



A38-WP/377
TE/167
26/9/13

ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 27

El texto adjunto sobre la cuestión 27 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

Cuestión 27: Seguridad Operacional de la aviación - Política

27.1 La Comisión examinó la nota A38-WP/92, presentada por el Consejo, que contiene una estrategia integral para la seguridad operacional de la aviación. La nota presentaba la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) e invitaba a la Asamblea a respaldarlo. El GASP actualizado mantiene la continuidad con la versión aceptada por el Consejo en 2007 y está reestructurado para incorporar objetivos a corto, mediano y largo plazo apoyados por cuatro elementos de alto nivel habilitantes del rendimiento en materia de seguridad operacional.

27.2 La Comisión examinó la nota A38-WP/249, presentada por la República Dominicana, en la que se citaba la necesidad de procesos de planificación estratégica mundialmente armonizados, incluyendo el orden de prioridad de los objetivos de eficiencia y seguridad operacional. La nota instaba a respaldar el (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP), así como el establecimiento de un marco de prioridades regionales para las mejoras por bloques del GANP.

27.3 La Comisión examinó la nota A38-WP/213, presentada por los miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil, que proporcionaba un informe sobre las conclusiones de la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación en África celebrada en julio de 2012. La nota indicaba que los Estados africanos apoyan el respaldo del GASP por la Asamblea e instaba a todos los Estados a alcanzar las metas de corto plazo para 2017. En la nota también se instaba a la OACI a elaborar hojas de ruta con relación a la implantación del GASP e instaba a los Estados africanos a poner en práctica las metas alineadas con el GASP.

27.4 Todos los delegados que hicieron uso de la palabra apoyaron respaldar el GASP. Se subrayó la función de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para facilitar la implantación del GASP a escala regional.

27.5 Al reconocer la necesidad de iniciar la implantación de la planificación estratégica, se expresó apoyo a la nota A38-WP/249, que instaba a respaldar el GASP y el GANP, así como un marco regional de prioridades para las mejoras por bloques del GANP. Además, muchos delegados tomaron la palabra en apoyo de la nota A38-WP/213, que subrayaba la necesidad de colaborar con la OACI y las partes interesadas de la aviación en África.

27.6 La Comisión, habiendo examinado las notas A38-WP/92, A38-WP/249 y A38-WP/213, acordó recomendar que la Asamblea respalde la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004), sus objetivos y el apoyo a las iniciativas de seguridad operacional. La Comisión convino en recomendar las enmiendas a las Resoluciones A37-4 y A37-12 para reflejar la dirección estratégica mundial coordinada en materia de seguridad operacional y navegación aérea.

27.7 La Comisión examinó la nota A38-WP/98, presentada por los Estados Unidos, que citaba los beneficios de la colaboración entre los gobiernos y la industria incluyendo la labor de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) de la OACI para abordar los riesgos de seguridad operacional en el plano regional. La nota indicaba la necesidad de mejorar la identificación de problemas de seguridad operacional así como la importancia de elaborar medios de protección apropiados para las fuentes de dicha información como un modo de promover el intercambio eficaz y eficiente de la información sobre seguridad operacional. La nota apoyaba los principios de la primera edición revisada del GASP y alentaba la colaboración de enmiendas en el futuro.

27.8 La Comisión examinó la nota A38-WP/84, presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil y EUROCONTROL. Esta nota proporcionaba una perspectiva regional para la cuestión de la seguridad operacional, invitando a la Asamblea a asegurar que los beneficios ofrecidos mediante la cooperación regional y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) se reflejen adecuadamente en las actividades de la OACI.

27.9 La Comisión examinó la nota A38-WP/191, presentada por la Organización de servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), respecto al GASP y su evolución. En la nota se destacaba la importancia de cada uno de los elementos habilitantes del rendimiento en materia de seguridad operacional del GASP y proponía la elaboración de herramientas de planificación y toma de decisiones así como hojas de ruta para ayudar a los RASG, los Estados y la industria para alinear sus prioridades y asignar sus recursos en el marco del GASP.

27.10 Se expresó amplio apoyo para las notas A38-WP/84, A38-WP/98 y A38-WP/191, que instaban al aumento de la cooperación regional y a la elaboración de textos de orientación para facilitar la implantación del GASP. Un delegado expresó preocupación respecto a la frecuencia de las enmiendas al GASP y propuso que los planes mundiales se revisaran una vez cada trienio. Seguidamente, los Estados manifestaron la necesidad que la OACI defina un proceso para enmendar el GASP en el futuro, previendo tiempo para consultas.

27.11 Una vez examinada la nota A38-WP/84, la Comisión acordó proponer enmiendas a la Resolución A37-8 actual (véase la cuestión 30 del orden del día respecto al texto enmendado de la Resolución A37-8). La Comisión convino también en reiterar y reforzar los beneficios de la cooperación regional respecto a la aplicación del enfoque de observación continua y de las disposiciones del Anexo 19.

27.12 La Comisión, una vez examinada la nota A38-WP/191 y basándose en el debate que siguió, convino en apoyar la elaboración y el uso de las mejores prácticas de la industria y establecer un mecanismo para la coordinación de las partes interesadas así como las futuras enmiendas al GASP. La propuesta para la elaboración de herramientas de planificación y toma de decisiones para ayudar a los RASG, los Estados y la industria a alinear sus prioridades y a asignar sus recursos en el marco de GASP así como a compilar un inventario de actividades de seguridad operacional y la experiencia adquirida, que deben remitirse al Consejo para su consideración, con sujeción a las limitaciones presupuestarias.

27.13 La Comisión, una vez examinadas las notas A38-WP/92, A38-WP/84, A38-WP/98 y A38-WP/191, acordó que la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional prevista para 2015 se concentraría en determinar recomendaciones para las enmiendas del GASP, que habrán de elaborarse mediante un proceso de consultas con los Estados y las organizaciones internacionales.

27.14 A la luz del debate, la Comisión acordó someter, para su adopción por la Plenaria, las resoluciones que siguen.

Resolución 27/1: Asistencia para resolver deficiencias relacionadas con la seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional y se ha identificado a algunos Estados contratantes con problemas significativos de seguridad operacional (SSC);

Considerando que la OACI desempeña una función de liderazgo para facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional al coordinar el apoyo y mancomunar recursos entre los socios en materia de seguridad operacional de la aviación;

Reconociendo que los planes de acción de la OACI, elaborados para Estados contratantes individuales, sirven de plataformas para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa y orientación a esos Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de cumplimiento efectivo (EI) de elementos críticos;

Considerando que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados contratantes, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

Reconociendo que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala como resultado de la colaboración entre los Estados contratantes en establecer y operar un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional;

Recordando que los Estados contratantes son responsables de implantar las normas de la OACI y pueden, a este respecto, decidir, en forma voluntaria, delegar ciertas funciones a las RSOO, y que, cuando sea pertinente, la palabra “Estados” debería leerse de manera que incluya a las RSOO;

Reconociendo que en el Anexo 19 se reconocen las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y el papel que desempeñan en cumplir, en nombre de los Estados, las funciones estatales de gestión de la seguridad operacional que les han sido delegadas;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, especialmente si se da prioridad a aquellos Estados con SSC, aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil; y

Reconociendo que los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tienen como finalidad establecer prioridades y objetivos cuantificables para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en cada región, garantizando al mismo tiempo la coherencia de las acciones y la coordinación de las iniciativas.

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que, en asociación con todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, implante un programa integral de asistencia para ayudar a los Estados contratantes a rectificar las deficiencias identificadas por medio del CMA del USOAP, dándose prioridad a la resolución de los SSC;
2. *Encarga* al Consejo que promueva conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y los RASG, así como el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables para resolver los SSC y las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;
3. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados contratantes, la industria y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;
4. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG;
5. *Encarga* al Secretario General que siga promoviendo la coordinación y la cooperación entre la OACI, las RSOO y otras organizaciones en lo que respecta a las actividades relacionadas con la

seguridad operacional de la aviación para reducir la carga de los Estados que se deriva de auditorías o inspecciones repetitivas y para que disminuya la duplicación de las actividades de observación;

6. *Insta* a los Estados contratantes a que otorguen la más alta prioridad a la resolución de los SSC a fin de velar por que no se planteen riesgos inmediatos de seguridad operacional para la aviación civil internacional y se cumplan los requisitos mínimos establecidos en las normas de los Anexos de la OACI;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que utilicen el Programa de procedimientos de vuelo, cuando se dispone del mismo, para la implantación de la PBN;

8. *Insta* a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;

9. *Exhorta* a todos los Estados contratantes y socios en materia de seguridad operacional de la aviación a que, cuando sea posible, presten asistencia a los Estados que la soliciten con recursos financieros y técnicos para velar por la resolución inmediata de los SSC identificados y la sostenibilidad a más largo plazo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;

10. *Alienta* a los Estados contratantes a establecer sociedades con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;

11. *Alienta* a los Estados contratantes a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las RSOO, o a prestarles apoyo de manera tangible;

12. *Pide* al Secretario General que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver los SSC mediante la elaboración de planes de acción de la OACI y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de asistencia;

13. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa de asistencia global; y

14. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-8.

27.15 La Comisión examinó la nota A38-WP/173 presentada por Australia y relativa a las actividades actuales y futuras de la OACI con respecto al uso apropiado y protección de la información de seguridad operacional. En la nota se informaba acerca de la labor del Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional (SIP TF) multidisciplinario, que se había establecido para formular recomendaciones sobre las disposiciones nuevas o perfeccionadas de la OACI respecto de la protección de la información de seguridad operacional. En la nota se señalaba la importancia de asegurarse de que los órganos apropiados de la OACI consideraran la labor emprendida por el SIP TF en cuanto a la elaboración de disposiciones nuevas o enmendadas y de textos de orientación. En la nota se recomendaban además enmiendas de las Resoluciones A37-2 y A37-3 para reflejar el trabajo exitosamente realizado por el SIP TF.

27.16 La Comisión examinó la nota A38-WP/223 presentada por Brasil, en la cual se describía el enfoque adoptado por Brasil con respecto a la protección de la información sobre seguridad operacional. Se proponían dos medidas estratégicas, que ya se aplicaban en Brasil, para su consideración por los otros Estados, incluyendo enmiendas de la legislación aeronáutica y programas de formación, para magistrados y fiscales, dedicados a la función del poder judicial en relación con la seguridad operacional de la aviación. En la nota se pedía que la Asamblea apoyara una propuesta para que la OACI elaborara textos de orientación adicionales sobre la protección de la información de seguridad operacional en apoyo de las mencionadas iniciativas de formación.

27.17 La Comisión examinó la nota A38-WP/280, Revisión núm. 1, presentada por la República de Corea y relativa a la implantación de salvaguardias para los informantes en el marco de un sistema de notificación voluntaria. En la nota se sugiere que la OACI elabore recomendaciones para que los Estados incluyan principios sin aplicación de sanciones en sus legislaciones en lugar de directrices administrativas. Asimismo, en la nota se pide que se preparen directrices sobre la formación y facilitación de una cultura de justicia, además de una lista normalizada de asuntos que serían objeto de notificación obligatoria o voluntaria de incidentes.

27.18 La Comisión examinó la nota A38-WP/102, presentada por Estados Unidos y Brasil, acerca de la protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional. En la nota se abordaba la necesidad de garantizar la protección de las fuentes de datos de seguridad operacional y se alentaba la elaboración de orientación para implantar protección jurídica con el propósito de hacer posible la aplicación exitosa de los principios de gestión de la seguridad operacional.

27.19 La Comisión examinó la nota A38-WP/296, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), acerca de la implantación de una cultura de justicia en los sistemas de notificación. En la nota se pide que la Asamblea reconozca la valiosa contribución de una cultura de justicia para la seguridad operacional de la aviación, y que la OACI siga la marcha y examine la implantación de una cultura de justicia y sistemas de notificación sin aplicación de sanciones. En la nota se pide además que la OACI identifique las barreras que pueda haber frente a la implantación de sistemas de notificación sin aplicación de sanciones y que proporcione orientación a los Estados que aún no han introducido dichos sistemas.

27.20 Después de considerar las notas A38-WP/102, A38-WP/173, A38-WP/223, A38 WP/280 Revisión núm. 1, y A38-WP/296, la Comisión convino en proponer enmiendas de las Resoluciones A37-2 y A37-3 para reflejar las conclusiones y recomendaciones del SIP TF, a fin de informar acerca de la labor emprendida por los órganos pertinentes de la OACI al respecto. La Asamblea reconoció además el valor de los textos de orientación adicionales que se utilizarían para informar a los expertos en seguridad operacional de la aviación y las autoridades judiciales acerca de la necesidad de garantizar que haya un equilibrio entre la protección y el uso de la información sobre seguridad operacional.

27.21 La Secretaría proporcionó la nota de información A38-WP/80.

27.22 Atendiendo a las deliberaciones, la Comisión convino en someter a la adopción por la Plenaria, las resoluciones siguientes:

Resolución 27/2: Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes

Considerando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

Considerando que es indispensable que se reconozca que el objetivo de la investigación de accidentes e incidentes no es atribuir culpas o responsabilidades;

Reconociendo que es indispensable que toda la información pertinente se ponga a disposición de los investigadores de accidentes para facilitar el establecimiento de las causas y los factores que contribuyen a que ocurran los accidentes e incidentes a fin de que puedan adoptarse medidas preventivas;

Reconociendo que la prevención de accidentes es indispensable para salvaguardar la confianza en el transporte aéreo;

Reconociendo que la atención del público continuará concentrándose en las actividades de investigación de los Estados, incluyendo peticiones para tener acceso a la información relativa a accidentes e incidentes;

Reconociendo que la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes respecto a un uso inadecuado es indispensable para asegurar que se continúe facilitando toda la información pertinente a los investigadores de accidentes en las futuras investigaciones;

Reconociendo que el uso de la información, obtenida de las investigaciones de accidentes, para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales no es, en general, un medio para mantener o mejorar la seguridad operacional;

Reconociendo que las medidas adoptadas hasta el momento para asegurar la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes quizá no sean suficientes y, tomando nota de que la OACI ha publicado orientación jurídica y de otra índole para ayudar a los Estados a este respecto;

Reconociendo que la orientación jurídica del Adjunto E al Anexo 13 y la del Adjunto B al Anexo 19 seguirá asistiendo a muchos Estados en crear y aplicar medios para proteger ciertos registros de accidentes e incidentes de un uso inapropiado;

Considerando que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia, y que el nivel de protección debería corresponder a la naturaleza de la información que cada fuente genere y al fin perseguido al divulgar la información;

Consciente de que las autoridades encargadas de investigar los accidentes y las autoridades de aviación civil reconocieron la necesidad de que la OACI estudie más a fondo cómo proteger la información sobre seguridad operacional; y

Reconociendo que el Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional, establecido de acuerdo con las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 y en respuesta a la Resolución A37-2, promulgó, para someterla a examen, una serie de resultados y recomendaciones respecto al uso y protección apropiados de la información sobre seguridad operacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a continuar examinando y, si es necesario, a adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para proteger ciertos registros de accidentes e incidentes en cumplimiento del párrafo 5.12 del Anexo 13, a fin de reducir los impedimentos a las investigaciones de accidentes e incidentes, teniendo en cuenta la orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, publicada por la OACI;
2. *Encarga* al Consejo que, teniendo en cuenta los resultados y recomendaciones del Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional y la labor ulterior que se llevará a cabo con base en esos resultados y recomendaciones, tome las medidas necesarias para asegurarse de que se logre avanzar significativamente en la elaboración de disposiciones del Anexo 13 nuevas y/o enmiendas de las existentes, así como de textos de orientación conexos, antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-2.

Resolución 27/3: Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación

Considerando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

Reconociendo la importancia de la libre comunicación de la información sobre seguridad operacional entre los participantes en el sistema de aviación;

Reconociendo que la protección contra el uso inapropiado de la información sobre seguridad operacional es fundamental para asegurar la continua disponibilidad de toda información pertinente sobre seguridad operacional, a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas;

Preocupada por la tendencia a utilizar la información sobre seguridad operacional para la adopción de medidas disciplinarias y punitivas de observancia y para ser admitida como prueba en procedimientos judiciales;

Tomando nota de la importancia de un entorno equilibrado en donde no se sancionen los actos del personal de operaciones acordes con su experiencia y formación, pero tampoco se toleren la negligencia grave ni las transgresiones intencionales;

Consciente de que la utilización de información sobre seguridad operacional para otros fines no relacionados con la seguridad operacional podría disuadir de suministrar tal información, y tener efectos perjudiciales para la seguridad operacional de la aviación;

Considerando que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia, y que el nivel de protección debería corresponder a la naturaleza de la información que cada fuente genere y al fin perseguido al divulgar la información;

Reconociendo que los avances tecnológicos han hecho posible nuevos sistemas de recopilación, tratamiento e intercambio de datos sobre seguridad operacional, permitiendo contar con múltiples fuentes de información sobre seguridad operacional que son esenciales para mantener y mejorar la seguridad operacional de la aviación;

Tomando nota de que las leyes internacionales vigentes, así como las leyes, reglamentos, políticas y prácticas nacionales de muchos Estados, podrían no ser totalmente adecuados para proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido;

Tomando nota de que la OACI ha publicado y sigue elaborando orientación jurídica con el propósito de asistir a los Estados en la promulgación de sus leyes y reglamentos nacionales y en la introducción de políticas y prácticas de apoyo, a fin de proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia;

Reconociendo que la orientación jurídica del Adjunto E al Anexo 13 y la del Adjunto B al Anexo 19 seguirá asistiendo a muchos Estados a crear y aplicar medios para proteger la información obtenida valiéndose de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional;

Consciente de que las autoridades de aviación civil reconocieron la necesidad de que la OACI siga estudiando la cuestión de la protección de la información sobre seguridad operacional; y

Reconociendo que el Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional, establecido de acuerdo con las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 y en respuesta a la Resolución A37-3, promulgó, para someterla a examen, una serie de resultados y recomendaciones respecto al uso y protección apropiados de la información sobre seguridad operacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a que continúen examinando su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes y reglamentos e introduzcan políticas y prácticas de apoyo que protejan la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, basándose, en la medida de lo posible, en las directrices jurídicas y de otra índole elaboradas por la OACI;
2. *Insta* al Consejo a que coopere con los Estados contratantes y las organizaciones internacionales correspondientes respecto a la elaboración y aplicación de orientación, teniendo en cuenta los resultados y recomendaciones del Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional y la labor ulterior que se llevará a cabo con base en esos resultados y recomendaciones, para apoyar el establecimiento de sistemas de notificación de seguridad operacional eficaces, y el logro de un entorno equilibrado en que la información útil obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sea fácilmente accesible, respetando al mismo tiempo los principios de administración de justicia y libertad de información;
3. *Encarga* al Consejo que tome las medidas necesarias para asegurarse de que se perfeccionen las disposiciones contenidas en las normas y métodos recomendados de la OACI del Anexo 19 y en los textos de orientación sobre la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), teniendo en cuenta los

resultados y recomendaciones del Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional y la labor ulterior que se llevará a cabo con base en esos resultados y recomendaciones, con la intención de garantizar la disponibilidad continua de la información sobre seguridad operacional necesaria para la gestión, el mantenimiento y el mejoramiento de dicha seguridad, teniendo en cuenta la interacción necesaria entre las autoridades de seguridad operacional y judiciales en el contexto de una cultura de información abierta; y

4. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-3.