



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-8080

Ref.: AN 8/3-12/42

29 de junio de 2012

Asunto: Propuesta relativa al Anexo 19 y enmiendas consiguientes conexas de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14, Volumen I

Tramitación: Enviar comentarios de modo que lleguen a Montreal para el 28 de septiembre de 2012

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que en la cuarta y quinta sesiones de su 190° período de sesiones, celebradas el 8 de mayo de 2012, la Comisión de Aeronavegación examinó las propuestas que preparó el Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP) para que se transfirieran, para su consolidación, al nuevo Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, las disposiciones sobre responsabilidades y procesos de gestión de la seguridad operacional contenidas en los Anexos existentes, así como las propuestas relativas a las enmiendas consiguientes conexas de los Anexos actuales, y autorizó que se transmitieran a los Estados contratantes y organizaciones internacionales pertinentes para recabar sus comentarios.

2. A fin de facilitarle el examen del nuevo Anexo propuesto, se proporciona una versión en limpio en el Adjunto A. Las enmiendas consiguientes del Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*, se presentan en los Adjuntos B, C, D, E, F y G, respectivamente. Los motivos de cada una de las propuestas relativas al Anexo nuevo y de las enmiendas consiguientes figuran en el Adjunto H. Las enmiendas consiguientes que se repiten en más de un Anexo se resumen en la tabla del Adjunto I.

3. Considerando la importancia que tiene el Anexo nuevo para los diversos ámbitos de la aviación, así como las repercusiones de las enmiendas consiguientes en los diferentes Anexos antes citados, debería estudiarse la posibilidad de coordinar estas propuestas de enmienda con las autoridades estatales competentes, así como con las autoridades de investigación de accidentes.

4. Al examinar la propuesta relativa al Anexo nuevo y las enmiendas consiguientes conexas de los Anexos actuales, no es preciso que formule comentarios sobre aspectos relativos a la redacción, ya

S12-1813

que de ellos se ocupará la Comisión de Aeronavegación al efectuar su examen final del proyecto de propuesta.

5. Me permito solicitarle que envíe cualquier comentario que desee formular sobre el Anexo 19 propuesto o las enmiendas consiguientes de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14, Volumen I, de modo que obre en mi poder el 28 de septiembre de 2012, a más tardar. La Comisión de Aeronavegación me ha pedido que indique específicamente que es posible que ni la Comisión ni el Consejo tengan en consideración los comentarios recibidos después de la fecha señalada. A este respecto, si prevé una demora en la recepción de su respuesta, le ruego me lo haga saber antes de la fecha indicada.

6. A título informativo, le comunico que se prevé que el nuevo Anexo 19 propuesto y las enmiendas consiguientes de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14, Volumen I, se apliquen a partir del 14 de noviembre de 2013. Cabe destacar que, independientemente de la fecha de aplicación del Anexo 19, la mayoría de los SARPS que éste contiene ya se aplican en virtud de que se trata de SARPS existentes que se transfirieron de otros Anexos.

7. La labor ulterior de la Comisión de Aeronavegación y del Consejo se facilitaría en gran medida si usted nos comunicara concretamente si acepta o no el Anexo 19 propuesto y las enmiendas consiguientes de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14, Volumen I. Cabe señalar que, en el examen de sus comentarios en la Comisión de Aeronavegación y en el Consejo, las respuestas se clasifican normalmente como “acuerdo, con o sin comentarios”, “desacuerdo, con o sin comentarios” o “no se indica la postura”, respectivamente. Si en su respuesta utiliza usted las expresiones “no hay objeción” o “sin comentarios”, se interpretarán como “acuerdo sin comentarios” y “no se indica la postura”, respectivamente. Para facilitar una clasificación adecuada de su respuesta, en el Adjunto J se ha incluido un formulario que puede llenar y remitir con sus comentarios, de haberlos, sobre las propuestas de los Adjuntos A, B, C, D, E, F y G.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Raymond Benjamin
Secretario General

Adjuntos:

- A — Versión en limpio del Anexo 19 propuesto
- B — Propuesta de enmienda consiguiente del Anexo 1
- C — Propuesta de enmienda consiguiente del Anexo 6
- D — Propuesta de enmienda consiguiente del Anexo 8
- E — Propuesta de enmienda consiguiente del Anexo 11
- F — Propuesta de enmienda consiguiente del Anexo 13
- G — Propuesta de enmienda consiguiente del Anexo 14, Vol. I
- H — Motivos de la propuesta relativa al Anexo 19 nuevo y de las enmiendas consiguientes
- I — Resumen de enmiendas consiguientes que se repiten en relación con el Anexo 19 propuesto
- J — Formulario de respuesta

ADJUNTO A a la comunicación AN 8/3-12/42

**PROPUESTA RELATIVA AL NUEVO ANEXO SOBRE GESTIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

NOTAS DE PRESENTACIÓN DEL NUEVO ANEXO

El texto del nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional que se propone se presenta en limpio.

TEXTO DEL NUEVO ANEXO 19 PROPUESTO

Normas y métodos
recomendados internacionales

Anexo 19
al Convenio sobre
Aviación Civil Internacional



Gestión de la seguridad operacional

Véase en el Capítulo 2 la información
relativa a la aplicación de las normas
y métodos recomendados.

Primera edición
xxxx de 201x

Organización de Aviación Civil Internacional

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Abreviaturas y símbolos	X
Publicaciones	X
PREÁMBULO	X
CAPÍTULO 1. Definiciones	X
CAPÍTULO 2. Aplicación	X
CAPÍTULO 3. Responsabilidades de los Estados en materia de gestión de la seguridad operacional	X
3.1 Programa estatal de seguridad operacional	X
3.2 Supervisión estatal de la seguridad operacional	X
CAPÍTULO 4. Sistema de gestión de la seguridad operacional	X
4.1 Generalidades	X
4.2 Aviación general internacional — Aviones.....	X
CAPÍTULO 5. Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional	X
5.1 Recopilación de datos sobre seguridad operacional	
5.2 Análisis de datos sobre seguridad operacional	
5.3 Protección de datos sobre seguridad operacional	
5.4 Intercambio de información sobre seguridad operacional	
APÉNDICE 1. Sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional	AP 1-1
1. Legislación aeronáutica básica	X
2. Reglamentos de explotación específicos	X
3. Sistema y funciones estatales	X
4. Personal técnico cualificado	X
5. Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional	X
6. Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones.....	X
7. Obligaciones de vigilancia	
8. Solución de problemas de seguridad operacional.....	

APÉNDICE 2. Marco para un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)	AP 2-1
1. Política y objetivos de seguridad operacional.....	X
2. Gestión de riesgos de seguridad operacional	X
3. Garantía de la seguridad operacional.....	X
4. Promoción de la seguridad operacional	X
ADJUNTO A. Marco para un programa estatal de seguridad operacional (SSP)	ADJ A-1
1. Política y objetivos estatales de seguridad operacional	X
2. Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional.....	X
3. Garantía estatal de la seguridad operacional.....	X
4. Promoción estatal de la seguridad operacional.....	X
ADJUNTO B. Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.....	ADJ B-1

ABREVIATURAS Y SÍMBOLOS

(utilizados en este Anexo)

Abreviaturas

XX XX XXXX

PUBLICACIONES

(citadas en este Anexo)

Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)

Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Anexo 1 — Licencias al personal

Anexo 6 — Operación de aeronaves

Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones

Parte II — Aviación general internacional — Aviones

Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros

Anexo 8 — Aeronavegabilidad

Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo

Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Anexo 14 — Aeródromos

Volumen I — Diseño y operaciones de aeronaves

Manuales

Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760)

Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984)

Manual de certificación de aeródromos (Doc 9774)

Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859)

Manual de procedimientos para la inspección, certificación y vigilancia (antes supervisión) permanente de las operaciones (Doc 8335)

Manual relativo a la implantación y gestión de un régimen estatal de licencias para el personal aeronáutico (Doc 9379)

Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción (Doc 9841)

Manual de supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional, Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional (Doc 9734)



ANEXO 19 — GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

PROPUESTA INICIAL 1

PREÁMBULO

Antecedentes

Las disposiciones de este Anexo se elaboraron en respuesta a las recomendaciones de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006) (DGCA/06) y de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (Montreal, 29 de marzo – 1 de abril de 2010) (HLSC/2010) relativas a la necesidad de contar con un Anexo dedicado a la gestión de la seguridad operacional. Luego de haber determinado que estas cuestiones son de suficiente trascendencia e importancia, la Comisión de Aeronavegación (186-8) convino en establecer el Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP) a fin de que formulara recomendaciones para preparar este Anexo.

La finalidad de las normas y métodos recomendados (SARPS) de este Anexo es ayudar a los Estados a manejar los riesgos de seguridad operacional de la aviación, con el objeto de reducir continuamente los accidentes e incidentes de aviación. En virtud de la creciente complejidad del sistema mundial de transporte aéreo y de la interrelación inherente a las actividades de aviación que se requieren para garantizar la operación segura de las aeronaves, este Anexo ofrece un medio de apoyar la evolución continua de una estrategia previsorora que permita mejorar la actuación en materia de seguridad operacional. Una estrategia previsorora de seguridad operacional se basa en la implantación de programas estatales de seguridad operacional (SSP), y seguirá dependiendo de la implantación exitosa de las disposiciones internacionales vigentes y de la ejecución de actividades de investigación de accidentes e incidentes.

En este Anexo se consolidan textos relativos al SSP, al SMS y a la recopilación y uso de datos sobre seguridad operacional tomados de los Anexos existentes. Al reunir estos textos en un solo Anexo se tiene la ventaja de atraer la atención de los Estados hacia la importancia de integrar la gestión de la seguridad operacional para las diversas actividades de la aviación y también se da margen para que evolucione el SMS, al armonizar las disposiciones que se aplican a los diferentes tipos de proveedores de servicios.

Ciertas funciones estatales en materia de gestión de la seguridad operacional que se estipulan en el Anexo 19 pueden delegarse, en nombre del Estado, a una organización regional de supervisión de la seguridad operacional o una organización regional de investigación de accidentes e incidentes.

De conformidad con las disposiciones del Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), el xx de xxxxx de 201x, el Consejo adoptó por primera vez este Anexo que contiene SARPS relacionados con las responsabilidades y los procesos que subyacen a la gestión de la seguridad operacional por parte de los Estados y que fue designado como Anexo 19 al Convenio. Los SARPS se basaron en disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que inicialmente adoptó el Consejo en los Anexos 1; 6; Partes I, II y III; 8; 11; 13 y 14, Volumen I; y en las recomendaciones de la primera reunión especial del SMP (Montreal, 13 - 17 de febrero de 2012).

En la Tabla A se indica el origen de las enmiendas subsiguientes, junto con una lista de los temas principales a que se refieren y las fechas en que el Consejo adoptó el Anexo y las enmiendas, las fechas en que surtieron efecto y las de aplicación.

Medidas que han de tomar los Estados contratantes

Notificación de diferencias. Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre

sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este Anexo y en las enmiendas del mismo. Se invita a los Estados contratantes a que también notifiquen cualquier diferencia respecto de los métodos recomendados de este Anexo y de cualquier enmienda de los mismos cuando la notificación de esas diferencias resulte de importancia para la seguridad operacional de la navegación aérea. Además, se invita a los Estados contratantes a que mantengan a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda de este Anexo, se enviará a los Estados contratantes una solicitud específica para la notificación de diferencias.

Se llama también la atención de los Estados sobre las disposiciones del Anexo 15 relativas a la publicación de diferencias entre sus reglamentos y métodos nacionales y las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI por medio del servicio de información aeronáutica, además de la obligación que tienen los Estados de conformidad con el Artículo 38 del Convenio.

Promulgación de información. El establecimiento, eliminación o cambios de instalaciones, servicios y procedimientos que afecten a las operaciones de aeronaves — proporcionados de conformidad con las normas y métodos recomendados que se especifican en este Anexo — deberían notificarse y efectuarse de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 15.

Carácter de cada una de las partes componentes del Anexo

Los Anexos constan generalmente de las siguientes partes, aunque no necesariamente, y cada una de ellas tiene el carácter que se indica:

1.— *Texto que constituye el Anexo propiamente dicho:*

- a) *Normas y métodos recomendados* que el Consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del Convenio. Su definición es la siguiente:

Norma. Toda especificación de características físicas, configuración, materia, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.

Método recomendado. Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

- b) *Apéndices* con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados que ha adoptado el Consejo.
- c) *Definiciones* de la terminología empleada en las normas y métodos recomendados, que no es explícita porque no tiene el significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente pues son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados en que se usa la terminología, ya que cualquier cambio en el significado de ésta afectaría la disposición.
- d) *Tablas y figuras* que agregan información a una norma o a un método recomendado, o que los ilustran, y a las cuales se hace referencia en los mismos. Estas tablas y figuras forman parte de la norma o del método recomendado respectivo y tienen su mismo carácter.

Ha de tenerse presente que algunas de las normas de este Anexo incluyen, por referencia, otras especificaciones que tienen la categoría de método recomendado. En estos casos, el texto del método recomendado se convierte en parte de la norma.

2.— *Texto aprobado por el Consejo para su publicación en relación con las normas y métodos recomendados (SARPS):*

- a) *Preámbulos* que comprenden antecedentes históricos y textos explicativos basados en las medidas del Consejo, y que incluyen una explicación de las obligaciones de los Estados, dimanantes del Convenio y de las resoluciones de adopción, en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.
- b) *Introducciones* que contienen texto explicativo al principio de las partes, capítulos y secciones del Anexo, a fin de facilitar la comprensión de la aplicación del texto;
- c) *Notas* intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencias acerca de las normas o métodos recomendados de que se trate, sin formar parte de tales normas o métodos recomendados.
- d) *Adjuntos* que contienen texto suplementario a las normas y métodos recomendados o que sirven de guía para su aplicación.

Elección de idioma

Este Anexo se ha adoptado en seis idiomas: español, árabe, chino, francés, inglés y ruso. Se pide a cada uno de los Estados contratantes que elija uno de esos textos para los fines de aplicación nacional y demás efectos previstos en el Convenio, ya sea para utilizarlo directamente o mediante traducción a su propio idioma, y que notifique su preferencia a la Organización.

Presentación editorial

Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva, las *Normas* aparecen en tipo corriente; y los *Métodos recomendados* y las *Notas* en letra bastardilla precedidas de la palabra **Recomendación** y *Nota*, respectivamente.

Al redactar las especificaciones se ha seguido la práctica de utilizar el futuro del verbo cuando se trata de las “Normas” y el auxiliar “debería” en el caso de los “Métodos recomendados”.

Toda referencia hecha a cualquier parte de este documento, identificada por un número, un título o ambos, comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

Tabla A. Enmiendas del Anexo 19

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada Surtió efecto Aplicable</i>
1ª edición	Secretaría; primera reunión especial del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP/SM/1)		XX XX XXXX XX XX XXXX XX XX XXXX

**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
INTERNACIONALES****PROPUESTA INICIAL 2****CAPÍTULO 1. DEFINICIONES**

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas y métodos recomendados para la gestión de la seguridad operacional, tienen los significados siguientes:

Accidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.— Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3.— El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13.

Nota 4.— En el Adjunto G del Anexo 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave.

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

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Avión (aeroplano). Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Estado de diseño. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

Estado del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Nota.— Algunos Estados emplean el término “giroavión” como alternativa de “helicóptero”.

Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Nota.— Entre los tipos de incidentes que son de interés para los estudios relacionados con la seguridad operacional figuran los incidentes enumerados en el Anexo 13, Adjunto C.

Indicador de actuación en materia de seguridad operacional. Parámetro de seguridad operacional basado en datos que se utiliza para observar y evaluar la actuación.

Lesión grave. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Mejores prácticas de la industria. Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.

Nota.— Algunos Estados aceptan las mejores prácticas de la industria y hacen mención a ellas al preparar reglamentos para cumplir los requisitos del Anexo 19 y proporcionan sus fuentes o informan cómo obtenerlas.

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

Personal de operaciones. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

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

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

Riesgo de seguridad operacional. La contingencia y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

Seguridad operacional. Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación se reducen y controlan a un nivel aceptable.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

PROPUESTA INICIAL 3

CAPÍTULO 2. APLICACIÓN

Las normas y métodos recomendados de este Anexo se aplicarán a las responsabilidades de gestión de la seguridad operacional de los Estados contratantes y a las actividades de aviación que atañen, o sirven de apoyo directo, a la operación segura de las aeronaves.

PROPUESTA INICIAL 4

CAPÍTULO 3. RESPONSABILIDADES ESTATALES EN MATERIA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Nota 1.— En este capítulo se resumen las responsabilidades de gestión en materia de seguridad operacional de los Estados, en lo que respecta al cumplimiento de los SARPS, al desempeño de sus propias funciones de gestión de la seguridad operacional y a la vigilancia de los SMS implantados de conformidad con las disposiciones de este Anexo.

Nota 2. — Las disposiciones sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional relativas a tipos específicos de actividades de aviación se tratan en los Anexos aplicables a las funciones de cada proveedor de servicios.

Nota 3.— El Anexo 1 contiene principios básicos de gestión de la seguridad operacional que se aplican al proceso de evaluación médica de los titulares de licencias. En el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984) figura orientación.

PROPUESTA INICIAL 5

3.1 Programa estatal de seguridad operacional (SSP)

3.1.1 Cada Estado establecerá un SSP destinado a la gestión de la seguridad operacional en el Estado, a fin de alcanzar un nivel aceptable de actuación en materia de seguridad operacional en la aviación civil que incluya los siguientes componentes:

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

PROPUESTA INICIAL 6

Nota.— En el Adjunto A figura un marco para la implantación y el mantenimiento de un SSP y en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) se proporciona orientación sobre dicho programa.

PROPUESTA INICIAL 7

3.1.2 El nivel aceptable de actuación en materia de seguridad operacional será determinado por el Estado.

Nota.— Es posible demostrar que un Estado ha logrado un nivel aceptable de actuación en materia de seguridad mediante la implantación y el mantenimiento del SSP, así como por medio de indicadores y metas de actuación en materia de seguridad operacional que indiquen que dicha seguridad se maneja de manera eficaz, con fundamento en el cumplimiento de los SARPS vigentes relacionados con la seguridad operacional.

PROPUESTA INICIAL 8

3.1.3 Como parte de su SSP, cada Estado exigirá que los proveedores de servicios siguientes implanten un SMS con la autorización del Estado:

- a) organizaciones de instrucción reconocidas, de conformidad con el Anexo 1, que están expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios;
- b) explotadores de aviones o helicópteros autorizados para llevar a cabo actividades de transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, o Parte III, Sección II, respectivamente;

Nota.— Cuando un organismo de mantenimiento reconocido no lleva a cabo las actividades de mantenimiento, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, 8.7, sino que las mismas se realizan en el marco de un sistema equivalente según lo dispuesto en el Anexo 6, Parte I, 8.1.2, o Parte III, Sección II, 6.1.2, dichas actividades se incluyen en el ámbito de aplicación del SMS del explotador.

- c) organismos de mantenimiento reconocidos que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, o Parte III, Sección II, respectivamente;
- d) organizaciones responsables del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves, de conformidad con el Anexo 8;
- e) proveedores de servicios de tránsito aéreo, de conformidad con el Anexo 11; y

Nota.— La prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAR, bajo la autoridad de un proveedor de servicios de tránsito aéreo, se incluye en el ámbito de aplicación del SMS del proveedor de servicios de tránsito aéreo. Cuando la prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAR está parcial o totalmente a cargo de una entidad que no sea un proveedor de ATS, los servicios conexos que se prestan bajo la autoridad del proveedor ATS, o aquellos aspectos de los servicios que tienen implicaciones directas de carácter operacional, se incluyen en el ámbito de aplicación del SMS del proveedor de servicios de tránsito aéreo.

- f) explotadores de aeródromos certificados, de conformidad con el Anexo 14.

PROPUESTA INICIAL 9

3.1.4 Como parte de su SSP, cada Estado exigirá que los explotadores de la aviación general internacional de aviones grandes o de turboreactor, de conformidad con el Anexo 6, Parte II, Sección 3, implanten un sistema SMS.

PROPUESTA INICIAL 10

3.2 Supervisión estatal de la seguridad operacional

Cada Estado establecerá e implantará un sistema de conformidad con el Apéndice 1, que sirva para garantizar que se cumplan las obligaciones del Estado en materia de supervisión de la seguridad operacional.

PROPUESTA INICIAL 11**CAPÍTULO 4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)**

Nota. — En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la implantación de un SMS.

4.1 Generalidades

4.1.1 Salvo lo exigido en 4.2, el SMS de un proveedor de servicios:

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

PROPUESTA INICIAL 12

4.1.2 El SMS de una organización de instrucción reconocida, de conformidad con el Anexo 1, que esté expuesta a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios estará sujeto a la aceptación del Estado o Estados responsables de la aprobación de la organización.

4.1.3 El SMS de un explotador de aviones o helicópteros certificado que esté autorizado a realizar actividades de transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, o Parte III, Sección II, respectivamente, estará sujeto a la aceptación del Estado del explotador.

Nota.— Cuando un organismo de mantenimiento reconocido no lleve a cabo las actividades de mantenimiento de conformidad con el Anexo 6, Parte I, 8.7, sino con arreglo a un sistema equivalente, como se estipula en el Anexo 6, Parte I, 8.1.2, o Parte III, Sección II, 6.1.2, dichas actividades se incluirán en el ámbito de aplicación del SMS del explotador.

4.1.4 El SMS de un organismo de mantenimiento reconocido que preste servicios a explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, o Parte III, Sección II, respectivamente, estará sujeto a la aceptación del Estado o Estados responsables de la aprobación del organismo.

4.1.5 El SMS de una organización responsable del diseño de tipo de aeronaves, de acuerdo con el Anexo 8, estará sujeto a la aceptación del Estado de diseño.

4.1.6 El SMS de una organización responsable de la fabricación de aeronaves, de acuerdo con el Anexo 8, estará sujeto a la aceptación del Estado de fabricación.

4.1.7 El SMS de un proveedor de servicios de tránsito aéreo, de acuerdo con el Anexo 11, estará sujeto a la aceptación del Estado responsable de designar al proveedor.

Nota.— La prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAR, bajo la autoridad de un proveedor ATS, está sujeta a los requisitos que figuran en este Anexo. Cuando la prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAR está parcial o totalmente a cargo de una entidad que no sea un proveedor ATS, los requisitos de este Anexo se relacionan con los servicios que se prestan bajo la autoridad del proveedor ATS, o con los aspectos de sus servicios que tienen implicaciones directas de carácter operacional.

4.1.8. El SMS de un explotador de un aeródromo certificado, de acuerdo con el Anexo 14, estará sujeto a la aceptación del Estado responsable de certificar el aeródromo.

PROPUESTA INICIAL 13

4.2 Aviación general internacional - aviones

Nota. — En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) y en las mejores prácticas de la industria figura orientación sobre la implantación de un SMS.

4.2.1 El SMS de un explotador de la aviación general internacional que realice operaciones con aviones grandes o de turboreactor de conformidad con el Anexo 6, Parte II, Sección 3, se ajustará a la dimensión y complejidad de la operación.

4.2.2 **Recomendación.**— *El SMS debería incluir, por lo menos:*

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

PROPUESTA INICIAL 14**CAPÍTULO 5. RECOPIACIÓN, ANÁLISIS E INTERCAMBIO DE DATOS
SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Nota.— Estas especificaciones tienen por finalidad servir de base a las actividades de gestión de la seguridad operacional mediante la recopilación y el análisis de los datos sobre seguridad operacional y un intercambio de información sobre seguridad operacional rápido y seguro, como parte del SSP.

5.1 Recopilación de datos sobre seguridad operacional**Sistemas de notificación**

5.1.1 Cada Estado establecerá un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.

5.1.2 Cada Estado establecerá un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes.

5.1.3 **Recomendación.**— *Las autoridades estatales responsables de implantar el SSP deberían tener acceso a los sistemas de notificación de incidentes a los que se hace referencia en 5.1.1 y 5.1.2 para poder cumplir sus responsabilidades en materia de seguridad operacional.*

Nota.— Se alienta a cada Estado a que establezca otros sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para recopilar la información sobre seguridad operacional que posiblemente no se registre en los sistemas de notificación de incidentes mencionados en 5.1.1 y 5.1.2.

PROPUESTA INICIAL 15**5.2 Análisis de datos sobre seguridad operacional**

5.2.1 Cada Estado establecerá y mantendrá una base de datos sobre seguridad operacional para facilitar el análisis eficaz de la información obtenida sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, incluida la información procedente de sus sistemas de notificación de incidentes, y a fin de determinar las medidas necesarias que permitan mejorar la seguridad operacional.

Nota.— El concepto de “base de datos sobre seguridad operacional” puede referirse a una base de datos o a varias. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación adicional relativa a bases de datos sobre seguridad operacional.

5.2.2 **Recomendación.**— *Tras identificar las medidas preventivas necesarias con respecto a las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, cada Estado debería aplicar esas medidas y establecer un proceso para supervisar la aplicación y la eficacia de las respuestas.*

Nota.— La información adicional en qué fundamentar las medidas preventivas puede encontrarse en los informes finales sobre los accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

5.2.3 Recomendación.— *Los sistemas de bases de datos deberían utilizar formatos normalizados para facilitar el intercambio de datos.*

Nota.— Se alienta a cada Estado a que utilice un sistema compatible con el ADREP.

PROPUESTA INICIAL 16

5.3 Protección de datos sobre seguridad operacional

Nota.— El Adjunto B contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

5.3.1 Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

Nota 1.— Un entorno sin aplicación de sanciones es fundamental para la notificación voluntaria.

Nota 2.— Se alienta a cada Estado a facilitar y promover la notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad operacional de la aviación, armonizando sus leyes, reglamentos y políticas aplicables, según sea necesario.

Nota 3.— El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) contiene orientación relativa a los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatoria como voluntaria.

5.3.2 Recomendación.— *Los Estados no deberían proporcionar o utilizar datos sobre seguridad operacional recopilados, almacenados y analizados de conformidad con lo dispuesto en 5.1 y 5.2 para fines distintos de aquellos que se relacionan con la seguridad operacional, a menos de que, en casos excepcionales y de acuerdo con su legislación nacional, la ventaja de su divulgación o uso, en cualquier circunstancia particular, supere las repercusiones negativas que dicha acción pueda tener en la seguridad operacional de la aviación.*

PROPUESTA INICIAL 17

5.4 Intercambio de información sobre seguridad operacional

5.4.1 **Recomendación.—** *Si al analizar la información contenida en su base de datos, un Estado identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, ese Estado debería facilitarles dicha información sobre seguridad operacional lo antes posible.*

5.4.2 **Recomendación.—** *Cada Estado debería promover el establecimiento de redes para compartir información sobre seguridad operacional entre todos los usuarios del sistema aeronáutico y facilitar el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional.*

Nota.— Se requiere disponer de definiciones normalizadas, clasificaciones y formatos para facilitar el intercambio de datos. La OACI proporcionará textos de orientación sobre las especificaciones relativas a tales redes de intercambio de información, si se solicita.

PROPUESTA INICIAL 18

APÉNDICE 1. SISTEMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Véase el Capítulo 3, 3.2)

Nota 1.— En el Manual de supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional, Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional (Doc 9734 de la OACI) se ofrece orientación sobre los elementos críticos de un sistema que permite al Estado cumplir sus responsabilidades de supervisión de la seguridad operacional.

Nota 2.— El concepto de “autoridades u organismos competentes” se emplea en un sentido genérico que incluye a todas las autoridades que son responsables de la supervisión de la seguridad operacional de la aviación que pueden ser establecidas por el Estado como entidades independientes, como son: las autoridades de aviación civil, las autoridades aeroportuarias, las autoridades de servicios de tránsito aéreo, la autoridad de investigación de accidentes y la autoridad meteorológica.

Nota 3.— Véanse el Apéndice 5 del Anexo 6, Parte I, y el Apéndice 1 del Anexo 6, Parte III, para consultar disposiciones específicas sobre la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos.

Nota 4.— En el contexto de este apéndice, el concepto de “proveedor de servicios” se refiere a las organizaciones enumeradas en el Capítulo 3, 3.1.3.

1. Legislación aeronáutica básica

1.1 El Estado promulgará una ley sobre aviación completa y efectiva, que se ajuste a la dimensión y complejidad de la actividad aeronáutica del Estado y a los requisitos que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que permita al Estado regular la aviación civil y hacer cumplir los reglamentos por conducto de las autoridades u organismos competentes establecidos para dicho fin.

1.2 La ley sobre aviación contendrá disposiciones que proporcionarán al personal que lleva a cabo funciones de supervisión de la seguridad operacional acceso a las aeronaves, operaciones, instalaciones, personal y registros conexos, según convenga, del proveedor de servicios.

2. Reglamentos de explotación específicos

El Estado promulgará reglamentos que como mínimo cubran los requisitos nacionales dimanantes de la legislación aeronáutica básica, en lo que respecta a procedimientos operacionales, productos, servicios, equipo e infraestructura normalizados, de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Nota.— El concepto de “reglamentos” se emplea en un sentido genérico y abarca, entre otras cosas, instrucciones, reglas, edictos, directivas, conjuntos de leyes, requisitos, políticas y órdenes.

3. Sistema y funciones estatales

3.1 El Estado establecerá autoridades u organismos competentes, según convenga, que cuenten con el apoyo de personal suficiente y cualificado y con recursos financieros adecuados. Se establecerán las funciones y los objetivos de seguridad operacional para cada autoridad u organismo estatal, a fin de que cumpla sus responsabilidades en materia de seguridad operacional.

3.2 **Recomendación.**— *El Estado debería tomar las medidas necesarias en relación con, entre otras cosas, la remuneración y las condiciones de empleo, a fin de garantizar la contratación y retención de personal cualificado para que desempeñe funciones de supervisión de la seguridad operacional.*

3.3 El Estado se asegurará de que los inspectores reciban la orientación sobre ética y conducta personal que les permita evitar conflictos de intereses reales o que se perciban en el desempeño de sus obligaciones oficiales.

3.4 **Recomendación.**— *El Estado debería aplicar una metodología para determinar sus requisitos de dotación de personal encargado de desempeñar funciones de supervisión de la seguridad operacional, teniendo en cuenta la dimensión y complejidad de las actividades de la aviación en ese Estado.*

Nota.— Además, en el Apéndice 5 del Anexo 6, Parte I, y en el Apéndice 1 del Anexo 6, Parte III, se exige que el Estado del explotador aplique esa metodología para determinar sus requisitos de dotación de inspectores. Los inspectores son un subconjunto del personal que desempeña funciones de supervisión de la seguridad operacional.

4. Personal técnico cualificado

4.1 El Estado establecerá los requisitos mínimos en relación con las cualificaciones del personal técnico que desempeña las funciones de supervisión de la seguridad operacional y tomará las medidas necesarias para ofrecer instrucción inicial y continua que resulte apropiada para mantener y mejorar la competencia de dicho personal al nivel deseado.

4.2 El Estado implantará un sistema para mantener registros de instrucción.

5. Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional

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

5.2 El Estado proporcionará a la industria de la aviación orientación técnica sobre la aplicación de los reglamentos pertinentes.

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

El Estado implantará procesos y procedimientos documentados para garantizar que el personal y las organizaciones que realizan una actividad aeronáutica cumplan los requisitos establecidos antes de que se les permita ejercer los privilegios que les otorga una licencia, un certificado, una autorización y/o una aprobación para llevar a cabo la actividad aeronáutica pertinente.

7. Obligaciones de vigilancia

El Estado implantará procesos de vigilancia documentados, definiendo y planificando inspecciones, auditorías y actividades de observación continua, a fin de asegurarse, en forma previsoramente, de que los titulares de una licencia, certificado, autorización y/o aprobación en el campo de la aviación sigan cumpliendo los requisitos establecidos. Esto abarca la vigilancia del personal designado por la autoridad para que, en su nombre, desempeñe las funciones de supervisión de la seguridad operacional.

8. Solución de problemas de seguridad operacional

8.1 El Estado hará uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.

8.2 El Estado se asegurará de que los problemas de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por los proveedores de servicios aéreos, para solucionar los mismos.

PROPUESTA INICIAL 19

APÉNDICE 2. MARCO PARA UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

(Véase el Capítulo 4, 4.1.1)

Nota.— En el contexto de este apéndice, el concepto de “proveedor de servicios” se refiere a las organizaciones enumeradas en el Capítulo 3, 3.1.3.

En este apéndice se especifica el marco para la implantación y el mantenimiento de un SMS. El marco consta de cuatro componentes y doce elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implantación de un SMS:

1. Política y objetivos de seguridad operacional
 - 1.1 Responsabilidad y compromiso de la administración
 - 1.2 Rendición de cuentas sobre la seguridad operacional
 - 1.3 Designación del personal clave de seguridad operacional
 - 1.4 Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias
 - 1.5 Documentación SMS
2. Gestión de riesgos de seguridad operacional
 - 2.1 Identificación de peligros
 - 2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional
3. Garantía de la seguridad operacional
 - 3.1 Observación y medición de la actuación en materia de seguridad
 - 3.2 Gestión del cambio
 - 3.3 Mejora continua del SMS
4. Promoción de la seguridad operacional
 - 4.1 Instrucción y educación
 - 4.2 Comunicación de la seguridad operacional

1. Política y objetivos de seguridad operacional

1.1 Responsabilidad y compromiso de la administración

El proveedor de servicios definirá su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes. La política de seguridad operacional:

- a) reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional;
- b) incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;

- c) incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
- d) indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor de servicios e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias;
- e) estará firmada por un funcionario responsable que pertenezca a la organización;
- f) se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y
- g) se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios.

1.2 Rendición de cuentas sobre la seguridad operacional

El proveedor de servicios:

- a) identificará al funcionario que, independientemente de sus otras funciones, sea el responsable último y rinda cuentas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento del SMS;
- b) definirá claramente las líneas de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la responsabilidad directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;
- c) determinará la responsabilidad de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con la actuación en materia de seguridad operacional del SMS;
- d) documentará y comunicará la información relativa a las responsabilidades, la rendición de cuentas y las autoridades de seguridad operacional de toda la organización; y
- e) definirá los niveles de gestión con autoridad para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.

1.3 Designación del personal clave de seguridad operacional

El proveedor de servicios designará un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz.

Nota.— El concepto de “gerente de seguridad operacional” es genérico. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre cómo cumplir los requisitos relativos al gerente de seguridad operacional.

1.4 Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias

1.4.1 El proveedor de servicios garantizará que el plan de respuesta ante emergencias se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios o productos.

1.5 Documentación SMS

1.5.1 El proveedor de servicios elaborará un plan de implantación del SMS, aprobado formalmente por la organización, en el que se definirá el enfoque de la organización respecto de la gestión de la seguridad operacional, de manera que se cumplan los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.

1.5.2 El proveedor de servicios preparará y mantendrá documentación SMS en la que se describan:

- a) la política y los objetivos de seguridad operacional;
- b) los requisitos del SMS;
- c) los procesos y procedimientos del SMS;
- d) la rendición de cuentas, las responsabilidades y las autoridades que tienen que ver con los procesos y procedimientos del SMS; y
- e) los resultados esperados del SMS.

1.5.3 El proveedor de servicios preparará y mantendrá un manual SMS como parte de su documentación SMS.

Nota.— Un manual de sistemas de gestión de la seguridad operacional aceptable puede ser un documento independiente o integrarse a los documentos que ya existen. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre cómo puede organizarse y presentarse la información en un manual SMS como parte de la documentación SMS de un proveedor de servicios.

2. Gestión de riesgos de seguridad operacional

2.1 Identificación de peligros

2.1.1 El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso que garantice la identificación de los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación.

2.1.2 La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos, previsores y de predicción para recopilar datos sobre seguridad operacional.

2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional

El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.

3. Garantía de la seguridad operacional

3.1 Observación y medición de la actuación en materia de la seguridad operacional

3.1.1 El proveedor de servicios desarrollará y mantendrá los medios para verificar la actuación en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.

3.1.2 La actuación en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios se verificará en referencia a los indicadores y las metas de actuación en materia de seguridad operacional del SMS.

3.2 Gestión del cambio

El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso para identificar los cambios que puedan afectar al nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus productos o servicios de aviación, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios.

3.3 Mejora continua del SMS

El proveedor de servicios observará y evaluará la eficacia de sus procesos SMS para permitir el mejoramiento continuo de la actuación general del SMS.

4. Promoción de la seguridad operacional

4.1 Instrucción y educación

4.1.1 El proveedor de servicios creará y mantendrá un programa de instrucción en seguridad operacional que garantice que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.

4.1.2 El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.

4.2 Comunicación de la seguridad operacional

El proveedor de servicios creará y mantendrá un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que:

- a) garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;
 - b) difunda información crítica para la seguridad operacional;
 - c) explique por qué se toman determinadas medidas de seguridad operacional; y
 - d) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.
-

PROPUESTA INICIAL 20

ADJUNTO A. MARCO PARA UN PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)

(Véase el Capítulo 3, 3.1.1)

En este adjunto se presenta un marco para que los Estados implanten y mantengan un SSP. Un SSP es un sistema que permite a los Estados llevar a cabo la gestión de la seguridad operacional. El marco incluye cuatro componentes que se establecen en el Capítulo 3, 3.1.1 de este Anexo y sus once elementos conexos descritos a continuación. La implantación de un SSP se ajusta a la dimensión y complejidad del sistema estatal de aviación y requiere coordinarse entre las diversas autoridades responsables de cada uno de los elementos de las funciones de aviación civil del Estado. El marco para el SSP que se presenta en este adjunto y el marco para el SMS que figura en el Apéndice 2 deben considerarse complementarios, pero diferentes. En este adjunto se incluye además una breve descripción de cada elemento del marco.

Nota.— En el contexto de este adjunto, el concepto de “proveedor de servicios” se refiere a las organizaciones enumeradas en el Capítulo 3, 3.1.3.

1. Política y objetivos estatales de seguridad operacional
 - 1.1 Marco legislativo estatal en materia de seguridad operacional
 - 1.2 Responsabilidades y rendición de cuentas del Estado respecto de la seguridad operacional
 - 1.3 Investigación de accidentes e incidentes
 - 1.4 Política de cumplimiento
2. Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional
 - 2.1 Requisitos de seguridad operacional para los SMS de los proveedores de servicios
 - 2.2 Acuerdo sobre la actuación en materia de seguridad operacional de los proveedores de servicios
3. Garantía estatal de la seguridad operacional
 - 3.1 Supervisión de la seguridad operacional
 - 3.2 Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional
 - 3.3 Fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad operacional para la supervisión de los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención
4. Promoción estatal de la seguridad operacional
 - 4.1 Instrucción, comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional
 - 4.2 Instrucción, comunicación y divulgación externas de la información sobre seguridad operacional

1. Política y objetivos estatales de seguridad operacional

1.1 Marco legislativo estatal en materia de seguridad operacional

El Estado ha promulgado un marco legislativo nacional en materia de seguridad operacional y reglamentos específicos de conformidad con normas nacionales e internacionales, que definen la forma en que el Estado llevará a cabo la gestión de la seguridad operacional en el Estado. Esto incluye la participación de organizaciones de aviación estatales en actividades

específicas relacionadas con la gestión de la seguridad operacional en el Estado, y la creación de los roles, las responsabilidades y las relaciones de dichas organizaciones. El marco legislativo de la seguridad operacional y la reglamentación específica se examinan periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiadas para el Estado.

1.2 Responsabilidades y rendición de cuentas del Estado respecto de la seguridad operacional

El Estado ha identificado, definido y documentado los requisitos, las responsabilidades y la rendición de cuentas relativas a la creación y el mantenimiento del SSP. Esto incluye las directrices para planificar, organizar, desarrollar, mantener, controlar y mejorar permanentemente el SSP de manera tal que cumpla los objetivos de seguridad operacional del Estado. Incluye además una declaración clara sobre la provisión de los recursos necesarios para la implantación del SSP.

1.3 Investigación de accidentes e incidentes

El Estado ha establecido un proceso independiente de investigación de accidentes e incidentes, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes, y no la asignación de culpa o responsabilidad. Estas investigaciones respaldan la gestión de la seguridad operacional en el Estado. En el marco del SSP, el Estado mantiene la independencia de la organización de investigación de accidentes e incidentes respecto de otras organizaciones estatales de aviación.

1.4 Política de cumplimiento

El Estado ha promulgado una política de cumplimiento que establece las condiciones y circunstancias en las cuales los proveedores de servicios pueden encargarse de sucesos que suponen algunas desviaciones respecto de la seguridad operacional, y resolverlos, internamente, en el contexto del SMS del proveedor de servicios, a satisfacción de la autoridad estatal competente. La política de cumplimiento establece además las condiciones y circunstancias en las cuales las desviaciones respecto de la seguridad operacional deben abordarse mediante procedimientos establecidos en cuanto a cumplimiento.

2. Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional

2.1 Requisitos de seguridad operacional para los SMS de los proveedores de servicios

El Estado ha establecido los controles que rigen la forma en que los proveedores de servicios detectarán los peligros y gestionarán los riesgos de seguridad operacional. Esto incluye los requisitos, reglamentos específicos de funcionamiento y políticas de implantación para los SMS del proveedor de servicios. Los requisitos, reglamentos específicos de funcionamiento y políticas de implantación se examinan periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para los proveedores de servicios.

2.2 Acuerdo sobre la actuación en materia de seguridad operacional de los proveedores de servicios

El Estado ha acordado con cada proveedor de servicios la actuación en materia de seguridad operacional de sus SMS. La actuación en materia de seguridad operacional acordada para el SMS de cada proveedor de servicios se examina periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para los proveedores de servicios.

3. Garantía estatal de la seguridad operacional

3.1 Supervisión de la seguridad operacional

El Estado ha establecido mecanismos para garantizar la observación eficaz de los ocho elementos críticos de la función de supervisión de la seguridad operacional. El Estado ha creado además mecanismos para garantizar que la detección de peligros y la gestión de riesgos de seguridad operacional por los proveedores de servicios se ajusten a los controles reguladores establecidos (requisitos, reglamentos de funcionamiento específicos y políticas de implantación). Estos mecanismos incluyen inspecciones, auditorías y encuestas para asegurarse de que los controles reguladores de los riesgos de seguridad operacional se integren apropiadamente en los SMS de los proveedores de servicios, que se lleven a la práctica conforme a su diseño, y que tengan el efecto previsto en los riesgos de seguridad operacional.

Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la aplicación de este elemento.

3.2 Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional

El Estado ha establecido mecanismos para garantizar la captura y almacenamiento de datos sobre peligros y riesgos de seguridad operacional a nivel tanto individual como global. El Estado ha establecido además mecanismos para preparar información a partir de los datos almacenados y para intercambiar activamente información sobre seguridad operacional con los proveedores de servicios y otros Estados, según corresponda.

3.3 Fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad operacional para la supervisión de los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención

El Estado ha establecido procedimientos para priorizar las inspecciones, auditorías y encuestas relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención, según lo detectado en el análisis de los datos sobre peligros, sus consecuencias en las operaciones y los riesgos de seguridad operacional evaluados.

4. Promoción estatal de la seguridad operacional

4.1 Instrucción, comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional

El Estado proporciona instrucción y fomenta el conocimiento y el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional para respaldar, en las organizaciones estatales de aviación, el desarrollo de una cultura organizativa que promueva SSP eficaces.

4.2 Instrucción, comunicación y divulgación externas de la información sobre seguridad operacional

El Estado proporciona educación y promueve el conocimiento con respecto a los riesgos de seguridad operacional y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional para respaldar, entre los proveedores de servicios, el desarrollo de una cultura organizativa que promueva SMS eficaces.

PROPUESTA INICIAL 21

ADJUNTO B. ORIENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA POR MEDIO DE SISTEMAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Véase el Capítulo 5, 5.3)

1. Introducción

1.1 La protección de la información sobre seguridad operacional es esencial para garantizar su continua disponibilidad, ya que el uso de información sobre seguridad operacional para fines que no se relacionan con la seguridad operacional puede impedir la disponibilidad futura de esa información y afectar en forma adversa dicha seguridad. Este hecho se reconoció durante la 35ª Asamblea de la OACI, cuando ésta tomó nota de que es posible que las leyes y reglamentos nacionales existentes de muchos Estados no aborden en forma adecuada la manera de proteger la información sobre seguridad operacional de un uso inapropiado.

1.2 La orientación que figura en este adjunto tiene, por lo tanto, el propósito de asistir a los Estados en la promulgación de sus leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia. El objetivo consiste en impedir que se haga un uso inapropiado de la información recopilada exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación.

1.3 Debido a los diferentes sistemas jurídicos de los Estados, la orientación jurídica debe dar a éstos la flexibilidad de redactar sus leyes y reglamentos de acuerdo con sus políticas y prácticas nacionales.

1.4 La orientación que figura en este adjunto toma, así, la forma de una serie de principios que se han extraído de ejemplos de leyes y reglamentos nacionales ofrecidos por los Estados. Los conceptos que se describen con estos principios podrían adoptarse o modificarse para satisfacer las necesidades particulares de los Estados que promulgan las leyes y reglamentos para proteger la información sobre seguridad operacional.

1.5 En este adjunto:

- a) por *información sobre seguridad operacional* se entiende aquella que figura en los SDCPS, ha sido establecida con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación y reúne los requisitos para ser protegida en condiciones específicas de acuerdo con 3.1;
- b) por *uso inapropiado* se entiende la utilización de la información sobre seguridad operacional para fines diferentes de aquellos para los que fue recopilada — es decir, el uso de la información para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales contra el personal de operaciones y/o la revelación de información al público;
- c) SDCPS se refiere a los sistemas de procesamiento y notificación, a las bases de datos, a los esquemas para intercambio de información y a la información registrada, y comprende:
 - 1) sistemas de notificación voluntaria de incidentes, como se describe en el Anexo 13, Capítulo 5;
 - 2) sistemas de notificación obligatoria de incidentes, como se describe en el Capítulo 5, Sección 5.1;

- 3) sistemas de notificación voluntaria de incidentes, como se describe en el Capítulo 5, Sección 5.1; y
- 4) sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, según se describe en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 3, así como sistemas manuales de captura de datos.

Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) de la OACI figura información sobre los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

2. Principios generales

- 2.1 El único propósito de proteger la información sobre seguridad operacional del uso inapropiado es garantizar la continua disponibilidad a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas y mejorar la seguridad operacional de la aviación.
- 2.2 La protección de la información sobre seguridad operacional no tiene el propósito de interferir con la debida administración de la justicia en los Estados.
- 2.3 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben garantizar un equilibrio entre la necesidad de proteger dicha información, a fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación, y la de administrar debidamente la justicia.
- 2.4 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben impedir que ésta se utilice en forma inapropiada.
- 2.5 Ofrecer protección para información calificada sobre seguridad operacional en condiciones específicas es parte de las responsabilidades que en materia de seguridad operacional tiene un Estado.

3. Principios de protección

- 3.1 La información sobre seguridad operacional debe reunir los requisitos para ser protegida del uso inapropiado de acuerdo con condiciones específicas en las cuales, entre otras cosas, la recopilación de información se hace para fines explícitos de seguridad operacional y su divulgación impediría su continua disponibilidad.
- 3.2 La protección debe ser específica para cada SDCPS, dependiendo de la naturaleza de la información sobre seguridad operacional que contenga.
- 3.3 Debe establecerse un procedimiento formal para proteger información calificada sobre seguridad operacional, de acuerdo con condiciones específicas.
- 3.4 La información sobre seguridad operacional no deberá utilizarse para fines distintos de aquellos para los que fue recopilada.
- 3.5 El uso de información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales, se llevará a cabo sólo bajo garantías adecuadas de la legislación nacional.

4. Principios de excepción

Se harán excepciones respecto de la protección de la información sobre seguridad operacional sólo mediante leyes y reglamentos nacionales cuando:

- a) exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con la ley, se considere que ha sido con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso;
- b) una autoridad competente considere que las circunstancias indican razonablemente que el evento puede haber sido originado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso; o
- c) mediante un examen de una autoridad competente, se determine que la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que su divulgación pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación pueda tener en la futura disponibilidad de la información sobre seguridad operacional.

5. Divulgación al público

5.1 Con sujeción a los principios de protección y excepción que se resumieron anteriormente, cualquier persona que busque divulgar información sobre seguridad operacional tendrá que justificar dicha divulgación.

5.2 Deberán establecerse criterios formales para la divulgación de información sobre seguridad operacional, y éstos comprenderán, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para corregir las condiciones que comprometen la seguridad operacional y para cambiar políticas y reglamentos;
- b) la divulgación de la información sobre seguridad operacional no impide su futura disponibilidad a fin de mejorar la seguridad operacional;
- c) la divulgación de información personal pertinente incluida en la información sobre seguridad operacional cumple las leyes de confidencialidad que resulten aplicables; y
- d) la divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace sin revelar las identidades y en forma resumida o combinada.

6. Responsabilidad del custodio de la información sobre seguridad operacional

Cada SDCPS deberá contar con la designación de un custodio. Es la responsabilidad del custodio de la información sobre seguridad operacional aplicar toda la protección posible en relación con la divulgación de la información, a menos que:

- a) el custodio de la información sobre seguridad operacional cuente con el consentimiento del originador de la información para que ésta se divulgue; o
- b) el custodio de la información sobre seguridad operacional tenga la seguridad de que la divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace de acuerdo con los principios de excepción.

7. Protección de la información registrada

Considerando que las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación, como es el caso de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), pueden percibirse como una invasión de la privacidad en el caso del personal de operaciones, situación a la que otras profesiones no están expuestas:

- a) con sujeción a los principios de protección y excepción anteriores, las leyes y reglamentos nacionales deberán considerar las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación como información protegida y privilegiada, es decir, como información que merece mayor protección; y
- b) las leyes y reglamentos nacionales deberán proporcionar medidas específicas para proteger dichas grabaciones en cuanto a su carácter confidencial y a su acceso al público. Dichas medidas específicas de protección de las grabaciones de las conversaciones en el lugar de trabajo que exige la legislación pueden incluir la emisión de órdenes judiciales de no divulgación al público.

— FIN —

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 1

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ nuevo texto que ha de sustituir al actual
a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

TEXTO DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

LICENCIAS AL PERSONAL

ANEXO 1
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

...

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y REGLAMENTO GENERAL
RELATIVOS AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

1.1 Definiciones

...

PROPUESTA INICIAL 1

Amenaza. Suceso o error que está fuera del control de la persona que se encarga de la operación, aumenta la complejidad de la operación y que debe manejarse para mantener el margen de seguridad operacional.

Nota.— Véase el ~~Adjunto E del Anexo 13~~ — ~~Investigación de accidentes e incidentes de aviación~~ ~~Capítulo 1 del Anexo 19~~ — ~~Gestión de la seguridad operacional~~ para obtener una ~~descripción~~ ~~definición~~ del personal de operaciones.

...

Error. Acción u omisión de la persona encargada de la operación, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de la persona encargada de la operación.

Nota.— Véase el ~~Adjunto E del Anexo 13~~ — ~~Investigación de accidentes e incidentes de aviación~~ ~~Capítulo 1 del Anexo 19~~ — ~~Gestión de la seguridad operacional~~ para obtener una ~~descripción~~ ~~definición~~ del personal de operaciones.

...

Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Conjunto integrado de reglamentación y actividades establecido por un Estado ~~destinadas a mejorar~~ para llevar a cabo la gestión de la seguridad operacional.

...

~~**Sistema de gestión de la seguridad operacional.** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.~~

...

PROPUESTA INICIAL 2

1.2 Reglas generales relativas a las licencias

...

1.2.4 Aptitud psicofísica

...

1.2.4.2 **Recomendación.**— *A partir del 18 de noviembre de 2010, como parte de su programa estatal de seguridad operacional, los Estados deberían aplicar los principios básicos de la gestión de la seguridad operacional en el proceso de examen médico de los titulares de licencias, que incluyen como mínimo:*

- a) *análisis de rutina de los sucesos de incapacitación durante el vuelo y constataciones médicas durante los exámenes médicos para identificar los elementos de riesgo médico aumentado; y*
- b) *reevaluación continua del proceso de examen médico para concentrarse en los ámbitos de riesgo médico aumentado que se hayan identificado.*

Nota.— *En el Adjunto ~~EA~~ del Anexo 19 figura un marco para la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) y en el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984), figuran textos de orientación sobre los programas estatales de seguridad operacional y los principios de gestión de la seguridad operacional.*

...

1.2.8 Instrucción reconocida y organización de instrucción reconocida

...

1.2.8.2 El reconocimiento que haga el Estado de una organización de instrucción dependerá del cumplimiento de los requisitos del Apéndice 2 y ~~del Apéndice 4~~ de las disposiciones pertinentes del Anexo 19 que demuestre el solicitante.

Nota 1.— *El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para las organizaciones de instrucción reconocidas que están expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios.*

Nota 2.— *En el Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción (Doc 9841), se puede encontrar orientación sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción.*

...

PROPUESTA INICIAL 3

APÉNDICE 2. ORGANIZACIÓN DE INSTRUCCIÓN RECONOCIDA
(Véase el Capítulo 1, 1.2.8.2)

Nota 1.— El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para las organizaciones de instrucción reconocidas que están expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios.

...

4.— Gestión de la seguridad operacional

4.1— Como parte de su programa estatal de seguridad operacional, los Estados exigirán que una organización de instrucción reconocida que esté expuesta a riesgos que afecten a la seguridad operacional al prestar sus servicios, implante un sistema de gestión de la seguridad operacional aceptable para el Estado que, como mínimo:

- a) identifique los peligros para la seguridad operacional;
- b) garantice la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener la eficacia convenida respecto de la seguridad operacional;
- c) provea supervisión continua y evaluación periódica de la eficacia de la seguridad operacional;
y
- d) tenga como objetivo el mejoramiento continuo de la actuación global del sistema de gestión de la seguridad operacional.

Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación relativa a la definición de eficacia de la seguridad operacional.

4.2— En un sistema de gestión de la seguridad operacional, se definirán claramente las jerarquías de responsabilidades en cuanto a la seguridad operacional en toda la organización de instrucción reconocida, incluida la responsabilidad directa de la administración superior respecto de la seguridad operacional.

Nota 1.— En el Apéndice 4, se proporciona un marco para la implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional. También se proporcionan orientaciones sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859).

Nota 2.— En el Adjunto C, se proporciona un marco para la implantación y el mantenimiento del programa estatal de seguridad operacional.

Nota editorial.— Vuélvase a numerar los párrafos subsiguientes.

...

**APÉNDICE 4. MARCO PARA LOS SISTEMAS DE GESTIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)**
(Véase el Capítulo 1, 1.2.8.2)

Nota editorial.— Suprímase el Apéndice 4 en su totalidad.

...

**ADJUNTO C. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)**

Nota editorial.— Suprímase el Adjunto C en su totalidad.

...

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 6, PARTES I, II Y III

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. **el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado** nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y **a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado** nuevo texto que ha de sustituir al actual

TEXTO DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

OPERACIÓN DE AERONAVES

ANEXO 6
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE I
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AVIONES

...

Nota editorial.— *Suprimase* la referencia al *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) y añádase el Anexo 19 a la lista de publicaciones.

...

PROPUESTA INICIAL 1

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

~~*Programa estatal de seguridad operacional.*~~ Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.

...

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, líneas de responsabilidad, la rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

...

PROPUESTA INICIAL 2

CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

...

3.3 Gestión de la seguridad operacional

Nota.— *El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para los explotadores de servicios aéreos.*

~~3.3.1— Los Estados establecerán un programa estatal de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad en la aviación civil.~~

~~Nota.— En el Adjunto I figura un marco para la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional y en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) se proporciona orientación sobre dicho programa.~~

~~3.3.2— El nivel aceptable de seguridad operacional será determinado por el Estado.~~

~~Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la definición de nivel aceptable de seguridad operacional.~~

~~3.3.3— Los Estados exigirán como parte de su programa estatal de seguridad operacional, que el explotador implante un sistema de gestión de la seguridad operacional aceptable para el Estado del explotador que, como mínimo:~~

- ~~a) identifique los peligros de seguridad operacional;~~
- ~~b) asegure la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener la eficacia de la seguridad operacional convenida;~~
- ~~c) prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica de la eficacia de la seguridad operacional; y~~
- ~~d) tenga como meta mejorar continuamente la actuación general del sistema de gestión de la de seguridad operacional.~~

~~Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la definición de eficacia de la seguridad operacional.~~

~~3.3.4— El sistema de gestión de la seguridad operacional definirá claramente la línea de responsabilidad sobre seguridad operacional en la organización del explotador, incluyendo la responsabilidad directa de la seguridad operacional por parte del personal administrativo superior.~~

~~Nota.— En el Apéndice 7 se proporciona el marco para la implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859), figuran textos de orientación sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional.~~

Nota editorial.— Vuélvase a numerar los párrafos subsiguientes.

...

~~3.3.73 El programa de análisis de datos de vuelo será no punitivo y contendrá salvaguardas adecuadas para proteger la o las fuentes de los datos.~~

~~Nota 1.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859), figura orientación sobre los programas de análisis de datos de vuelo.~~

~~Nota 2.— En el Adjunto E del Anexo 13-Adjunto B del Anexo 19 figura orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.~~

...

PROPUESTA INICIAL 3

CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO

...

4.2 Certificación y supervisión de operaciones

...

4.2.1.8 El Estado del explotador establecerá un sistema tanto para la certificación como para la supervisión y vigilancia permanente del explotador, de conformidad con el Apéndice 5 y el Apéndice 1 del Anexo 19, con el objeto de asegurarse de que se mantengan las normas requeridas respecto de las operaciones según se prescribe en 4.2.

...

4.2.2 Supervisión y Vigilancia de las operaciones de un explotador extranjero

4.2.2.1 Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo y en el Anexo 19.

...

PROPUESTA INICIAL 4

CAPÍTULO 8. MANTENIMIENTO DEL AVIÓN

...

8.7 Organismo de mantenimiento reconocido

...

8.7.1 Otorgamiento de la aprobación

8.7.1.1 El otorgamiento por parte del Estado de la aprobación a un organismo de mantenimiento dependerá de que el solicitante demuestre que cumple los requisitos estipulados en 8.7 y las disposiciones pertinentes del Anexo 19 para tales organismos.

8.7.1.2 El documento de aprobación contendrá por lo menos lo siguiente:

- a) nombre del organismo y lugar donde está ubicado;
- b) fecha de expedición y período de validez;
- c) términos en que se otorga la aprobación.

8.7.1.3 La continuidad de la validez de la aprobación dependerá de que el organismo siga cumpliendo los requisitos establecidos en 8.7 y las disposiciones pertinentes del Anexo 19 para un organismo de mantenimiento reconocido.

...

8.7.3 Gestión de la seguridad operacional

Nota.— En el Anexo 19 figuran disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para los organismos de mantenimiento reconocidos.

~~8.7.3.1 Los Estados establecerán un programa estatal de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.~~

~~*Nota.— En el Adjunto I figura un marco para la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional y en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) se proporciona orientación sobre dicho programa.*~~

~~8.7.3.2 El nivel aceptable de seguridad operacional será determinado por el Estado.~~

~~*Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la definición de nivel aceptable de seguridad operacional.*~~

~~8.7.3.3 Los Estados exigirán, como parte de su programa estatal de seguridad operacional, que el organismo de mantenimiento implante un sistema de gestión de la seguridad operacional aceptable para el Estado, que como mínimo:~~

- ~~a) identifique los peligros de seguridad operacional;~~
- ~~b) asegure la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener la eficacia de la seguridad operacional convenida;~~
- ~~c) prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica de la eficacia de la seguridad operacional; y~~
- ~~d) tenga como meta mejorar continuamente la actuación general del sistema de gestión de la de seguridad operacional.~~

~~*Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la definición de eficacia de la seguridad operacional.*~~

~~8.7.3.4 El sistema de gestión de la seguridad operacional definirá claramente las líneas de responsabilidad sobre seguridad operacional en el organismo de mantenimiento, incluyendo la responsabilidad directa de la seguridad operacional por parte del personal administrativo superior.~~

~~*Nota.— En el Apéndice 7 se proporciona el marco para la implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859), figuran textos de orientación sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional.*~~

...

PROPUESTA INICIAL 5

**CAPÍTULO 10. ENCARGADO DE OPERACIONES
DE VUELO/DESPACHADOR DE VUELO**

...

10.5 **Recomendación.**— *Al encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo que haya dejado de prestar sus servicios durante 12 meses consecutivos no deberían asignársele funciones a no ser que se cumplan las disposiciones de 10.23.*

...

PROPUESTA INICIAL 6

**APÉNDICE 2. ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO
DEL MANUAL DE OPERACIONES**
(Véase el Capítulo 4, 4.2.3.1)

...

2. Contenido

El manual de operaciones mencionado en 1.1 y 1.2 abarcará, como mínimo, lo siguiente:

2.1 Generalidades

...

2.1.34 ~~Detalles del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) prescritos de conformidad con el Capítulo 3, 3.3.3.~~ Se proporciona información detallada sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) de conformidad con los Capítulos 3 y 4 del Anexo 19.

...

PROPUESTA INICIAL 7

APÉNDICE 5. ~~VIGILANCIA SUPERVISIÓN~~ DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

(Nota.— Véase el Capítulo 4, 4.2.1.8)

Nota 1.— El Apéndice 1 del Anexo 19 contiene disposiciones generales sobre un sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional.

Nota 2.— En este Apéndice figuran disposiciones adicionales para la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores del transporte aéreo comercial internacional.

1. Legislación aeronáutica básica

~~1.1 El Estado del explotador promulgará y aplicará leyes que permitan al Estado reglamentar la aviación civil por medio de una Administración de aviación civil (AAC) u organismo equivalente creado con ese fin. La legislación facultará a la administración para cumplir con las obligaciones de vigilancia del Estado. La legislación dispondrá la creación de reglamentos, la certificación y la supervisión permanente de los explotadores de servicios aéreos, y la solución de resolver los problemas de seguridad operacional que detecte la Administración y asegurarse de que el cumplimiento de las mismas genere un nivel aceptable de seguridad de las operaciones que se realicen.~~

Nota 1.— El término administración que se utiliza en este apéndice se refiere a la Administración de aviación civil y a los organismos equivalentes, comprendidos los inspectores y el personal.

~~1.2 El Estado del explotador asegurará que las leyes del Estado requieran que los explotadores de servicios aéreos proporcionen a la administración acceso a sus registros personales, aeronaves, operaciones e instalaciones y registros conexos con fines de certificación y supervisión permanente.~~

Nota 2.— En el Manual de ~~vigilancia~~ de la seguridad operacional (Doc 9734), Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de ~~vigilancia~~ de la seguridad operacional, el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y ~~supervisión~~ ~~vigilancia~~ (antes supervisión) permanente de las operaciones (Doc 8335) y el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760), se ofrece orientación sobre los elementos críticos de un sistema que permite al Estado desempeñar sus obligaciones de la inspección, la certificación y la ~~supervisión~~ ~~vigilancia~~ permanente de las operaciones.

2. Reglamentación específica relativa a las operaciones

~~2.1 El Estado del explotador adoptará reglamentación que prescriba la certificación y ~~supervisión~~ ~~vigilancia~~ permanente de las operaciones de aeronaves y el mantenimiento de las mismas de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.~~

~~2.2 El Estado del explotador asegurará que la reglamentación sea suficientemente amplia, detallada y actual con respecto a la evolución de la tecnología y al entorno de operaciones para garantizar que el cumplimiento satisfactorio de la misma dé como resultado un nivel aceptable de seguridad de las operaciones que se emprendan.~~

3. Composición de la AAC Sistema y funciones estatales de vigilancia supervisión de la seguridad operacional

3.1 El Estado del explotador se asegurará de que la administración tenga la responsabilidad de la vigilancia supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos y los recursos que correspondan a la magnitud y complejidad de las operaciones de aviación civil bajo la jurisdicción del Estado, para cumplir eficazmente con las responsabilidades del mismo.

5.13.2 El Estado del explotador utilizará un método para determinar los requisitos de su dotación de inspectores según la magnitud y complejidad de las operaciones de aviación civil en el Estado.

5.23.3 **Recomendación.**— *El método en 5.13.2 debería documentarse.*

3.24 El Estado del explotador se asegurará de que los inspectores de la administración cuenten con apoyo adecuado, credenciales y transporte para realizar, independientemente, sus tareas de certificación y supervisión vigilancia permanente.

Nota editorial.— Vuélvanse a numerar los párrafos 4 y 5 siguientes para que haya congruencia con el Apéndice 1 del Anexo 19.

54. Personal técnico cualificado

5.1 El Estado del explotador utilizará un método para determinar los requisitos de su dotación de inspectores según la magnitud y complejidad de las operaciones de aviación civil en el Estado.

5.2 **Recomendación.**— *El método en 5.1 debería documentarse.*

5.3 El Estado del explotador establecerá requisitos de competencia para asegurar que sus inspectores tengan experiencia de trabajo operacional o técnica e instrucción en inspección compatibles con aquellas de los que serán objeto de certificación o inspección.

Nota editorial.— *Trasládese la nota del párrafo 5.3 al final del párrafo.*

5.4 El Estado del explotador requerirá que los inspectores de la administración completen la instrucción inicial y periódica de los inspectores de la administración en los temas técnicos pertinentes (entre ellos, los que corresponden específicamente a cada aeronave) y en las aptitudes necesarias para cumplir eficazmente sus tareas de certificación y supervisión permanente incluya temas específicos para cada aeronave.

Nota.— *En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión vigilancia (antes supervisión) permanente de las operaciones (Doc 8335), figura orientación sobre la experiencia e instrucción de los inspectores.*

5.5 **Recomendación.**— *El Estado del explotador debería tomar las medidas necesarias, tales como la remuneración y las condiciones de servicio para asegurar que se contraten y mantengan inspectores cualificados.*

45. Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional

45.1 El Estado del explotador se asegurará de que los inspectores de la administración reciban manuales de orientación técnica que incluya las políticas, procedimientos y normas que se utilizarán en la certificación y supervisión **vigilancia** permanente de los explotadores de servicios aéreos.

45.2 El Estado del explotador se asegurará de que los inspectores de la administración reciban manuales de orientación técnica que incluya las políticas, procedimientos y normas que se utilizarán en la solución de problemas de seguridad operacional, incluyendo el cumplimiento.

45.3 El Estado del explotador se asegurará de que los inspectores de la administración reciban manuales de orientación sobre ética y conducta personal que les permita evitar conflictos reales o que se perciben en el desempeño de sus obligaciones oficiales.

6. Obligaciones de otorgamiento de licencias y certificación

~~6.1—El Estado del explotador empleará un procedimiento documentado para la certificación de los explotadores de servicios aéreos que incluya evaluaciones técnicas minuciosas para poder aprobar o aceptar procedimientos, documentos y operaciones, según se especifica en el Anexo 6, Parte I.~~

~~6.2—Antes de que se inicien nuevas operaciones de transporte aéreo comercial, el Estado del explotador requerirá de los explotadores de servicios aéreos que demuestren que pueden realizar de manera segura las operaciones propuestas.~~

Nota.— El Adjunto E contiene más información a este respecto.

7. Obligaciones de supervisión **vigilancia permanente**

~~7.1—El Estado del explotador utilizará un procedimiento documentado para la supervisión permanente de los explotadores de servicios aéreos con el fin de verificar que se mantenga la validez de los certificados que la administración les ha otorgado.~~

7.2—El Estado del explotador utilizará un plan de supervisión **vigilancia** permanente para confirmar que los explotadores siguen cumpliendo los requisitos pertinentes para la primera certificación y que cada explotador está funcionando de manera satisfactoria.

8. Solución de problemas de seguridad operacional

Nota.— En el Apéndice 1 del Anexo 19 figuran disposiciones sobre la solución de problemas de seguridad operacional.

~~8.1—El Estado del explotador hará uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.~~

~~8.2—El Estado del explotador asegurará que los problemas de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que vigile y registre el progreso para solucionar los mismos, incluyendo las medidas adoptadas por el explotador de servicios aéreos.~~

...

PROPUESTA INICIAL 8

**~~APÉNDICE 7. MARCO PARA LOS SISTEMAS DE GESTIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)~~**
(Véase el Capítulo 3, 3.3.4 y el Capítulo 8, 8.7.3.4)

Nota editorial.— Suprímase el Apéndice 7 en su totalidad y vuélvanse a numerar los apéndices subsiguientes en consecuencia.

...

PROPUESTA INICIAL 9

**~~APÉNDICE 87. REQUISITOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN
DE RIESGOS ASOCIADOS A LA FATIGA~~**

...

2. PROCESOS DE GESTIÓN DE RIESGOS ASOCIADOS A LA FATIGA

2.1 Identificación de los peligros

Nota.— La orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional figura en el ~~Anexo 13, Adjunto E~~ ~~Adjunto B del Anexo 19~~.

...

PROPUESTA INICIAL 10

**~~ADJUNTO I. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)~~**

Nota editorial.— Suprímase el Adjunto I en su totalidad y vuélvanse a numerar los adjuntos subsiguientes en consecuencia.

...

Parte II
AVIACIÓN GENERAL INTERNACIONAL — AVIONES

...

Nota editorial.— *Suprímase la referencia al Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) y añádase el Anexo 19 a la lista de publicaciones.*

...

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES

...

PROPUESTA INICIAL 11

~~*Sistema de gestión de la seguridad operacional.* Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.~~

...

PROPUESTA INICIAL 12

SECCIÓN 3
AVIONES GRANDES Y DE TURBORREACTOR

...

CAPÍTULO 3.3 GENERALIDADES

...

3.3.2 Sistema de gestión de la seguridad operacional

Nota.— *El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para los explotadores de la aviación general internacional de aviones grandes o de turborreactor, así como una definición de sistema de gestión de la seguridad operacional.*

~~3.3.2.1 El explotador establecerá y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad operacional que se ajuste a la dimensión y complejidad de la operación.~~

~~3.3.2.2 **Recomendación.**— *El sistema de gestión de la seguridad operacional debería incluir, por lo menos:*~~

- ~~a) un proceso para identificar los peligros actuales o potenciales para la seguridad operacional y evaluar los riesgos conexos;~~
- ~~b) un proceso para definir y aplicar las medidas de remedio necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional; y~~
- ~~c) disposiciones para vigilar continuamente y evaluar en forma regular la idoneidad y eficacia de las actividades de gestión de la seguridad operacional.~~

~~Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) y en las mejores prácticas de la industria figura orientación sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional.~~

...

Parte III OPERACIONES INTERNACIONALES — HELICÓPTEROS

...

Nota editorial.— Suprimase la referencia al Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) y añádase el Anexo 19 a la lista de publicaciones.

...

SECCIÓN I GENERALIDADES

...

PROPUESTA INICIAL 13

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

~~**Programa estatal de seguridad operacional.** Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.~~

...

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, líneas de responsabilidad, la rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

...

SECCIÓN II

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL

...

PROPUESTA INICIAL 14

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

...

1.3 Gestión de la seguridad operacional

Nota.— El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para los explotadores de servicios aéreos.

~~1.3.1— Los Estados establecerán un programa estatal de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad en la aviación civil.~~

~~*Nota.— En el Adjunto I figura un marco para la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional y en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) se proporciona orientación sobre dicho programa.*~~

~~1.3.2— El nivel aceptable de seguridad operacional será determinado por el Estado.~~

~~1.3.3— Los Estados exigirán, como parte de su programa estatal de seguridad operacional, que el explotador implante un sistema de gestión de la seguridad operacional aceptable para el Estado del explotador, que como mínimo:~~

- ~~a) identifique los peligros de seguridad operacional;~~
- ~~b) asegure la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener la eficacia de la seguridad operacional convenida;~~
- ~~c) prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica de la eficacia de la seguridad operacional; y~~
- ~~d) tenga como meta mejorar continuamente la actuación general del sistema de gestión de la seguridad operacional.~~

~~*Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la definición de eficacia de la seguridad operacional.*~~

~~1.3.4— El sistema de gestión de la seguridad operacional, definirá claramente las líneas de responsabilidad sobre seguridad operacional en la organización del explotador, incluyendo la responsabilidad directa de la seguridad operacional por parte del personal administrativo superior.~~

~~*Nota.— En el Apéndice 4 se proporciona el marco para la implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional, (Doc 9859), figuran textos de orientación sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional.*~~

1.3.51 **Recomendación.**— *El explotador de un helicóptero con una masa máxima de despegue certificada superior a 7 000 kg, o con una configuración de asientos para más de nueve pasajeros y equipado con un registrador de datos de vuelo, debería establecer y mantener actualizado un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional.*

Nota.— *El explotador podrá contratar a un tercero para que se ocupe del funcionamiento del programa de análisis de datos de vuelo, aunque retendrá la responsabilidad total por el mantenimiento de dicho programa.*

1.3.62 El programa de análisis de datos de vuelo no será punitivo y contendrá salvaguardias adecuadas para proteger a la(s) fuente(s) de los datos.

~~*Nota 1.*— *En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859), figuran textos de orientación sobre programas de análisis de datos de vuelo.*~~

Nota 2.— *El Adjunto E del Anexo 13 Adjunto B del Anexo 19 contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida a partir de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional.*

...

PROPUESTA INICIAL 15

CAPÍTULO 2. OPERACIONES DE VUELO

...

2.2 Certificación y supervisión de operaciones

2.2.1 Certificado de explotador de servicios aéreos

...

2.2.1.8 El Estado del explotador establecerá un sistema tanto para la certificación como para la supervisión **vigilancia** permanente del explotador, de conformidad con el Apéndice 1 y el Apéndice 1 del Anexo 19, con el objeto de asegurarse de que se mantengan las normas requeridas respecto de las operaciones según se prescribe en 2.2.

...

2.2.2 Supervisión **Vigilancia de las operaciones de un explotador extranjero**

2.2.2.1 Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo y en el Anexo 19.

...

PROPUESTA INICIAL 16

APÉNDICE 1. ~~VIGILANCIA~~ SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

(Véase la Sección II, Capítulo 2, 2.2.1.8)

Nota 1.— El Apéndice 1 del Anexo 19 contiene disposiciones generales sobre un sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional.

Nota 2.— En este Apéndice figuran disposiciones adicionales para la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores del transporte aéreo comercial internacional.

1. Legislación aeronáutica básica

~~1.1~~ El Estado del explotador promulgará y aplicará leyes que permitan al Estado reglamentar la aviación civil por medio de una Administración de aviación civil (AAC) u organismo equivalente creado con ese fin. La legislación facultará a la administración para cumplir con las obligaciones de vigilancia del Estado. La legislación dispondrá la creación de reglamentos, la certificación y la supervisión permanente de los explotadores de servicios aéreos, y la solución de resolver los problemas de seguridad operacional que detecte la administración y asegurarse de que el cumplimiento de las mismas genere un nivel aceptable de seguridad de las operaciones que se realicen.

Nota 1.— El término administración que se utiliza en este apéndice se refiere a la Administración de Aviación Civil aviación civil y a los organismos equivalentes, comprendidos los inspectores y el personal.

~~1.2~~ El Estado del explotador asegurará que las leyes del Estado requieran que los explotadores de servicios aéreos proporcionen a la administración acceso a sus registros de personal, aeronaves, operaciones e instalaciones y registros conexos con fines de certificación y supervisión permanente.

Nota 2.— En el Manual de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734), Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional, el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión vigilancia (antes supervisión) permanente de las operaciones (Doc 8335) y el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760), se ofrece orientación sobre los elementos críticos de un sistema que permite al Estado desempeñar sus obligaciones de la inspección, la certificación y la supervisión vigilancia permanente de las operaciones.

2. Reglamentación específica relativa a las operaciones

~~2.1~~ El Estado del explotador adoptará reglamentación que prescriba la certificación y supervisión vigilancia permanente de las operaciones de aeronaves y el mantenimiento de las mismas de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

~~2.2~~ El Estado del explotador asegurará que la reglamentación sea suficientemente amplia, detallada y actual con respecto a la evolución de la tecnología y al entorno de operaciones para garantizar que el cumplimiento satisfactorio de la misma dé como resultado un nivel aceptable de seguridad de las operaciones que se emprendan.

3. Composición de la AAC Sistema y funciones estatales de vigilancia supervisión de la seguridad operacional

3.1 El Estado del explotador se asegurará de que la administración tenga la responsabilidad de la vigilancia supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos y los recursos que correspondan a la magnitud y complejidad de las operaciones de aviación civil bajo la jurisdicción del Estado, para cumplir eficazmente con las responsabilidades del mismo.

5.13.2 El Estado del explotador utilizará un método documentado para determinar los requisitos de su dotación de inspectores según la magnitud y complejidad de las operaciones de aviación civil en el Estado.

5.23.3 **Recomendación.**— *El método en 5.13.2 debería documentarse.*

3.24 El Estado del explotador se asegurará de que los inspectores de la administración cuenten con apoyo adecuado, credenciales y transporte para realizar, de forma independiente, sus tareas de certificación y supervisión vigilancia permanente.

Nota editorial.— *Vuélvanse a numerar los párrafos 4 y 5 siguientes para que haya congruencia con el Apéndice 1 del Anexo 19.*

54. Personal técnico cualificado

5.1 El Estado del explotador utilizará un método documentado para determinar los requisitos de su dotación de inspectores según la magnitud y complejidad de las operaciones de aviación civil en el Estado.

5.2 **Recomendación.**— *El método en 5.1 debería documentarse.*

5.3 El Estado del explotador establecerá requisitos de competencia para asegurar que sus inspectores tengan experiencia de trabajo operacional o técnica e instrucción en inspección compatibles con aquellas de los que serán objeto de certificación o inspección.

Nota editorial.— *Trasládese la nota del párrafo 5.3 al final del párrafo.*

5.4 El Estado del explotador requerirá que los inspectores de la administración completen la instrucción inicial y periódica de los inspectores de la administración en los temas técnicos pertinentes (entre ellos, los que corresponden específicamente a cada aeronave) y en las aptitudes necesarias para cumplir eficazmente sus tareas de certificación y supervisión permanente incluya temas específicos para cada aeronave.

Nota.— *En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión vigilancia (antes supervisión) permanente de las operaciones (Doc 8335), figura orientación sobre la experiencia e instrucción de los inspectores.*

5.5 **Recomendación.**— *El Estado del explotador debería tomar las medidas necesarias, tales como la remuneración y las condiciones de servicio para asegurar que se contraten y mantengan inspectores cualificados.*

54. Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional

54.1 El Estado del explotador se asegurará de que los inspectores de la administración reciban manuales de orientación técnica con las políticas, procedimientos y normas que se utilizarán en la certificación y supervisión **vigilancia** de los explotadores de servicios aéreos.

54.2 El Estado del explotador se asegurará de que los inspectores de la administración reciban manuales de orientación técnica que incluyan las políticas, procedimientos y normas que se utilizarán en la solución de problemas de seguridad operacional, incluyendo el cumplimiento.

4.5.3 El Estado del explotador se asegurará de que los inspectores de la administración reciban manuales de orientación sobre ética y conducta personal que les permita evitar conflictos reales o que se perciben en el desempeño de sus obligaciones oficiales.

6. Obligaciones de otorgamiento de licencias y certificación

~~6.1—El Estado del explotador empleará un procedimiento documentado para la certificación de los explotadores de servicios aéreos que incluya evaluaciones técnicas minuciosas para poder aprobar o aceptar procedimientos, documentos y operaciones, según se especifica en la Sección II.~~

6.2—Antes de que se inicien nuevas operaciones de transporte aéreo comercial, el Estado del explotador requerirá de los explotadores de servicios aéreos que demuestren que pueden realizar de manera segura las operaciones propuestas.

7. Obligaciones de supervisión **vigilancia permanente**

~~7.1—El Estado del explotador utilizará un procedimiento documentado para la supervisión permanente de los explotadores de servicios aéreos con el fin de verificar que se mantenga la validez de los certificados que la administración les ha otorgado.~~

7.2—El Estado del explotador utilizará un plan de supervisión **vigilancia** permanente para confirmar que los explotadores siguen cumpliendo los requisitos pertinentes para la primera certificación y que cada explotador está funcionando de manera satisfactoria.

8. Solución de problemas de seguridad operacional

Nota.— En el Apéndice 1 del Anexo 19 figuran disposiciones sobre la solución de problemas de seguridad operacional.

~~8.1—El Estado del explotador hará uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad detectados.~~

8.2—El Estado del explotador asegurará que los problemas de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que vigile y registre el progreso para solucionar los mismos, incluyendo las medidas adoptadas por el explotador de servicios aéreos.

...

PROPUESTA INICIAL 17

**~~APÉNDICE 4. MARCO PARA LOS SISTEMAS DE GESTIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)~~**
(Véase el Capítulo 1, 1.3)

Nota editorial.— Suprímase el Apéndice 4 en su totalidad y vuélvase a numerar el apéndice subsiguiente en consecuencia.

...

PROPUESTA INICIAL 18

ADJUNTO G. CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES
Complemento de la Sección II, Capítulo 2, 2.2.3.1

...

2. Contenido

El manual de operaciones mencionado en 1.1 y 1.2 debería contener, como mínimo, lo siguiente:

2.1 Generalidades

...

2.1.27 ~~La información sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), se proporciona de conformidad con la Sección II, Capítulo 1, 1.3.3.~~ Se proporciona información detallada sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) de conformidad con los Capítulos 3 y 4 del Anexo 19.

...

PROPUESTA INICIAL 19

**~~ADJUNTO I. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)~~**

Nota editorial.— Suprímase el Adjunto I en su totalidad.

...

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 8

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ nuevo texto que ha de sustituir al actual
a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

**TEXTO DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

AERONAVEGABILIDAD

**ANEXO 8
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

...

PARTE I. DEFINICIONES

...

PROPUESTA INICIAL 1

~~*Programa estatal de seguridad operacional.* Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.~~

...

~~*Sistema de gestión de la seguridad operacional.* Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.~~

...

PROPUESTA INICIAL 2

**PARTE II. PROCEDIMIENTOS PARA LA CERTIFICACIÓN
Y EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD**

...

CAPÍTULO 5. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Nota.— El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para las organizaciones responsables del diseño de tipo o la fabricación de aeronaves.

5.1— Los Estados establecerán un programa estatal de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.

Nota.— En el adjunto a esta parte figura un marco para la implantación y el mantenimiento del programa estatal de seguridad operacional y en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación acerca de un programa estatal de seguridad operacional.

~~5.2—El nivel aceptable de seguridad operacional será determinado por el Estado.~~

~~Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación acerca de los niveles aceptables de seguridad operacional.~~

~~5.3—A partir del 14 de noviembre de 2013, como parte de su programa estatal de seguridad operacional, el Estado de diseño o de fabricación exigirá que una organización responsable del diseño de tipo o la fabricación de aeronaves implante un sistema de gestión de la seguridad operacional aceptable para el Estado que, como mínimo:~~

- ~~a) identifique los peligros para la seguridad operacional;~~
- ~~b) garantice la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener la eficacia convenida respecto de la seguridad operacional;~~
- ~~c) provea supervisión continua y evaluación periódica de la eficacia de la seguridad operacional;
y~~
- ~~d) tenga como objetivo el mejoramiento continuo de la actuación global del sistema de gestión de la seguridad operacional.~~

~~Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación relativa a la definición de eficacia de la seguridad operacional.~~

~~5.4—A partir del 14 de noviembre de 2013, en un sistema de gestión de la seguridad operacional, se definirán claramente las jerarquías de responsabilidades en cuanto a la seguridad operacional para toda la Organización responsable del diseño de tipo o la fabricación de aeronaves, incluida la responsabilidad directa de la administración superior respecto de la seguridad operacional.~~

...

<p>PROPUESTA INICIAL 3</p>

**~~ADJUNTO A LA PARTE II. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)~~**

Nota editorial.— Suprímase el Adjunto a la Parte II.

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 11

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ nuevo texto que ha de sustituir al actual
a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

TEXTO DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

ANEXO 11
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

...

PROPUESTA INICIAL 1

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

...

~~*Programa estatal de seguridad operacional.* Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.~~

...

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, ~~líneas de responsabilidad~~ la rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

...

PROPUESTA INICIAL 2

CAPÍTULO 2. GENERALIDADES

...

2.27 Gestión de la seguridad operacional

~~2.27.1— Los Estados establecerán un programa estatal de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.~~

~~*Nota.— En el Adjunto D figura un marco para la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional y en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) se proporciona orientación sobre dicha programa.*~~

~~2.27.2— El nivel aceptable de seguridad operacional será determinado por el Estado.~~

~~*Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la definición de un nivel aceptable de seguridad operacional.*~~

~~2.27.3— Los Estados exigirán, como parte de su programa estatal de seguridad operacional, que el proveedor de servicios de tránsito aéreo implante un sistema de gestión de la seguridad operacional que sea aceptable para el Estado y que, como mínimo:~~

- ~~a) identifique los peligros de seguridad operacional;~~
- ~~b) asegure la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel convenido de eficacia de la seguridad operacional;~~
- ~~c) prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica de la eficacia de la seguridad operacional; y~~
- ~~d) tenga como meta mejorar continuamente la actuación general del sistema de gestión de la seguridad operacional.~~

~~Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la definición de eficacia de la seguridad operacional.~~

~~2.27.4— El sistema de gestión de la seguridad operacional definirá claramente las líneas de responsabilidad sobre seguridad operacional en la organización del proveedor de servicios de tránsito aéreo, incluyendo la responsabilidad directa de la seguridad operacional por parte del personal administrativo superior.~~

~~Nota 1.— En el Apéndice 6 se proporciona el marco para la implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional y en los PANS-ATM (Doc 4444) figuran procedimientos conexos.~~

~~Nota 2.— Cuando se presten servicios AIS, CNS, MET y/o SAR bajo la autoridad de un proveedor de ATS, la provisión de esos servicios estará sujeta a los requisitos establecidos en 2.27.3 y 2.27.4. Cuando provea dichos servicios, total o parcialmente, una entidad que no sea un proveedor de ATS, los requisitos establecidos en 2.27.3 y 2.27.4 se aplicarán a los servicios prestados bajo la autoridad del proveedor de ATS, o a los aspectos de esos servicios con repercusiones operacionales directas.~~

~~Nota.— El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que se aplican a los proveedores de ATS.~~

2.27.5¹ Cualquier cambio significativo del sistema ATS relacionado con la seguridad operacional, incluida la implantación de una mínima reducida de separación o de un Nuevo procedimiento, solamente entrará en vigor después de que una evaluación de la seguridad operacional haya demostrado que se satisfará un nivel aceptable de seguridad operacional y se haya consultado a los usuarios. Cuando proceda, la autoridad responsable se asegurará de que se tomen las medidas adecuadas para que haya supervisión después de la implantación con el objeto de verificar que se satisface el nivel definido de seguridad operacional.

Nota 1.— Cuando, por la índole del cambio, no pueda expresarse el nivel aceptable de seguridad operacional en términos cuantitativos, la evaluación de la seguridad operacional puede depender de un juicio operacional.

Nota 2.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), y los PANS-ATM (Doc 4444) contienen procedimientos conexos.

...

PROPUESTA INICIAL 3

~~**APÉNDICE 6. MARCO PARA LOS SISTEMAS DE GESTIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)**~~
(Véase el Capítulo 2, 2.27.4)

Nota editorial.— Suprímase el Apéndice 6 en su totalidad.

...

PROPUESTA INICIAL 4

~~**ADJUNTO D. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)**~~

Nota editorial.— Suprímase el Adjunto D en su totalidad.

...

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 13

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ nuevo texto que ha de sustituir al actual
a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

**TEXTO DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN
ANEXO 13
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

...

PROPUESTA INICIAL 1

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

...

Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Conjunto integrado de reglamentación y actividades establecido por un Estado destinadas a mejorar para llevar a cabo la gestión de la seguridad operacional.

...

PROPUESTA INICIAL 2

CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

...

~~PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)~~

3.2—Los Estados establecerán programas estatales de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.

Nota.—En el Adjunto F figura un marco para la implantación y el mantenimiento de programas estatales de seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859), se proporciona orientación sobre los programas estatales de seguridad operacional.

Nota editorial.— Vuélvanse a numerar los párrafos subsiguientes en consecuencia.

...

PROPUESTA INICIAL 3

CAPÍTULO 8. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Nota 1.— Estas especificaciones tienen por finalidad favorecer la prevención de accidentes mediante la recopilación y el análisis de los datos de seguridad operacional y un rápido intercambio de información sobre seguridad operacional, como parte del programa estatal de seguridad operacional.

Nota 2. — El Anexo 19 contiene disposiciones relativas al programa estatal de seguridad operacional.

Sistemas de notificación de incidentes

~~8.1— Los Estados establecerán un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.~~

~~8.2— Los Estados establecerán un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes.~~

~~Nota.— Se alienta a los Estados a que establezcan otros sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional para recopilar información de seguridad operacional que quizás no capten los sistemas de notificación de incidentes mencionados en 8.1 y 8.2.~~

~~8.3— Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.~~

~~Nota 1.— Un entorno sin aplicación de sanciones es fundamental para la notificación voluntaria.~~

~~Nota 2.— Se alienta a los Estados a facilitar y promover la notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad operacional de la aviación, armonizando sus leyes, reglamentos y políticas aplicables, según sea necesario.~~

~~Nota 3.— El Manual sobre gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) contiene orientación relativa a los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatoria como voluntaria.~~

~~Nota 4.— El Adjunto E contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.~~

Sistemas y análisis de bases de datos — Medidas preventivas

~~8.4— Cada Estado establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información obtenida sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, incluida la información procedente de sus sistemas de notificación de incidentes, y para determinar las medidas preventivas necesarias.~~

~~8.5 **Recomendación.**— Los sistemas de bases de datos deberían utilizar formatos normalizados para facilitar el intercambio de datos.~~

Nota 1.— Los textos de orientación atinentes a las especificaciones sobre dichas bases de datos los proporcionará la OACI a pedido de los Estados.

Nota 2.— Al llevar 8.4 a la práctica, se alienta a los Estados a promover arreglos regionales, según corresponda.

Nota 3.— La información adicional en qué fundamentar las medidas preventivas puede encontrarse en los informes finales sobre los accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

Nota 4.— Se alienta a los Estados a que utilicen un sistema compatible con el ADREP para notificar accidentes e incidentes, así como para recopilar, almacenar y difundir información pertinente sobre seguridad operacional.

8.6 Recomendación.— *Tras identificar las medidas preventivas necesarias con respecto a las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, cada Estado debería aplicar esas medidas y establecer un proceso para supervisar la aplicación y la eficacia de las respuestas.*

Nota.— La información adicional en qué fundamentar las medidas preventivas puede encontrarse en los informes finales sobre los accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

8.7 Recomendación.— *Si al analizar la información contenida en su base de datos, un Estado identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, ese Estado debería facilitarles dicha información sobre seguridad operacional lo antes posible.*

8.8¹ Recomendación.— *Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, deberían transmitirse también por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en el Estado.*

Intercambio de información sobre seguridad operacional

8.9 Recomendación.— *Los Estados deberían promover el establecimiento de redes para compartir información sobre seguridad operacional entre todos los usuarios del sistema aeronáutico y facilitar el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional.*

Nota.— Se requiere disponer de definiciones normalizadas, clasificaciones y formatos para facilitar el intercambio de datos. La OACI proporcionará textos de orientación sobre las especificaciones relativas a tales redes de intercambio de información, si se solicita.

...

PROPUESTA INICIAL 4

**~~ADJUNTO F. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)~~**

Nota editorial.— Suprimase el Adjunto F en su totalidad y vuélvase a numerar el adjunto subsiguiente en consecuencia.

...

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 14, VOLUMEN I

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ nuevo texto que ha de sustituir al actual
a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

**TEXTO DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

AERÓDROMOS

**ANEXO 14
AL CONVENIO SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**VOLUMEN I
DISEÑO Y OPERACIONES DE AERÓDROMOS**

...

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

...

PROPUESTA INICIAL 1

1.1 Definiciones

...

~~*Programa estatal de seguridad operacional.*~~ Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.

...

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, ~~líneas de responsabilidad~~ la rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

...

PROPUESTA INICIAL 2

1.4 Certificación de aeródromos

...

1.4.4 Como parte del proceso de certificación, los Estados garantizarán que, antes del otorgamiento del certificado de aeródromo, el solicitante presente para que sea aprobado/aceptado un manual que incluya toda la información correspondiente sobre el sitio del aeródromo, sus instalaciones y servicios, su equipo, sus procedimientos operacionales, su organización y su administración, incluyendo un sistema de gestión de la seguridad operacional.

Nota.— El objetivo de un sistema de gestión de la seguridad operacional es que el explotador del aeródromo cuente con un procedimiento organizado y ordenado para la gestión de la seguridad operacional del aeródromo. El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional aplicables a aeródromos certificados. La orientación sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional de aeródromos figura en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859); y en el Manual de certificación de aeródromos (Doc 9774).

...

PROPUESTA INICIAL 3

1.5—Gestión de la seguridad operacional

~~1.5.1— Los Estados establecerán un programa estatal de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.~~

~~*Nota.— En el Adjunto C figura un marco para la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional y en el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre un programa estatal de seguridad operacional.*~~

~~1.5.2— El nivel aceptable de seguridad operacional será determinado por el Estado.~~

~~*Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre cómo definir el nivel aceptable de seguridad operacional.*~~

~~1.5.3— Los Estados exigirán, como parte de su programa estatal de seguridad operacional, que un aeródromo certificado implante un sistema de gestión de la seguridad operacional que sea aceptable para el Estado que, como mínimo:~~

- ~~a) identifique los peligros de seguridad operacional;~~
- ~~b) asegure la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener la performance de seguridad operacional acordada;~~
- ~~c) prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica de la performance de seguridad operacional; y~~
- ~~d) tenga como meta mejorar continuamente la performance global del sistema de gestión de la seguridad operacional.~~

~~*Nota.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre cómo definir la performance de seguridad operacional.*~~

~~1.5.4— El sistema de gestión de la seguridad operacional definirá claramente las líneas de responsabilidad sobre seguridad operacional en el aeródromo certificado, incluyendo la responsabilidad directa de la seguridad operacional por parte de la administración superior.~~

~~*Nota.— En el Apéndice 7, figura el marco para la implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) y*~~

en el Manual de certificación de aeródromos (Doc 9774) figura orientación sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional.

Nota editorial.— Vuélvanse a numerar los párrafos subsiguientes en consecuencia.

...

PROPUESTA INICIAL 4

**~~APÉNDICE 7. MARCO PARA LOS SISTEMAS DE GESTIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)~~**

Nota editorial.— Suprimase el Apéndice 7 en su totalidad.

...

PROPUESTA INICIAL 5

**~~ADJUNTO C. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)~~**

Nota editorial.— Suprimase el Adjunto C en su totalidad.

...

MOTIVOS DEL NUEVO ANEXO SOBRE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Párrafo de referencia	Motivo
Preámbulo	<p>En el Preámbulo se incluye información sobre el contexto en el que se elaboró un Anexo sobre gestión de la seguridad operacional, que incluye referencias a las recomendaciones dimanantes de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGCA/06) y la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC/2010), así como el texto acostumbrado en relación con las medidas que han de tomar los Estados miembros, la categoría de cada uno de los componentes del Anexo, la elección de idioma y las prácticas de carácter editorial.</p>
Capítulo 1. Definiciones	<p>Las definiciones de <i>accidente, avión, aeronave, helicóptero, incidente, mejores prácticas de la industria, lesión grave, Estado de diseño, Estado de fabricación y Estado del explotador</i>, que actualmente existen en otros Anexos, se han reproducido en el Anexo 19 y se conservarán en los Anexos pertinentes en los que se utilicen estos conceptos.</p> <p>La nota que acompaña a la definición de <i>Incidente</i> se reprodujo del Anexo 13 y se enmendó para hacer referencia a estudios relacionados con la seguridad operacional y no a estudios para prevenir accidentes.</p> <p>La definición de <i>sistema de gestión de seguridad operacional</i> se modificó para incluir las siglas “SMS”.</p> <p>La definición de <i>programa estatal de seguridad operacional (SSP)</i> se modificó para reflejar el hecho de que dicho programa lo establece el Estado y su propósito es llevar a cabo la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil.</p> <p>La definición que se propuso de <i>personal de operaciones</i> y su nota se basan en la descripción de dicho concepto que figura en el Adjunto E del Anexo 13. Se considera que la inclusión de esta definición es apropiada en virtud de que el SMP propuso que el Adjunto E al Anexo 13 se reprodujera en el Anexo 19. El texto del Adjunto E, 1.5 b) se modificó ligeramente para que fuera congruente con otras disposiciones de la Anexo 19, a fin de hacer referencia al personal que participa en actividades de aviación.</p> <p>Las definiciones nuevas de <i>seguridad operacional, actuación en materia de seguridad operacional, indicador de actuación en materia de seguridad operacional, meta de actuación en materia de seguridad operacional y riesgo de seguridad operacional</i> son específicas del concepto de gestión de la seguridad operacional y se incluyen en el Anexo 19.</p>

Párrafo de referencia	Motivo
Capítulo 2. Aplicación	En este capítulo se delimita la aplicación de las disposiciones relativas a las responsabilidades de gestión de la seguridad operacional de los Estados contratantes y a las actividades de aviación que atañen, o sirven de apoyo directo, a la operación segura de las aeronaves.
Capítulo 3. Responsabilidades estatales en materia de gestión de la seguridad operacional Nota introductoria	Se agregaron tres notas introductorias: <ol style="list-style-type: none"> 1. Para clarificar las funciones que subyacen a las responsabilidades de gestión de la seguridad operacional de un Estado; 2. Para remitir al lector a otros Anexos en lo que respecta a las disposiciones SMS, relativas a tipos específicos de actividades de aviación, que se aplican a cada proveedor de servicios; y 3. Para remitir al lector al Anexo 1 y al Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984) en lo que respecta a los principios de gestión de la seguridad operacional que se aplican al proceso de evaluación médica de los titulares de licencias.
Capítulo 3, 3.1.1	Se transfirieron las normas que existen en diversos Anexos para crear un requisito único para que los Estados establezcan un SSP. Se introdujeron las enmiendas siguientes en las disposiciones actuales: cambios de carácter editorial para hacer más claro el texto; la inclusión de “actuación en materia de seguridad operacional” como objetivo que debe lograrse en el contexto del SSP y la introducción en el requisito de los cuatro componentes del marco SSP. Al introducirse los componentes SSP, se origina un requisito nuevo que se considera necesario para facilitar la implantación armonizada del SSP.
Capítulo 3, 3.1.1, Nota	Se transfirió la nota de otros Anexos con una enmienda para hacer referencia al Adjunto A.
Capítulo 3, 3.1.2	Se transfirieron las normas que existen en los diversos Anexos en las que se exige que el Estado establezca un nivel aceptable de seguridad operacional. Se enmendaron las disposiciones actuales para estipular que la “actuación en materia de seguridad operacional” debe lograrse a través de la implantación de un SSP. Se agregó una nota para indicar de qué manera puede demostrarse que se ha logrado el nivel requerido de actuación en materia de seguridad operacional.
Capítulo 3, 3.1.3	Se transfirieron las disposiciones existentes en las que se exige implantar un SMS como parte del SSP de un Estado. Se hicieron enmiendas de carácter editorial para comenzar el texto de la disposición con “Como parte de su SSP, cada Estado exigirá”, con la intención de guardar congruencia con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las disposiciones de todo el Anexo 19. Los requisitos existentes se consolidaron en 3.1.3 a) a f), con el propósito de enumerar cada una de las organizaciones que

Párrafo de referencia	Motivo
	<p>prestan servicios y para las cuales se aplican los requisitos SMS conexos. En el Capítulo 4 del Anexo 19, se incluyen por separado requisitos específicos relacionados con la aceptabilidad del SMS de un proveedor de servicios. Estas enmiendas son necesarias para mencionar con precisión en una sola disposición los proveedores de servicios a los que actualmente se hace referencia de manera individual en los Anexos 1, 6, 8, 11 y 14. La cuestión relativa a la aplicación del SMS de 3.1.3 a) se aclara para incluir la frase “relacionados con las operaciones de aeronave”. Se agregan notas entre 3.1.3 b) y e) para aclarar el ámbito de aplicación de los requisitos SMS.</p> <p>El marco SMS puede aplicarse a las organizaciones responsables del diseño y fabricación de aeronaves. La extensión de las disposiciones SMS a organizaciones responsables del diseño y fabricación de motores y hélices depende del trabajo adicional que se realice con el Anexo 8 para proporcionar un marco adecuado para que el Estado de diseño expida certificados de tipo de motores o hélices.</p>
Capítulo 3, 3.1.4	<p>Para lograr claridad y congruencias se requiere una disposición nueva relativa al requisito SMS para los explotadores de la aviación general internacional. El SMP determinó que la categorización de los proveedores de servicios se refiere a las organizaciones a las cuales se aplican los requisitos relativos al marco SMS. Este marco no se aplica a los explotadores de la aviación general internacional. Por consiguiente, el SMP juzgó conveniente contar con una disposición por separado en relación con los requisitos SMS para los explotadores de la aviación general.</p>
Capítulo 3, 3.2	<p>El SMP recomendó un requisito nuevo para que los Estados implanten sistemas de supervisión de la seguridad operacional de conformidad con las disposiciones del Apéndice 1 del Anexo 19.</p>
Capítulo 4. Sistemas de gestión de la seguridad operacional 4.1.1	<p>Este requisito SMS para proveedores de servicios contiene una referencia a los elementos del marco SMS en el Apéndice 2. Se incluye texto para especificar que un SMS se ajustará a la dimensión del proveedor de servicios y a la complejidad de sus productos o servicios de aviación, el cual se transfirió del marco SMS para que figurara en esta disposición. La intención de 4.1.1 es congruente con los requisitos existentes.</p>
Capítulo 4, 4.1.2 a 4.1.8	<p>Con estas normas se establece el requisito de que el SMS de una organización en particular sea aceptable para el Estado pertinente. En cada una de las normas se conserva la intención del requisito original de los Anexos 1, 6, 8, 11 y 14. En cada norma se estipula el proveedor de servicios específico al que se aplica la misma y el Estado responsable de evaluar si el SMS de una organización es aceptable.</p>

Párrafo de referencia	Motivo
Capítulo 4, 4.2	<p>Estas disposiciones se transfieren del Anexo 6, Parte II, Sección III, con cambios de carácter editorial menores para especificar que la norma se aplica a operaciones de aviones grandes o de turborreactor de conformidad con la Parte II, Sección III.</p>
<p>Capítulo 5. Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional</p> <p>Título, nota introductoria y 5.1</p>	<p>El título del Capítulo 5 del Anexo 19 se basó en el elemento 3.2 del marco SSP.</p> <p>Se incluye la nota actual del Capítulo 8 del Anexo 13 con enmiendas que tienen la finalidad de armonizar el título del capítulo con los objetivos de las especificaciones relacionadas con las actividades de gestión de la seguridad operacional.</p> <p>El párrafo 5.1.1 se originó al transferir una norma existente para consolidar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que se relacionan con la recopilación, el análisis, la protección y el intercambio de datos sobre seguridad operacional.</p> <p>El párrafo 5.1.2 se originó al transferir una norma existente para consolidar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que se relacionan con la recopilación, el análisis, la protección y el intercambio de datos sobre seguridad operacional.</p> <p>La nota asociada a la norma sobre la que se basa el 5.1.2 se elevó a método recomendado en el párrafo 5.1.3, con el propósito de garantizar que las entidades competentes tengan acceso a los sistemas de notificación que se enumeran en 5.1.1 y 5.1.2 con el fin de apoyarlas en el cumplimiento de sus responsabilidades de investigación.</p> <p>Al transferirse 5.1.1 y 5.1.2, se incluyó una enmienda de carácter editorial para que la disposición comience con la frase “Cada Estado establecerá”, a fin de que haya congruencia con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en todo el Anexo 19. También se enmendó la nota que figura después de 5.1.3, en consecuencia.</p>
Capítulo 5, 5.2	<p>El párrafo 5.2.1 se originó al transferir una norma existente para consolidar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que se relacionan con la recopilación, el análisis, la protección y el intercambio de datos sobre seguridad operacional.</p> <p>Al hacerse esta transferencia, se incluyó una enmienda de carácter editorial para que la disposición comience con la frase “Cada Estado establecerá”, a fin de que haya congruencia con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en todo el Anexo 19. También se enmendó el texto de la disposición para explicar a qué se hace referencia cuando se habla de base de datos sobre seguridad operacional, que abarca los datos obtenidos en los procesos de gestión de la seguridad operacional.</p> <p>Se preparó una nota para aclarar que una “base de datos sobre seguridad operacional” puede referirse a una base de datos o a varias.</p>

Párrafo de referencia	Motivo
	<p>El párrafo 5.2.2 se originó al transferir un método recomendado existente y su nota para consolidar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional.</p> <p>Al hacerse esta transferencia, se incluyó una enmienda de carácter editorial para que la disposición comience con la frase “Cada Estado establecerá”, a fin de que haya congruencia con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en todo el Anexo 19.</p> <p>El párrafo 5.2.3 se originó al transferir un método recomendado existente y su nota para consolidar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que se relacionan con la recopilación, el análisis, la protección y el intercambio de datos sobre seguridad operacional.</p> <p>Al hacerse esta transferencia, se incluyó una enmienda de la nota, de carácter editorial, para que haya congruencia con los objetivos de las especificaciones que se relacionan con las actividades de gestión de la seguridad operacional.</p>
Capítulo 5, 5.3	<p>El párrafo 5.3.1 se originó al transferir una norma existente y sus notas para consolidar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que se relacionan con la recopilación, el análisis, la protección y el intercambio de datos sobre seguridad operacional.</p> <p>Al hacerse esta transferencia, se incluyó una enmienda de carácter editorial para agregar a la Nota 2 la frase “cada Estado”, a fin de que haya congruencia con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en todo el Anexo 19.</p> <p>El Método recomendado 5.3.2 propuesto se basa en la Norma 5.12 del Anexo 13. El SMP concluyó que, en estos momentos, un método recomendado resulta apropiado a título de norma.</p>
Capítulo 5, 5.4	<p>El párrafo 5.4.1 se originó al transferir un método recomendado existente para consolidar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que se relacionan con la recopilación, el análisis, la protección y el intercambio de datos sobre seguridad operacional.</p> <p>El párrafo 5.4.2 se originó al transferir un método recomendado existente para consolidar las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que se relacionan con la recopilación, el análisis, la protección y el intercambio de datos sobre seguridad operacional.</p> <p>Al hacerse esta transferencia, se incluyó una enmienda de carácter editorial para que la disposición comience con la frase “Cada Estado debería”, a fin de que haya congruencia con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en todo el Anexo 19.</p>

Párrafo de referencia	Motivo
Apéndice 1. Sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional	Las disposiciones del Apéndice 1 se tomaron, en gran parte, del Apéndice 5 y del Apéndice 1 del Anexo 6, Partes I y III, respectivamente, y se enmendaron para incluir texto adicional tomado de los elementos críticos de supervisión de la seguridad operacional que figuran en el Manual de supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional (Doc 9734). Con las disposiciones resultantes del Apéndice 1, se crean requisitos generales relativos al sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional, con requisitos específicos de cada sector para la supervisión de los explotadores de servicios aéreos que se conservaron en el Anexo 6, Partes I y III. La nota del Apéndice 5 y el Apéndice 1 siguen figurando en el Anexo 6, Partes I y III, respectivamente.
Apéndice 2. Marco para un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)	<p>El formato de todas las descripciones de los elementos del marco SMS se reorganizó enumerándolas para facilitar su lectura.</p> <p>El texto existente relativo a la parte que dice que la implantación del marco se ajustará a la dimensión de la organización y a la complejidad de los servicios proporcionados, que figuraba en el párrafo introductorio, se transfirió del Apéndice al Capítulo 4, 4.1.1, y se modificó (para utilizar “proveedor de servicios” en lugar de hacer referencia a cada organización).</p>
Adjunto A. Marco para un programa estatal de seguridad operacional (SSP)	Se enmendó el párrafo introductorio con la finalidad de que el texto se modificara para hacer referencia a la inclusión de los cuatro componentes del SSP en el Capítulo 3, 3.1.1, a título de requisitos.
Adjunto B. Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional	Este adjunto se reprodujo del Adjunto E del Anexo 13, a fin de ofrecer disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional en lo que respecta a la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

MOTIVOS DE LAS ENMIENDAS DEL ANEXO 1 PROPUESTAS

Párrafo de referencia	Motivo
Capítulo 1. Definiciones y reglamento general relativos al otorgamiento de licencias	<p>La definición de SMS se transfirió al Anexo 19.</p> <p>Enmienda consiguiente debida a una modificación de la definición de SSP en el Anexo 19.</p> <p>Se enmendaron dos notas para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a la definición de “personal de operaciones”.</p>
Capítulo 1, Nota de 1.2.4.2 y 1.2.8.2	<p>Nota de 1.2.4.2: la referencia al Adjunto C se enmendó como resultado de su transferencia al Anexo 19.</p> <p>1.2.8.2: la referencia al Apéndice 4 se enmendó como resultado de su transferencia al Anexo 19. Se añadió una nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que atañen a las organizaciones de instrucción reconocidas.</p>
<p>Apéndice 2. Organización de instrucción reconocida, nota introductoria y Sección 4</p> <p>Apéndice 4. Marco para los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)</p> <p>Adjunto C. Marco para el programa estatal de seguridad operacional (SSP)</p>	<p>Apéndice 2: se añadió una nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que atañen a las organizaciones de instrucción reconocidas.</p> <p>Apéndice 2, párrafo 4: las disposiciones relativas al SMS para organizaciones de instrucción reconocidas que están expuestas a riesgos de seguridad operacional durante la prestación de sus servicios se transfirieron al Anexo 19.</p> <p>El Apéndice 4 y el Adjunto C del Anexo 1 se transfirieron al Anexo 19.</p>

MOTIVOS DE LA ENMIENDA DEL ANEXO 6 PROPUESTA

Párrafo de referencia	Motivo
Parte I, Capítulo 1. Definiciones	<p>La definición de SMS se conservó, agregándole sus siglas.</p> <p>La definición de SSP se transfirió al Anexo 19, puesto que este concepto ya no se utiliza en el Anexo 6.</p>
Parte I, Capítulo 3. Generalidades 3.3	<p>Se añadió una nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para explotadores de servicios aéreos.</p> <p>Las disposiciones relativas al SSP y al SMS para los explotadores de servicios aéreos (3.3.1 a 3.3.4) se transfirieron al Anexo 19.</p> <p>Las disposiciones específicas de cada sector se conservaron (p. ej., el programa de análisis de datos de vuelo). La Nota 1 que sigue al párrafo que se volvió a numerar como 3.3.3 se suprimió, ya que el texto se eliminó de la edición actual del Doc 9859.</p>

Párrafo de referencia	Motivo
	La Nota 2 correspondiente al párrafo que se volvió a numerar como 3.3.3, quedó como nota y se enmendó en virtud de que se reprodujo el Adjunto E del Anexo 13 en el Anexo 19.
Parte I, Capítulo 4. Operaciones de vuelo 4.2.1.8 y 4.2.2.1	Se enmiendan los requisitos actuales específicamente para la certificación y supervisión operacionales, como resultado de la transferencia de las disposiciones del Anexo 6 al Anexo 19.
Parte I, Capítulo 8. Mantenimiento del avión 8.7.1 y 8.7.3	<p>Se enmiendan las disposiciones actuales específicamente para la aprobación de los organismos de mantenimiento, como resultado de la transferencia de las disposiciones del Anexo 6 al Anexo 19.</p> <p>Se añade una nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que atañen a los organismos de mantenimiento reconocidos.</p> <p>Las disposiciones relativas al SSP y al SMS de los explotadores de servicios aéreos (8.7.3.1 a 8.7.3.4) se transfieren al Anexo 19.</p>
Parte I, Capítulo 10. Encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo 10.4	Se introdujo una corrección de carácter editorial en la referencia.
Parte I, Apéndice 2. Organización y contenido del manual de operaciones 2.1.34	Se enmienda el requisito actual como resultado de la transferencia al Anexo 19 de las disposiciones del Anexo 6 relativas al SMS.
Parte I, Apéndice 5. Supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos	<p>Se añadió la Nota 1 para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones sobre el sistema de supervisión de la seguridad operacional.</p> <p>Se añadió la Nota 2 para indicar qué disposiciones específicas relativas a la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos se conservan en el Apéndice 5 del Anexo 6.</p> <p>Los requisitos genéricos relativos a la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos se transfirieron al Anexo 19, si bien permanecen en el Anexo 6 requisitos específicos que se enmendaron cuando fue necesario. Los títulos del Apéndice 5 se enmendaron cuando fue conveniente para armonizarlos con los títulos del Apéndice 1 del Anexo 19.</p>
Parte I, Apéndice 7. Marco para los sistemas de gestión de seguridad operacional (SMS)	El Apéndice 7 se transfirió al Anexo 19.
Parte I, Apéndice 8. Requisitos del sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga 2.1, Nota	La nota se enmendó para remitir al lector al Anexo 19 como resultado de la reproducción del Adjunto E al Anexo 13.

Párrafo de referencia	Motivo
Parte I, Adjunto I. Marco para el programa estatal de seguridad operacional (SSP)	Este adjunto se transfirió al Anexo 19.
Parte II, Sección 1, Capítulo 1.1. Definiciones	La definición de SMS se transfirió al Anexo 19, puesto que este concepto ya no se utiliza en este Anexo.
Parte II, Sección 3, Capítulo 3.3. Generalidades 3.3.2	<p>Se añadió una nota al Anexo 6, Parte II, Sección 3, 3.3.2, para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional relativas a los explotadores de la aviación general internacional de aviones grandes y de turboreactor.</p> <p>Las disposiciones en materia de gestión de la seguridad operacional se transfirieron al Anexo 19.</p>
Parte III, Sección I, Capítulo 1. Definiciones	<p>Se conservó la definición de SMS añadiendo sus siglas.</p> <p>La definición de SSP se transfirió al Anexo 19, puesto que este concepto ya no se utiliza en este Anexo.</p>
Parte III, Sección II, Capítulo 1. Generalidades 1.3	<p>Se añadió una nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional que atañen a los explotadores de servicios aéreos.</p> <p>Las disposiciones relativas al SSP y al SMS en lo que respecta a los explotadores de servicios aéreos (1.3.1 a 1.3.4) se transfirieron al Anexo 19.</p> <p>Se conservaron las disposiciones específicas de cada sector (p. ej., para el programa de análisis de datos de vuelo). La Nota 1 que sigue al párrafo que se volvió a numerar como 1.3.2 se suprimió ya que el texto se eliminó de la edición actual del Doc 9859.</p> <p>La Nota 2 que sigue al párrafo que se volvió a numerar como 1.3.2 se transformó en nota y se enmendó ya que se reprodujo del Adjunto E al Anexo 13 en el Anexo 19.</p>
Parte III, Sección II, Capítulo 2, 2.2.1.8 y 2.2.2.1	Se enmiendan las disposiciones actuales específicamente para la certificación y supervisión operacionales como resultado de la transferencia de las disposiciones del Anexo 6 al Anexo 19.
Parte III, Apéndice 1. Supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos	<p>Se añadió la Nota 1 para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones que atañen a los sistemas de supervisión de la seguridad operacional.</p> <p>Se añadió la Nota 2 para indicar qué disposiciones específicas relativas a la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos se conserva en el Apéndice 5 del Anexo 6.</p> <p>Los requisitos genéricos relativos a la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos se transfirieron al Anexo 19, si bien permanecen en el Anexo 6 requisitos específicos que se enmendaron cuando fue necesario. Los títulos del Apéndice 5 se enmendaron cuando fue conveniente para armonizarlos con los títulos del Apéndice 1 del Anexo 19.</p>

Párrafo de referencia	Motivo
Parte III, Apéndice 4. Marco para los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)	El Apéndice 4 se transfirió al Anexo 19.
Parte III, Adjunto G. Contenido del manual de operaciones 2.1.27	Se enmienda el requisito actual como resultado de la transferencia al Anexo 19 de las disposiciones del Anexo 6 relativas al SMS.
Parte III, Adjunto I. Marco para el programa estatal de seguridad operacional (SSP)	Las disposiciones relativas al SSP se transfirieron al Anexo 19.

MOTIVOS DE LA ENMIENDA DEL ANEXO 8 PROPUESTA

Párrafo de referencia	Motivo
Parte I. Definiciones	Las definiciones de SSP y SMS se transfirieron al Anexo 19, puesto que estos conceptos ya no se utilizan en este Anexo.
Capítulo 5. Gestión de la seguridad operacional	Se añadió una nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional. Las disposiciones relativas al SSP y al SMS que atañen a las organizaciones responsables del diseño de tipo o fabricación de aeronaves (5.1 a 5.4) se transfirieron al Anexo 19.
Adjunto a la Parte II. Marco para el programa estatal de seguridad operacional (SSP)	Este adjunto se transfirió al Anexo 19.

MOTIVOS DE LA ENMIENDA DEL ANEXO 11 PROPUESTA

Párrafo de referencia	Motivo
Capítulo 1. Definiciones	Se conservó la definición de SMS añadiendo sus siglas. La definición de SSP se transfirió al Anexo 19, puesto que este concepto ya no se utiliza en el Anexo 11.
Capítulo 2. Generalidades 2.27	Las disposiciones relativas al SSP y al SMS que atañen a los proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS) (2.27.1 a 2.27.4) se transfirieron al Anexo 19. Se añadió una nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional. Se conservaron las disposiciones específicas de cada sector (p. ej., cambios relacionados con la seguridad operacional introducidos en

	el sistema ATS) y se añadió una nota para remitir al lector a la orientación que figura en el Manual de gestión de la seguridad operacional, así como a los PANS-ATM.
Apéndice 6. Marco para los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)	El apéndice que contiene el marco SMS se transfirió al Anexo 19.
Adjunto D. Marco para el programa estatal de seguridad operacional (SSP)	El adjunto que contiene el marco SSP se transfirió al Anexo 19.

MOTIVOS DE LA ENMIENDA DEL ANEXO 13 PROPUESTA

Párrafo de referencia	Motivo
Capítulo 1. Definiciones	La enmienda consiguiente se deriva de una modificación que se introdujo en la definición de SSP en el Anexo 19.
Capítulo 3. Generalidades, Programa estatal de seguridad operacional 3.2	La Norma 3.2 y la nota conexas que figuran en el Anexo 13 se transfirieron al Anexo 19 para consolidar las disposiciones actuales en materia de gestión de la seguridad operacional.
Capítulo 8. Medidas de prevención de accidentes	Se añadió la Nota 2 para remitir al lector al Anexo 19 en lo respecta a las disposiciones relacionadas con el programa estatal de seguridad operacional y la nota actual se transformó en Nota 1. Las disposiciones sobre recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional (8.1; 8.2; 8.3; 8.4; 8.5; 8.6; 8.7 y 8.9) se transfirieron al Anexo 19, a excepción de la Nota 3 que sigue al Método recomendado 8.5 anterior.
Adjunto F. Marco para el programa estatal de seguridad operacional (SSP)	Este adjunto que contiene el marco SSP se transfirió al Anexo 19.

MOTIVOS DE LA ENMIENDA DEL ANEXO 14, VOLUMEN I, PROPUESTA

Párrafo de referencia	Motivo
Capítulo 1. Generalidades, 1.1 Definiciones	La definición de SMS se conservó añadiendo sus siglas. La definición de SSP se transfirió al Anexo 19, puesto que este concepto ya no se utiliza en el Anexo 14, Volumen I.
Capítulo 1, 1.4 Certificación de aeródromos 1.4.4	Se enmendó la nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a las disposiciones que atañen al sistema de gestión de la seguridad operacional.
Capítulo 1, 1.5 Gestión de la seguridad operacional	Las disposiciones relativas al SSP y al SMS correspondiente a los aeródromos certificados (1.5.1 a 1.5.4) se transfirieron al Anexo 19.

Apéndice 7. Marco para los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)	Este apéndice que contiene el marco SMS se transfirió al Anexo 19.
Adjunto C. Marco para el programa estatal de seguridad operacional (SSP)	Este adjunto que contiene el marco SSP se transfirió al Anexo 19.

ADJUNTO I a la comunicación AN 8/3-12/42

RESUMEN DE ENMIENDAS CONSIGUIENTES QUE SE REPITEN EN RELACIÓN CON EL ANEXO 19 PROPUESTO

Enmienda consiguiente	Anexo 1	Anexo 6			Anexo 8	Anexo 11	Anexo 13	Anexo 14, Vol. 1
		Parte I	Parte II	Parte III				
Se transfirió al Anexo 19 (Capítulo 1) la definición de sistema de gestión de la seguridad operacional.	Capítulo 1		Capítulo 1.1		Parte I			
Se enmendó la definición de sistema de gestión de seguridad operacional para añadir sus siglas.		Capítulo 1		Capítulo 1		Capítulo 1		Capítulo 1
Se enmendó la definición de programa estatal de seguridad operacional para añadir sus siglas y texto que aclara que el SSP lo establece el Estado para llevar a cabo la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil.	Capítulo 1						Capítulo 1	
Se transfirió al Anexo 19 (Capítulo 1) la definición de programa estatal de seguridad operacional con modificaciones para añadir sus siglas y texto que aclara que el SSP lo establece el Estado para llevar a cabo la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil.		Capítulo 1		Capítulo 1	Parte I	Capítulo 1		Capítulo 1
Se añadió (o enmendó) una nota para remitir al lector al Anexo 19 en lo que respecta a los requisitos sobre gestión de la seguridad operacional.	Párrafo 1.2.8.2, Nota Y Apéndice 2, Nota (se añadió)	Sección 3.3, Nota Y Sección 8.7.3, Nota (se añadió)	Párrafo 3.3.2, Nota (se añadió)	Sección 1.3, Nota (se añadió)	Parte II, Cap. 5, Nota (se añadió)	Sección 2.27, Nota (se añadió)		Párrafo 1.4.4, Nota (se enmendó)

Enmienda consiguiente	Anexo 1	Anexo 6			Anexo 8	Anexo 11	Anexo 13	Anexo 14, Vol. 1
		Parte I	Parte II	Parte III				
Se transfirió y enmendó la norma relativa al SSP para que figure en el Anexo 19 (3.1.1) cambiándose “nivel aceptable de seguridad operacional” por “nivel aceptable de actuación en materia de seguridad operacional”.		Párrafos 3.3.1 Y 8.7.3.1		Párrafo 1.3.1	Parte II, párrafo 5.1	Párrafo 2.27.1	Párrafo 3.2	Párrafo 1.5.1
Se transfirió y enmendó una nota en la que se hace referencia al marco SSP del Adjunto A y al SMM (Doc 9859) para obtener orientación sobre un SSP, para integrarla en el Anexo 19 (Nota del 3.1.1).		Párrafo 3.3.1, Nota Y Párrafo 8.7.3.1, Nota		Párrafo 1.3.1, Nota	Parte II, Párrafo 5.1, Nota	Párrafo 2.27.1, Nota	Párrafo 3.2, Nota	Párrafo 1.5.1, Nota
Se transfirió y enmendó una norma en la que se exige el establecimiento de un “nivel aceptable de seguridad operacional” que debe lograrse, para que figure en el Anexo 19 (3.1.2), cambiándose “nivel aceptable de seguridad operacional” por “nivel aceptable de actuación en materia de seguridad operacional”.		Párrafos 3.3.2 Y 8.7.3.2		Párrafo 1.3.2	Parte II, Párrafo 5.2	Párrafo 2.27.2		Párrafo 1.5.2
Se suprimió la nota que remite al lector al SMM (Doc 9859) para obtener orientación sobre la definición de “nivel aceptable de seguridad operacional”.		Párrafo 3.3.2, Nota Y 8.7.3.2, Nota	Párrafo 1.3.2 Nota		Parte II, Párrafo 5.2, Nota	Párrafo 2.27.2, Nota		Párrafo 1.5.2, Nota
Se transfirió al Anexo 19 (3.1.3, 4.1 y Apéndice 2) el requisito relativo a la implantación de SMS por parte de los proveedores de servicios.	Apéndice 2, Párrafo 4.1	Párrafos 3.3.3 Y 8.7.3.3		Párrafo 1.3.3	Párrafo 5.3	Párrafo 2.27.3		Párrafo 1.5.3

Enmienda consiguiente	Anexo 1	Anexo 6			Anexo 8	Anexo 11	Anexo 13	Anexo 14, Vol. 1
		Parte I	Parte II	Parte III				
Se suprimió la nota que remite al lector al SMM (Doc 9859) para obtener orientación sobre la definición de eficacia de la seguridad operacional.	Apéndice 2, Párrafo 4.1, Nota	Párrafo 3.3.3, Nota y 8.7.3.3, Nota		Párrafo 1.3.3, Nota	Párrafo 5.3, Nota	Párrafo 2.27.3, Nota		Párrafo 1.5.3, Nota
Se transfirió al Anexo 19, Apéndice 2 (1.2) la norma relativa al SMS para definir claramente las líneas de rendición de cuentas.	Apéndice 2, Párrafo 4.2	Párrafos 3.3.4 Y 8.7.3.4		Párrafo 1.3.4	Párrafo 5.4	Párrafo 2.27.4		Párrafo 1.5.4
Se transfirió al Anexo 19 (Capítulo 4) la nota que hace referencia al marco SMS para los proveedores de servicios pertinentes y al Manual de gestión de seguridad operacional (Doc 9859) para obtener orientación sobre la implantación de SMS.	Apéndice 2, Nota 1 del Párrafo 4.2	Párrafo 3.3.4, Nota Y Párrafo 8.7.3.4		Párrafo 1.3.4, Nota		Párrafo 2.27.4, Nota 1		Párrafo 1.5.4, Nota
Se suprimió la nota ya que el texto se eliminó de la edición actual del SMM (Doc 9859).		Párrafo 3.3.7, Nota 1		Párrafo 1.3.6, Nota 1				
Se enmendó la nota para hacer referencia al Adjunto B del Anexo 19.		Párrafo 3.3.7, Nota 2 Apéndice 8, Párrafo 2.1, Nota		Párrafo 1.3.6, Nota 2				
Se enmendaron normas específicas para la certificación y supervisión operacionales, a fin de incluir referencias a las disposiciones del Anexo 19.		Sección 4.2		Sección 2.2				

Enmienda consiguiente	Anexo 1	Anexo 6			Anexo 8	Anexo 11	Anexo 13	Anexo 14, Vol. 1
		Parte I	Parte II	Parte III				
Se añadió la Nota 1 para remitir al Anexo 19 en lo que respecta a los requisitos <i>generales</i> relativos al sistema de supervisión de la seguridad operacional.		Apéndice 5		Apéndice 1				
Se añadió la Nota 2 para indicar que los requisitos <i>específicos</i> relativos a la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos se conservaron en los apéndices pertinentes del Anexo 6.		Apéndice 5		Apéndice 1				
Se transfirieron al Anexo 19 (Apéndice 1) los requisitos genéricos relativos a la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos, en tanto que los requisitos específicos siguen figurando en el Anexo 6 y se enmendaron según fue necesario. Los títulos de los apéndices pertinentes se enmendaron cuando fue necesario para que coincidan con los títulos del Apéndice 1 al Anexo 19.		Apéndice 5		Apéndice 1				
Se reprodujo en el Anexo 19 (Apéndice 1, párrafo 3.4) la recomendación relativa a la metodología para determinar los requisitos de dotación del personal que desempeña funciones de supervisión de la seguridad operacional. Se trasladó del 5.1 y 5.2 al 3.2 y 3.3.		Apéndice 5, Párrafos 5.1 y 5.2		Apéndice 1, Párrafos 5.1 y 5.2				

Enmienda consiguiente	Anexo 1	Anexo 6			Anexo 8	Anexo 11	Anexo 13	Anexo 14, Vol. 1
		Parte I	Parte II	Parte III				
Se transfirió al Anexo 19, Apéndice 2, el marco para los sistemas de gestión de la seguridad operacional.	Apéndice 4	Apéndice 7		Apéndice 4		Apéndice 6		Apéndice 7
Se transfirió al Anexo 19, Adjunto A, el marco para el programa estatal de seguridad operacional.	Adjunto C	Adjunto I		Adjunto I	Adjunto a la Parte II	Adjunto D	Adjunto F	Adjunto C

**FORMULARIO DE RESPUESTA PARA LLENAR Y DEVOLVER A LA OACI
JUNTO CON LOS COMENTARIOS QUE PUEDA TENER SOBRE
LAS ENMIENDAS PROPUESTAS**

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

(Estado) _____

Marque (√) en el recuadro correspondiente a la opción elegida para cada enmienda. Si elige las opciones “acuerdo con comentarios” o “desacuerdo con comentarios”, **proporcione sus comentarios en hojas independientes.**

	<i>Acuerdo sin comentarios</i>	<i>Acuerdo con comentarios*</i>	<i>Desacuerdo sin comentarios</i>	<i>Desacuerdo con comentarios</i>	<i>No se indica la postura</i>
Propuesta relativa al nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional (Véase el Adjunto A)					
Enmienda del Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> (Véase el Adjunto B)					
Enmienda del Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> (Véase el Adjunto C)					
Enmienda del Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> (Véase el Adjunto D)					
Enmienda del Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i> (Véase el Adjunto E)					
Enmienda del Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> (Véase el Apéndice F)					
Enmienda del Anexo 14 — <i>Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos</i> (Véase el Apéndice G)					

* “Acuerdo con comentarios” indica que su Estado u organización está de acuerdo con la intención y el objetivo general de la propuesta de enmienda; en los comentarios propiamente dichos podría incluir, de ser necesario, sus reservas respecto a algunas partes de la propuesta o presentar una contrapropuesta al respecto.

Firma _____ Fecha: _____