



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 27: Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes

**RESPALDO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE TRABAJO  
MULTIDISCIPLINARIO PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN  
Y LOS DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

[Nota presentada por la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO)]

**RESUMEN**

Esta nota tiene como propósito de respaldar el establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario para la protección de la información y los datos de seguridad operacional, y de asegurar que la “Cultura justa” continúe siendo un tema clave de debate y análisis, y que se establezca un diálogo con las autoridades judiciales con el fin de lograr una mejor comprensión y respaldo de este concepto y de la importancia de mejorar la seguridad operacional.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- instar a los Estados a que reconozcan los beneficios de un marco judicial que respalde la implementación de una cultura de la seguridad operacional en la que ... “no se castigue al personal por las acciones, omisiones o decisiones que tomen y que sean acordes a su experiencia y capacitación, pero en la cual no se tolere la negligencia flagrante, las violaciones intencionales y los actos destructivos”;
- animar a los Estados a organizar y llevar a cabo un diálogo genuino entre las autoridades aeronáuticas y judiciales en relación con los elementos de una “Cultura justa” proactiva; y
- respaldar el establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario que reúna a las partes judiciales y de la aviación con el fin de que traten los temas relativos a la protección de la información y los datos de la seguridad operacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y F.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> <i>Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010</i> (Doc 9935) <i>Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) (2008)</i> (Doc 9914) <i>Asamblea, 36º período de sesiones, informe de la Comisión Técnica</i> (Doc 9899) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)

<sup>1</sup> Las versiones de esta nota en todos los idiomas fueron presentadas por la CANSO.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Esta nota respalda el establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario para la protección de la información y los datos de seguridad operacional. Por lo general se acepta que, para mejorar la seguridad operacional en forma permanente, debemos aprender de la experiencia de los demás y de los hechos de seguridad que ocurran en nuestra industria. Se reconoce que proteger la información y los datos de seguridad operacional del uso inadecuado es esencial para garantizar su disponibilidad constante para la gestión de la seguridad operacional. A tales efectos, generalmente, se acepta que es preciso encontrar un equilibrio entre la protección de la información de seguridad operacional y la necesidad de una apropiada administración de la justicia, y que la protección brindada debe alcanzar un nivel acorde a la naturaleza de la información generada. Este principio refleja lo que se suele denominar “Cultura justa”.

1.2 Si bien no existe una definición mundialmente aceptada de la "Cultura justa", en general, se acepta que no deben castigarse a los individuos por “errores no intencionales sinceros”, pero deben hacerse responsables por violaciones intencionales y negligencia flagrante. Los individuos son menos propensos a informar sus propios errores y otros problemas o peligros relacionados con la seguridad operacional si temen ser castigados o se inician acciones legales en su contra. No obstante, esto no implica una cultura “sin culpas”, debido a que esto no es posible ni deseable, sino que debe existir un cierto nivel de responsabilidad.

1.3 Por consiguiente, una “Cultura justa” respalda el aprendizaje basado en los actos peligrosos con el fin de mejorar el nivel de conciencia sobre la seguridad operacional mediante un mayor reconocimiento de las situaciones de seguridad operacional y también ayuda a desarrollar la articulación y el intercambio consciente de la información de seguridad operacional. En consecuencia, una “Cultura justa” puede considerarse como un facilitador, e incluso un indicador, de una cultura de seguridad positiva<sup>2</sup>.

1.4 Si bien el concepto de "Cultura justa" surgió originalmente en un esfuerzo por desarrollar una cultura de seguridad organizacional basada en la confianza y en el intercambio de información, durante la última década, este concepto se ha ampliado para superar tensiones entre los procesos de investigación sobre seguridad y posibles consecuencias judiciales. Esto se debe a una creciente tendencia por parte de las autoridades judiciales a investigar e iniciar acciones penales por sucesos de seguridad en la aviación.

1.5 No obstante, aunque la industria aeronáutica ha trabajado activamente en la promoción de un enfoque de política de “Cultura justa”, el éxito a la hora de lograr el común entendimiento entre las autoridades regulatorias y judiciales ha sido limitado.

1.6 Por lo tanto, esta nota tiene como finalidad ofrecer un respaldo claro al establecimiento de un grupo multidisciplinario para garantizar que la cultura de seguridad proactiva continúe desarrollándose dentro de la comunidad de la aviación y que se avance en el objetivo de mejorar la seguridad operacional a través de la capacitación. Asimismo, respaldamos ampliamente el deseo de la industria aeronáutica –los operadores y los proveedores de servicios– de trabajar en asociación con otros interesados clave, concretamente con las autoridades regulatorias, de investigación y judiciales, y de obtener su respaldo.

---

<sup>2</sup> La cultura de la seguridad puede describirse como el resultado de valores, actitudes, percepciones, competencias y patrones de conducta individuales y grupales que determinan el compromiso con la gestión de seguridad de la organización y su estilo y competencia. Las organizaciones que poseen una cultura de seguridad positiva se caracterizan por comunicaciones basadas en la confianza mutua, en percepciones compartidas sobre la importancia de la seguridad y en la confianza en la eficacia de las medidas de prevención.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 Contextualización del mensaje de la industria aeronáutica

2.1.1 La industria debe continuar generando conciencia sobre los problemas que rodean la investigación efectiva de los accidentes e incidentes y asegurar que el proceso judicial no impida el aprendizaje de lecciones. Es necesario tener en cuenta que gran parte del aprendizaje clave proviene de la investigación de incidentes.

2.1.2 El atributo más importante de una “Cultura justa” es que el sistema judicial trata sólo aquellos sucesos inusuales que se ajustan a la definición de delito penal. Un requisito previo para la construcción de una “Cultura justa” es un conjunto acordado de principios que establece el límite entre los comportamientos aceptables y los inaceptables.

2.1.3 Este enfoque debe incluir el diálogo con las autoridades judiciales y reconocerse que, a pesar de que son extremadamente inusuales (muchos fiscales están de acuerdo con esto), hay situaciones en las que una investigación judicial, o incluso las acciones penales, son justificadas. Para que una investigación judicial sea justificada, se deben cumplir las siguientes condiciones acumulativas:

- a) la consecuencia del suceso debe ser un accidente formal, conforme lo define la OACI. Sólo debe considerarse la investigación de un accidente si hay evidencia de un peligro concreto y no de un riesgo hipotético; y
- b) debe haber evidencia clara de negligencia flagrante o intención criminal deliberada.

### 2.2 La cuestión de la experiencia

2.2.1 A pesar de todo, el obstáculo más importante continúa: la cuestión de si los fiscales y los jueces tienen la capacidad de interpretar en forma adecuada el contenido de los informes fácticos en lo que respecta a "peligro concreto" y "negligencia flagrante". La experiencia ha demostrado de forma convincente que el mismo informe de investigación es comprendido de manera completamente diferente, y que se obtienen conclusiones considerablemente diferentes, cuando es leído por un profesional de la aviación o por las autoridades judiciales.

2.2.2 Un motivo importante de la falta de progreso en el área de “Cultura justa” deriva directamente de la lectura y la interpretación diferente que se da al mismo informe. En lugar de cuestionar la legitimidad de una “intrusión” de una investigación judicial, el esfuerzo debe centrarse en que las autoridades judiciales desarrollen la competencia necesaria. Esta propuesta tiene más posibilidades de obtener el respaldo de las autoridades judiciales. Asimismo, esto debe disminuir el riesgo de que se inicie un procedimiento judicial en relación con un suceso para el cual no se justifica una acción de este tipo.

2.2.3 Los miembros de la CANSO están creando su propio enfoque de “Cultura justa” mediante la adopción de reglas y algoritmos operativos destinados a determinar acciones apropiadas basadas en los tipos de comportamientos que tuvieron incidencia en el incidente o accidente. Una “Cultura justa” no es punitiva en caso de error humano, sin embargo, responsabiliza a los individuos por comportamientos que crean riesgos injustificados. Los líderes de ANSP pueden utilizar estos modelos para educar a las autoridades judiciales sobre las ventajas de una “Cultura justa”. Así, están en condiciones de educar e influenciar al sistema judicial y los medios para que comprendan que los objetivos sociales de reducir accidentes no se cumplen castigando a los individuos. Mediante la

promoción de una “Cultura justa” –en la que las acciones que conducen a cuestiones de seguridad se juzgan por la intención del comportamiento, no por el resultado– los ANSP pueden aprender acerca de los factores que pueden causar incidentes antes de provocar accidentes. Pueden promover una verdadera Cultura de aprendizaje, en la que los riesgos del sistema puedan revelarse y mitigarse, mejorando con ello la seguridad.

2.2.4 Las acciones concretas que pueden tomarse para abordar esta dimensión podrían ser las siguientes:

2.2.4.1 Los jueces y fiscales dependen de la competencia técnica para compensar su falta de conocimiento específico de aviación. Es preocupante observar que un cierto número de decisiones judiciales se toman sobre la base de opiniones condenatorias, expresadas por los profesionales de la aviación mismos. Se necesita una acción muy urgente para promover el concepto de “Cultura justa” no sólo externamente, sino también dentro de la industria aeronáutica para evitar una práctica destructiva de incriminación de pares. Con frecuencia, el impacto negativo de la competencia no es deliberado. Deriva, una vez más, de la lectura y la interpretación legales de una declaración escrita por expertos técnicos. La educación de concientización que debe impartirse a los profesionales de la aviación que se desempeñan como expertos debe incluir pautas de redacción claras para minimizar el riesgo de interpretaciones legales no deseadas y posibles interpretaciones erróneas.

2.2.4.2 Las juntas de investigación sobre seguridad se están dando cuenta lentamente de que el carácter no legal de los informes de investigación de seguridad se ha convertido en un mito. A pesar de que las consecuencias judiciales futuras de su trabajo no es su responsabilidad, estas consecuencias no pueden continuar ignorándose en vistas del efecto devastador que tienen en la integridad y la calidad de los procesos de seguridad mismos. Estas juntas también comprenden que se debe tener mucho cuidado al redactar los informes y sus conclusiones, para evitar consecuencias no deseadas que excedan el ámbito de sus responsabilidades específicas. Si bien de ninguna manera se debe invitar a los expertos en investigación de seguridad a expresar una opinión relacionada con la dimensión legal de un caso específico, debido al creciente interés actual por el dilema de la investigación de seguridad, es necesario desarrollar y dar la capacitación apropiada para asegurar que no se ignore el potencial de una mala interpretación. Otra solución podría ser incluir un paso adicional en la producción de informes de investigación de seguridad, en la forma de una lectura legal neutral del informe antes de publicarlo, con el objetivo de evitar conclusiones implícitas no deseadas.

2.2.4.3 Algunas jurisdicciones que han enfrentado casos de aviación en forma regular también han comprendido la importancia del tema de la competencia y los riesgos asociados con una interpretación errónea. Por ejemplo, el Cantón de Zurich (Suiza) ha establecido un grupo dedicado de fiscales que recibirán capacitación específica sobre aviación para incrementar su conciencia y conocimiento de la realidad técnica de la aviación. Además de dicha capacitación dedicada, los funcionarios correspondientes también deben poder desarrollar su propia red de expertos. Dichos programas deben promocionarse activamente.

2.2.4.4 Con el mismo espíritu, una vía muy prometedora que EUROCONTROL investiga en la actualidad es capacitar a un equipo de especialistas internacionales que se beneficiarían de un contexto tanto técnico como legal. Estos especialistas estarían disponibles para las autoridades judiciales de toda Europa y de otros países. Su tarea sería asesorar a los funcionarios judiciales conforme lo soliciten, en particular con respecto a la interpretación de los informes de investigación de seguridad operacional y otra evidencia fáctica.

### 3. **CONCLUSIONES**

3.1 Un entorno de información de seguridad de “Cultura justa” es un facilitador clave para una cultura de seguridad positiva. Durante la última década, la importancia de la "Cultura justa" se ha tornado más relevante en vista de la creciente tendencia a penalizar los sucesos de seguridad en la aviación. Proteger los datos de seguridad operacional es esencial si la comunidad de la aviación realmente desea adoptar un enfoque basado en la capacitación para mejorar la seguridad operacional. Por ende, la CANSO respalda ampliamente el establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario para tratar este tema de relevancia.

— FIN —