO DEL ACUERDO

Dado que el sistema FDM es un requisito normativo recogido en el Reglamento (UE) nº 965/2012 (ver requisito ORO.AOC.130), en ningún caso, ninguna de las Partes, podrá rescindir unilateralmente el presente acuerdo.

En el caso de incumplimiento o discrepancia en alguna de las cláusulas del presente acuerdo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) evaluará las alegaciones de ambas partes y dictaminará, de acuerdo al marco legislativo, la resolución de las discrepancias.

AESA fijará un tiempo máximo para la obtención de un acuerdo, y en el caso de que este plazo se haya agotado, ambas partes estarán obligadas a firmar el acuerdo marco, procediendo AESA a identificar a la representación de los pilotos en el caso de que no se haya determinado previamente.

¹ A efectos editoriales, se utiliza la abreviatura inglesa FDM adoptada por la EASA y la cláusula Sistema FDM para referirse al sistema de análisis de datos de vuelo en el resto del documento.

DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN

El Sistema FDM es un sistema de seguridad operacional independiente que no genera la necesidad de introducir cambios en los equipos instalados en las aeronaves según normativa en vigencia para la adquisición y el almacenamiento de información de vuelos (CIR, CVR, FDR y QAR), sino que potencia su uso.

Es importante tener en cuenta que el sistema FDM es una de las partes, aunque la más importante, que utiliza los datos registrados en vuelo por el operador. Este acuerdo se refiere exclusivamente a la utilización de los mismos por el FDM.

La información obtenida en el sistema FDM se utilizará únicamente para la investigación de accidentes o incidentes, con fines exclusivos de investigación y análisis de seguridad operacional. Su audición o lectura de su transcripción en el caso de excedencias se hará con el consentimiento del director/gerente de seguridad operacional, y en presencia de la tripulación afectada.

En un Anexo, o por los medios que considere oportunos, la compañía indicará los tipos de eventos o excedencias (no valores) que se monitorizarán para que sean conocidos por parte de la tripulación. El Apéndice 1 al AMC 1 ORO.AOC.130 presenta una lista de eventos o excedencias FDM que puede utilizar un operador como punto de partida.

Entre las acciones que se podrán tomar para evitar la repetición de un evento o el cambio de tendencias adversas se pueden encontrar: el re-entrenamiento para el piloto (realizado de una manera constructiva y no punitiva), el cambio de procedimientos y/o manuales, aumentar la concienciación de los pilotos o tratar de modificar el comportamiento del piloto (individualmente o colectivamente) en línea con lo establecido por EASA en el GM1 ORO.AOC.130(c)(2)(ii).

El diseño, implementación y operación del Sistema FDM asegurará la confidencialidad en el tratamiento de datos y la protección absoluta y definitiva de la identidad individual salvo en caso manifiesto de dolo o negligencia grave.

Terceras partes interesadas podrán solicitar el acceso a datos FDM con el propósito de la mejora de la seguridad operacional. Para cualquier otro fin será preceptivo el acuerdo entre las partes.

En el caso de que los datos estén des-identificados el operador podrá suministrar esta información y lo notificará al gate-keeper.

Si los datos solicitados solamente tienen sentido cuando estén asociados a algún vuelo particular, el operador acordará con el gate-keeper bajo qué condiciones se suministrarán.

Cuando los datos FDM se utilicen, dentro de la compañía, para propósitos de Aeronavegabilidad Continuada u otros propósitos de ingeniería, el acceso a los datos se controlará y se realizará por un procedimiento seguro. Queda totalmente prohibida la identificación y contacto con la tripulación por este medio.

Es comprensible que el análisis de una traza FDR de un evento muestre una visión incompleta de lo que ocurrió, y por lo tanto, puede no ser posible explicar "por qué" ocurrió. Puede ser necesario que el gate-keeper deba contactar con el piloto(s) involucrado para obtener más información sobre el "cómo" y el "por qué" del evento acaecido. En caso de excedencias que requieran informe obligatorio se acudirá al gate-keeper para exigir el informe obligatorio.

En el caso de un único evento, o series de eventos, que sean juzgados como suficientemente serios para justificar más que una llamada telefónica, pero no tanto como para hacer aplicación de la retirada de la confidencialidad, el gate-keeper solicitará una reunión con la tripulación involucrada.

Es necesario tener en cuenta que las llamadas telefónicas son un recurso que fácilmente puede abusarse de su utilización. Por ello el número de llamadas se registrarán estarán controladas por el Comité FDM.

Si un piloto se niega a colaborar con el gate-keeper, el operador recibirá la aprobación por parte del gate-keeper para asumir la responsabilidad de ponerse en contacto con el piloto.

Excepciones

El operador no identificará a la tripulación asociada a una excedencia FDM salvo en las siguientes excepciones, en las que el gate-keeper estará obligado a colaborar en su identificación:

1. En el caso de excedencias repetidas por el mismo piloto¹ en las cuales el Comité FDM cree conveniente un entrenamiento más adecuado.

¹ Esta circunstancia está referida a un piloto que ha tenido eventos similares con anterioridad, y que en su día ya fue contactado confidencialmente por su gate-keeper y

2. Cuando el operador esté obligado a investigar:
 - a. Los sucesos de notificación obligatoria recogidos en la Directiva 2003/42/CE (que se introdujo al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1334/2005), o
 - b. Los incidentes graves detallados en el anexo al reglamento 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010¹.

3. En los casos de dolo o negligencia grave considerados por parte del operador o de la Autoridad, y a requerimiento de ésta. En el caso del operador, el dolo o negligencia grave lo determinará el Comité FDM o equivalente del operador.

Se aplicarán estas excepciones a solicitud del operador, del Comité FDM o de la Autoridad.

Si en ausencia de acuerdo con el gate-keeper o falta de representación, el Operador detectara una excedencia grave a través del sistema FDM, no existiendo reporte alguno sobre el hecho, el Operador debe tomar acción de acuerdo a sus obligaciones, no pudiendo hacerlo por el hecho de no mediar acuerdo o no existir representante. En caso de falta de acuerdo, o en caso de falta de representación por parte del colectivo de pilotos, el responsable del sistema FDM en cumplimiento de la obligación que le impone la normativa en vigor podría proceder unilateralmente a la segregación y análisis de los datos FDM del evento, pudiendo requerir información al Comandante del vuelo, de acuerdo siempre a los protocolos y procedimientos generales recogidos en el acuerdo marco en lo relativo a la no punibilidad y confidencialidad.

Ambas partes reconocen que, en interés de la seguridad de vuelo, no pueden condonar el comportamiento gravemente negligente o intencionado del piloto; y, por acuerdo del Comité FDM, retirará la protección de la confidencialidad.

En [ciudad] a [fecha], se firman [cantidad] de ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto.

POR [EL GERENTE RESPONSABLE DEL OPERADOR]

recibido su asesoramiento, sin que se haya tomado ninguna acción adicional, ni su identidad compartida por nadie más.

¹ Extraído del Adjunto C del Anexo 13 de la OACI.

POR [PRESIDENTE DEL SINDICATO DE PILOTOS O GATE-KEEPER]