



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Seguimiento de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010)

PRINCIPIOS RELATIVOS A UN CÓDIGO DE CONDUCTA PARA INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por 53 Estados contratantes¹, Miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil)

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

En la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2010) de la OACI, celebrada en Montreal en marzo de 2010, se llegó a un acuerdo sobre la elaboración de un código de conducta para regir el intercambio de información sobre seguridad operacional. La práctica persistente de algunas organizaciones de la aviación de no utilizar información sobre seguridad operacional con fines apropiados requiere la elaboración de un código de conducta más amplio en relación con el modo apropiado, justo y coherente de utilizar la información sobre seguridad operacional por parte de todos los participantes.

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

- elaborar un amplio código de conducta que sea aplicable a los Estados miembros, la industria y organizaciones de la aviación y las comunidades económicas regionales;
- asegurarse de que el código de conducta incluya declaraciones sobre la naturaleza, alcance y métodos para el intercambio de información sobre seguridad operacional, así como los niveles de acceso a dicha información y el propósito para el cual la información pueda utilizarse, de conformidad con lo ya convenido en la HLSC; y
- asegurarse de que el código de conducta contenga los principios propuestos en el párrafo 3.2.

Referencias:

A37-WP/60

Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010)
(Doc 9935)

¹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Jamahiriya Árabe Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Republica Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2010) de la OACI, celebrada en Montreal en marzo de 2010, se llegó a un acuerdo sobre la elaboración de un código de conducta con respecto al intercambio de información sobre seguridad operacional.

1.2 En las siguientes recomendaciones de la HLSC 2010 (Doc 9935) se resume el propósito de lo convenido en la reunión.

Recomendación 2/3: a) Intercambio de información sobre seguridad operacional

1) La OACI debería elaborar un código de conducta para regir el intercambio de información sobre seguridad operacional, en el que se establezca que dicha información habrá de utilizarse de modo equitativo y coherente, con el propósito de fortalecer la seguridad operacional y no con afán de obtener ventajas económicas;

y

3) La OACI debería facilitar la integración de los datos e información de seguridad operacional proveniente de las diversas fuentes y la difusión de los resultados de su análisis, con el propósito de que dicha información se difunda para fines apropiados.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados africanos han llegado a la conclusión de que, aún tras haber llegado a un acuerdo en la HLSC 2010 en marzo, algunas organizaciones de la aviación continúan utilizando información sobre seguridad operacional con fines ajenos a la seguridad. Se estima que esa práctica no está destinada a mejorar la seguridad operacional. No tiene ningún objeto señalar deficiencias relativas a la capacidad para operar con seguridad si no se crean al mismo tiempo los medios necesarios para proceder a los cambios requeridos.

2.2 Como resultado, se hace cada vez más importante elaborar un amplio código de conducta sobre el uso justo y coherente de la información. Existe la firme creencia de que, para poder ser aplicado en forma coherente, ese código debería tener una aplicación más amplia que entre los Estados miembros. A este respecto, es un hecho conocido que la información sobre seguridad operacional también es utilizada por la industria de la aviación, otras organizaciones de la aviación y algunas comunidades económicas regionales. Aunque apoyamos la posición de la OACI con respecto al código de conducta, desearíamos proponer los siguientes principios para su elaboración:

a) el código de conducta debería aplicarse a toda persona jurídica que utilice la información sobre seguridad operacional con cualquier propósito, tales como los Estados miembros, la industria y organizaciones de la aviación y las comunidades económicas regionales, y debería estar expuesto en documentación apropiada legalmente vinculante;

- b) no se permitirá a los Estados, la industria y organizaciones de la aviación ni a las comunidades económicas regionales el acceso a información sobre seguridad operacional, salvo que hayan firmado el código de conducta;
- c) el código de conducta debería incluir un mecanismo de ejecución y cláusulas aplicables de responsabilidad;
- d) los Estados miembros, la industria y organizaciones de la aviación y las comunidades económicas regionales deberían convenir en recoger e intercambiar información sobre la seguridad operacional de modo transparente para garantizar que puedan asumir efectivamente sus responsabilidades individuales y colectivas en materia de seguridad operacional del transporte aéreo internacional;
- e) los Estados miembros, la industria y organizaciones de la aviación y las comunidades económicas regionales utilizarán información sobre seguridad operacional como ayuda para garantizar el cumplimiento de los SARPS aplicables de la OACI;
- f) la información compartida sobre seguridad operacional será utilizada por los Estados, la industria y organizaciones de la aviación y las comunidades económicas regionales de manera justa y coherente, exclusivamente para mejorar la seguridad operacional de la aviación y no para obtener una competencia desleal, tal como mecanismos de interdicción operacional;
- g) la información sobre seguridad operacional dada a conocer al público y a los medios deberá ajustarse al código de conducta;
- h) los Estados miembros, la industria y organizaciones de la aviación y las comunidades económicas regionales tomarán precauciones para difundir la información, teniendo igualmente presentes la necesidad de transparencia y la posibilidad de que esa difusión pueda inhibir el futuro suministro de dicha información;
- i) los Estados miembros, la industria y organizaciones de la aviación y las comunidades económicas regionales, al recibir información sobre seguridad operacional de otro Estado o de otra industria u organización de la aviación o de una comunidad económica regional, convendrán en garantizar niveles de confidencialidad y avalar principios de divulgación equivalente a los proporcionados por el Estado, la industria u organización de la aviación y la comunidad económica regional que generen dicha información;
- j) los Estados miembros proporcionarán regularmente información actualizada sobre la aplicación de sus planes de medidas correctivas; y
- k) la OACI convalidará los planes de acción de los Estados para garantizar que las medidas adoptadas se ajusten a los requisitos mínimos y den a conocer la información actualizada sobre el nivel mejorado de seguridad operacional de todos los Estados, cuando se hayan aplicado planes de acción.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La práctica constante de algunas organizaciones de la aviación de no utilizar información sobre seguridad operacional con fines apropiados requiere la elaboración de un código de conducta más amplio con respecto al modo justo y coherente de usar la información sobre seguridad operacional por todos los interesados en la aviación.

3.2 Dentro del contexto del análisis precedente y de conformidad con la HLSC 2010, los Estados africanos recomiendan por la presente que la Asamblea convenga en adoptar las medidas propuestas en el resumen.

— FIN —