



A38-WP/410
P/29
1/10/13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA SECCIÓN GENERALIDADES DE SU INFORME Y LAS CUESTIONES 26, 27, 28 Y 29

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 26, 27, 28 y 29 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 27/1 y 27/2.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. La Comisión Técnica celebró siete sesiones entre el 26 de septiembre y el 1 de octubre de 2013.
2. El Sr. Azharuddin A. Rahman (Malasia) fue elegido presidente de la Comisión en la segunda sesión plenaria de la Asamblea. En su primera sesión, la Comisión eligió al Sr. Piotr Olowksi (Polonia) como primer vicepresidente, por propuesta de Turquía, con apoyo de Bahamas. También por propuesta de Turquía, con apoyo de Bahamas, la Comisión eligió como segundo vicepresidente al Gral. Div. Ae. Luis Coimbra Busch (Bolivia).
3. Representantes de 170 Estados contratantes y 45 delegaciones de observadores asistieron a una o más sesiones de la Comisión.
4. La Sra. N. Graham, Directora de navegación aérea, actuó como secretaria de la Comisión. Los señores M. Elamiri, Director adjunto de gestión y observación de la seguridad operacional, y V. Galotti, Director adjunto de normalización e infraestructura de la seguridad operacional, actuaron como secretarios suplentes. La Comisión contó con la colaboración de la Sra. D. Cooper y de los siguientes funcionarios:

Sr. Y. Wang, Jefe de la Sección de aeródromos (AGA)
Sr. M. Costa, Jefe de la Sección de investigación y prevención de accidentes (AIG)
Sr. M. Hoummady, Jefe de la Sección de instrucción en seguridad de la aviación (AST)
Sr. C. Dalton, Jefe de la Sección de gestión del tránsito aéreo (ATM)
Sr. H. Gourdji, Jefe de la Sección de observación continua y vigilancia (CMO)
Sra. K. Rooney, Jefa de la Sección de mercancías peligrosas (DGS)
Sr. R. Macfarlane, Jefe de la Sección de gestión integrada de la infraestructura (IIM)
Sr. M. Fox, Jefe de la Sección de operaciones de vuelo (OPS)
Sr. M. Vreedenburgh, Jefe de la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo — seguridad operacional (ISD/SAF)
Sr. J. Illson, Jefe de la Sección de gestión integrada de la seguridad operacional (ISM)
Sr. A. Evans, Jefe de la Sección de medicina aeronáutica (MED)
Sr. G. Brock, Jefe de la Sección de meteorología (MET)
Sr. Y. Fattah, Jefe del Grupo de instrumentos de seguridad operacional de la aviación de los Estados (SAST)

y otros miembros de la Secretaría.

Orden del día y organización del trabajo

5. La Asamblea había convenido en suspender las actas de la Comisión Técnica del 38º período de sesiones de la Asamblea.

6. La Comisión examinó las siguientes cuestiones:

- Cuestión 26: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012
- Cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación — Política
- Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización
- Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización
- Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis
- Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación
- Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes
- Cuestión 32: Navegación aérea — Política
- Cuestión 33: Navegación aérea — Normalización
- Cuestión 34: Navegación aérea — Control y análisis
- Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación
- Cuestión 36: Navegación aérea — Cuestiones emergentes
- Cuestión 37: Progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)
- Cuestión 38: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

7. Los documentos y notas de estudio relacionados con la labor de la Comisión están enumerados por cuestiones del orden del día en el apéndice del presente informe.

8. Las medidas adoptadas por la Comisión con respecto a cada cuestión se indican por separado en los párrafos siguientes. Los textos siguen el orden numérico de las cuestiones examinadas por la Comisión.

Cuestión 26: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012

26.1 La Comisión Técnica examinó las partes de los informes anuales del Consejo a la Asamblea para 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que abarca el primer semestre de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) comprendidos dentro de su esfera de competencia.

26.2 La Comisión tomó nota, sin formular comentarios, de la labor realizada en materia de navegación aérea durante el último trienio, de acuerdo con lo indicado en los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo y expresa su agradecimiento.

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 convinieron en respaldar el GASP. Se subrayó la función de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para facilitar la implantación del GASP a escala regional, así como la necesidad de desarrollar en la actualidad hojas de ruta regionales.

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 RASG 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, en particular en el enfoque de observación continua (CMA) y en el Anexo 19 sobre gestión de la seguridad operacional.

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. Además de la importancia de los elementos habilitantes del rendimiento en materia de seguridad operacional del GASP, en la nota se destacaba el valor de las iniciativas llevadas a cabo por las partes interesadas de la industria. También se proponía el establecimiento de un mecanismo para la coordinación de las partes interesadas y una compilación de iniciativas sobre seguridad operacional para permitir 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 un nivel apropiado de participación de los Estados y de las organizaciones internacionales.

27.11 Una vez examinada la nota A38-WP/84, la Comisión acordó proponer enmiendas a la Resolución A37-8 actual (véase el informe sobre 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 y de las RSOO respecto a la aplicación del CMA 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 participación 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 del GASP así como a compilar un inventario de actividades de seguridad operacional y la experiencia adquirida, 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, anunciada por la OACI y prevista para 2015, abordaría, entre otras cuestiones, la determinación de recomendaciones para las enmiendas del GASP, que habrán de elaborarse mediante un proceso de consultas con los Estados y las organizaciones internacionales.

27.14 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.

27.15 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.

27.16 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.

27.17 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.

27.18 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.

27.19 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, en particular el desarrollo ulterior del Anexo 19. 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.

27.20 En relación con las iniciativas vinculadas a la protección de las fuentes de información de los sistemas de notificación voluntaria de incidentes y al fomento de la cultura de la seguridad

operacional, la Comisión convino en remitirlas al Consejo para que las estudiara así como en el ulterior desarrollo de los SARPS y de la documentación de apoyo.

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 27/1: 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 y del Anexo 19 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 27/2: 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.

Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización

28.1 En el marco de esta cuestión del orden del día, la Comisión examinó la nota A38-WP/82, presentada por el Consejo, en la que se proporciona información actualizada sobre la adopción y el lanzamiento del nuevo Anexo de la OACI sobre la gestión de la seguridad operacional. La nota destaca la importancia de la gestión de la seguridad operacional a nivel de Estado y apoya la futura evolución de las disposiciones de gestión de la seguridad operacional. Se alienta a los Estados a que participen activamente en los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), que identificarán las actividades en apoyo del plan de lanzamiento del Anexo 19 e informarán sobre la aplicación de las disposiciones de gestión de la seguridad operacional a nivel regional.

28.2 La Comisión examinó la nota A38-WP/200, presentada por China, en la que se destaca la experiencia de este país en la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) para las líneas aéreas y las dependencias de control de tránsito aéreo, y el comienzo del SMS para aeródromos empleando procedimientos y herramientas de auditoría del SMS. La nota recomendaba que se establezcan criterios de auditoría del rendimiento del SMS mundialmente armonizados para guiar a los Estados en el control de la eficacia de la aplicación del SMS y que los Estados continúen controlando el rendimiento real del SMS a fin de asegurar que se logren los resultados previstos.

28.3 La Comisión examinó la nota A38-WP/329, presentada por la Federación de Rusia, en la que se invitaba a la Asamblea a recomendar que el Consejo agilice la elaboración y adopción de un método unificado para formalizar las recomendaciones y medidas en materia de seguridad operacional. Además, la nota proponía elevar a normas las recomendaciones 6.11 y 6.12 del Anexo 13 de la OACI, *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, teniendo en cuenta las disposiciones del Anexo 19 relativas al aseguramiento de seguridad operacional por los Estados.

28.4 La Comisión examinó la nota A38-WP/96, presentada por los Estados Unidos, en la que se proponía la integración de los ocho elementos críticos de un sistema de supervisión estatal de la seguridad operacional y los once elementos del programa estatal de seguridad operacional (SSP), y que esta integración se refleje en las actividades del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Además, la nota apoyaba la elaboración de criterios para facilitar la aceptación del SMS en otros Estados.

28.5 La Comisión examinó la nota A38-WP/199, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), en la que se proponía la elaboración de textos de orientación y seminarios teóricos y prácticos para abordar la implantación del SMS para pequeñas empresas proveedoras de servicios. Una segunda nota presentada por Venezuela, la nota A38-WP/255, señalaba la necesidad de seminarios prácticos adicionales para elaborar indicadores de seguridad operacional armonizados y metas comunes para los Estados y regiones, acordados por los mismos, así como el diseño de indicadores de niveles de seguridad operacional universalmente aceptables para el SSP. Debido a las repercusiones presupuestarias, estas propuestas se remitirán al Consejo.

28.6 La Comisión examinó la nota A38-WP/77, presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, otros miembros de la Conferencia europea de aviación civil y EUROCONTROL, tal como había propuesto el Reino Unido. Esta nota apoyaba un enfoque por etapas para la implantación de la gestión de la seguridad operacional y la puesta en común de experiencias y

mejores prácticas a escala regional como un medio para asegurar que los Estados, en todos los niveles de madurez de cumplimiento, tengan acceso a los beneficios del Anexo 19.

28.7 La Comisión examinó la nota A38-WP/206, presentada por la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), en la que se pone énfasis en la importancia de la cultura de seguridad operacional y la necesidad de integrar estos principios en las etapas sucesivas de elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación, así como en la implantación del SMS.

28.8 La Comisión elogió la labor del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional, y se expresó amplio apoyo respecto al Anexo 19 y al enfoque por etapas para la implantación prevista en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), que da prioridad a la implantación de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional fundamentales en cada Estado como un requisito previo para la implantación del SSP (véase la cuestión 27).

28.9 Los delegados subrayaron la preparación de seminarios teóricos y prácticos y la elaboración de herramientas adicionales y textos de orientación para apoyar la implantación de la gestión de la seguridad operacional, con carácter urgente y prioritario. Se tomó nota de la función de los RASG y de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para identificar las necesidades de cada región, compartir experiencias e informar sobre el progreso alcanzado a escala regional.

28.10 La Comisión se mostró de acuerdo con la integración de los ocho elementos críticos de un sistema de supervisión estatal de la seguridad operacional y los once elementos del SSP para crear un marco. Varios Estados expresaron la necesidad de asegurar que se conserven los ocho elementos críticos y que el marco consolidado esté plenamente alineado con el GASP. Por consiguiente, esto se remitirá al Consejo para un examen más a fondo.

28.11 La Comisión Técnica tomó nota de la adopción del Anexo 19 y de la labor que se estaba desarrollando para perfeccionar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional, incluido el examen de la relación entre los elementos críticos de un sistema de supervisión estatal de la seguridad operacional y el programa estatal de seguridad operacional. La Comisión también tomó nota de la estrategia de implantación del Anexo 19 al respecto y alentó a los Estados a participar activamente en los RASG y las RSOO, en los que deberían evitarse las duplicaciones innecesarias de iniciativas.

28.12 Si bien los textos de orientación de la OACI sobre gestión de la seguridad operacional actualmente son objeto de revisión, los pedidos respecto a la preparación de seminarios teóricos y prácticos se remitirán al Consejo para que los examine, con sujeción a las consideraciones presupuestarias.

28.13 La Comisión, una vez examinada la nota A38-WP/329, presentada por la Federación de Rusia, tomó nota del apoyo expresado. Esta nota se refería a las Recomendaciones 1.6/5 y 1.6/6 (provenientes de la AIG/08) que habían progresado en consecuencia. La Recomendación 1.6/5, en particular, se aborda en el Apéndice 6 de la segunda edición del *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación*, Parte IV – *Redacción de informes* (Doc 9756, versión no editada publicada en junio de 2013). La Recomendación 1.6/6 ha sido adelantada por la UE y las taxonomías consiguientes para las recomendaciones sobre seguridad operacional se incorporarán en la taxonomía ADREP a su

debido tiempo. El Apéndice 6 (mencionado antes) también aborda la recomendación para agilizar la elaboración y adopción de un método unificado para formalizar recomendaciones y medidas sobre seguridad operacional.

28.14 La Comisión también examinó la propuesta de elevar a normas los métodos recomendados 6.11 y 6.12 del Anexo 13 así como la de aclarar el vínculo entre estas disposiciones y las del Anexo 19 relativas al aseguramiento de la seguridad operacional por el Estado y acordó remitirlas al Consejo para que las examine.

28.15 También presentaron notas de información el Canadá (A38-WP/365), la República Dominicana (A38-WP/141), los Estados Unidos (A38-WP/95), la Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) (A38-WP/248) y la Secretaría (A38-WP/80).

Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación – Control y análisis

29.1 La Comisión examinó la nota A38-WP/50 presentada por el Consejo, tomando nota de los avances alcanzados en la ejecución general del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), incluidas las actividades concretadas durante los dos años de la fase de transición hacia el enfoque de observación continua (CMA) y la implantación a gran escala del CMA en el USOAP en enero de 2013. La Comisión dio su apoyo para que continúen las actividades de CMA en el USOAP e instó a los Estados a continuar cooperando con la aplicación del CMA del USOAP. También respaldó la decisión del Consejo de informar al público los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) a partir de enero de 2014.

29.2 La Comisión examinó seguidamente la nota A38-WP/150 presentada por la República Dominicana sobre la primera fase de implantación del Anexo 19 y coincidió en que resultaba importante que se elaboraran orientaciones para los auditores del USOAP respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) que se vinculan con la gestión de la seguridad operacional. De las tres opciones propuestas en la nota, la Secretaría aconsejó que debería aprobarse la c). Al analizar la nota A38-WP/209 de Venezuela, se acordó además que debería elaborarse orientación donde se especifiquen las características técnicas del marco en línea CMA y se brinde orientación clara sobre su uso y funcionamiento. En razón de sus repercusiones presupuestarias, esto se someterá a la consideración del Consejo.

29.3 La Comisión pasó luego a examinar la nota A38-WP/205 presentada por Singapur y, tras tomar nota de la experiencia de dicho país en la aplicación del CMA, coincidió en que los Estados miembros deberían mantener su apoyo al CMA del USOAP y dotarse de sistemas y procesos que se concentren en sus obligaciones.

29.4 La IATA presentó a continuación la nota A38-WP/110, con una reseña de la versión perfeccionada de su programa de auditoría de la seguridad operacional (IOSA). La Comisión expresó su respaldo al programa IOSA y recomendó que la OACI continúe apoyando dicho programa y los elementos adicionales incorporados en su versión perfeccionada, por constituir una fuente complementaria de información para las actividades de vigilancia de la seguridad operacional que desarrollan los Estados.

29.5 En su análisis de la nota A38-WP/304 presentada por Colombia, la Comisión observó la importancia de que se separen las funciones de autoridad y proveedores de servicio y coincidió en que esta distinción debería reflejarse correctamente en las preguntas del nuevo protocolo de CMA sobre los servicios de navegación aérea que se relacionan con el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*.

29.6 La Comisión procedió luego a examinar la nota A38-WP/147, presentada por Brasil en nombre de los miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Supervisión de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de Latinoamérica, con el apoyo de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), donde se analizaba la necesidad de establecer un sistema mundial de notificación de mercancías peligrosas. La Comisión manifestó su gratitud por el aporte en relación con el sistema de notificación de accidentes e incidentes relacionados con mercancías peligrosas y las iniciativas emprendidas para crear conciencia sobre las mercancías peligrosas. También tomó nota de que la Secretaría trabaja actualmente en el diseño de un sistema tal con el Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas y tomará en cuenta el aporte brindado en la nota A38-WP/147 y por el Centro

europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes y accidentes de aviación (ECCAIRS). La Comisión recomendó que se inste a la OACI a continuar trabajando en el desarrollo de un sistema mundial de notificación de mercancías peligrosas.

29.7 A continuación, la Comisión examinó la nota A38-WP/91 presentada por el Consejo, que trataba de un plan estratégico para la evolución de herramientas electrónicas para la comunidad mundial de la aviación. Se tomó nota de los avances logrados en el diseño de herramientas electrónicas, así como de la necesidad de profundizar esta evolución para atender a las necesidades de los Estados miembros y demás interesados y acompañar la planificación y ejecución de las estrategias mundiales, incluidos el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP). La Comisión recomendó que la Asamblea inste a los Estados a valerse de las herramientas electrónicas disponibles para suministrar los datos de aviación a la OACI y a continuar compartiendo sus experiencias y conocimientos para seguir impulsando y participando activamente en el diseño de herramientas electrónicas.

29.8 La Comisión examinó luego la nota A38-WP/309 presentada por Jamaica, en la que se proponía la elaboración de normas y textos de orientación para la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). La propuesta obtuvo el apoyo de la República Dominicana y Brasil. La Secretaría puntualizó que la certificación de los ANSP es una tarea que insume gran cantidad de recursos y que ya se había debatido en el pasado, y que tendría fuertes repercusiones presupuestarias tanto para la OACI como para los Estados miembros. Ante esto, la Comisión recomendó que se solicite al Consejo que considere si resulta oportuno en este momento elaborar normas y textos de orientación para la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea, en vista de las repercusiones presupuestarias concomitantes.

29.9 La Comisión tomó nota de los problemas y dificultades que entraña el análisis de los datos de seguridad operacional y el uso de las herramientas electrónicas descritos en la nota A38-WP/284 presentada por la República de Corea. Más aún, reconoció que la transición del CSA al CMA y la implantación con éxito de un marco de gestión de la seguridad operacional proactivo seguían planteando dificultades y constituyendo una carga administrativa para los Estados miembros. Se coincidió en que sería útil que la OACI elaborara más orientación para los Estados miembros, y que por otra parte continuara mejorando la funcionalidad de las herramientas electrónicas y analizando nuevas formas de facilitar el intercambio de datos entre las herramientas electrónicas diseñadas por los Estados miembros y la OACI. En razón de sus repercusiones presupuestarias, esto se someterá a la consideración del Consejo.

29.10 Al analizar la nota A37-WP/137 presentada por Singapur, se coincidió en que debería fomentarse el desarrollo y la implantación de programas y sistemas que permitan compartir y analizar datos de seguridad operacional a nivel regional con miras a que los datos y análisis regionales se compartan mundialmente. La Comisión aceptó la propuesta de alentar a los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) a diseñar y poner en marcha programas y sistemas regionales de intercambio y análisis de datos de seguridad operacional. Se coincidió además en que debería diseñarse un marco que facilite el intercambio y análisis de los datos de seguridad operacional entre los distintos sistemas regionales y brinde los medios para dar adecuada protección a la información de seguridad operacional resultante. En razón de sus repercusiones presupuestarias, esto se someterá a la consideración del Consejo.

29.11 La Comisión pasó seguidamente a examinar la nota A38-WP/111 presentada por Estados Unidos, y coincidió en que existe la necesidad de contar con un sistema de indicadores del rendimiento en materia de seguridad operacional que tenga en cuenta la correlación de las mediciones de resultados y procesos a fin de evaluar la capacidad de gestionar los riesgos en el sistema de transporte aéreo. En este sentido, la Comisión recomendó que el Consejo considere la conveniencia de diseñar una metodología para definir indicadores del rendimiento en materia de seguridad operacional. La Comisión tomó nota de una propuesta de método de evaluación de la seguridad operacional basado en una estructura de tres niveles de comportamiento de los sistemas: resultados de alto nivel en materia de seguridad operacional, actuación de los proveedores de servicios y actividades de los organismos de reglamentación. En razón de sus repercusiones presupuestarias, esto se someterá a la consideración del Consejo.

29.12 En su examen de la nota A38-WP/85 presentada por Lituania en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL, la Comisión reconoció la necesidad de que el intercambio de datos de seguridad operacional se complemente con un enfoque consolidado y aplicado en toda la industria para la gestión de los conocimientos de seguridad operacional, que tome como punto de partida los programas estatales de seguridad operacional y los sistemas de gestión de la seguridad operacional de los explotadores, así como la estructura del nuevo Anexo 19 de la OACI.

29.13 Presentaron notas de información Indonesia (A38-WP/228), Venezuela (República Bolivariana de) (A38-WP/239), Viet Nam (A38-WP/342) y Lituania en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL (A38-WP/78).