



A37-WP/394
P/58
5/10/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 25

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El texto adjunto sobre la cuestión 25 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 25/1.

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

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

25.1 Cumplimiento de las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010)

25.1.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/74, presentada por el Consejo, que contenía un informe sobre las medidas adoptadas con respecto al cumplimiento de las recomendaciones formuladas por la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2010). La nota de estudio proporcionaba información sobre el resultado y la actividad asociada con cada una de las medidas, así como sus repercusiones financieras.

25.1.2 Todos los delegados que hicieron uso de la palabra sobre el asunto apoyaron las medidas adoptadas por el Consejo. Muchos delegados subrayaron la importancia de la elaboración del nuevo Anexo sobre seguridad operacional e indicaron que sus Estados estaban dispuestos a participar en dicha tarea.

25.1.3 La Comisión examinó la información proporcionada en la nota A37-WP/74 y respaldó la declaración, las conclusiones y las recomendaciones formuladas por la HLSC 2010 y las medidas al respecto adoptadas por el Consejo y la Comisión de Aeronavegación.

25.2 Iniciativas en materia de seguridad operacional resultantes de accidentes recientes

25.2.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/73, presentada por el Secretario General, en la que se presentaba un informe sobre las medidas adoptadas con respecto a las recomendaciones formuladas por la HLSC 2010 sobre el Tema 3.2 (Iniciativas en materia de seguridad operacional resultantes de accidentes recientes). Estas recomendaciones abordaban tres temas importantes: mejorar el acceso a los datos de vuelo necesarios para dar apoyo a las investigaciones de accidentes e incidentes; mejoramiento de la vigilancia, el seguimiento de los vuelos y las comunicaciones de las aeronaves que vuelan sobre áreas oceánicas/remotas y suministro de servicios de búsqueda y salvamento oportunos y adecuados en las áreas que lo necesiten; y un examen de los requisitos actuales relativos a las actividades en el puesto de pilotaje, las listas de verificación y la elaboración de procedimientos operacionales normalizados.

25.2.2 La Comisión examinó la nota A37-WP/245, presentada por el Comité Interestatal de Aviación (IAC), sobre la aplicación de la transmisión continua de datos de vuelo por satélite en apoyo de las actividades de búsqueda y salvamento y la investigación de accidentes. En la nota se invitaba a la Asamblea a que apoyara el concepto y encomendara a la OACI la elaboración de los SARPS correspondientes.

25.2.3 Hubo amplio apoyo respecto a la decisión adoptada por el Consejo a raíz de la recomendación de la HLSC 2010 sobre este asunto. Una delegación expresó preocupación con respecto a 2018 como fecha de aplicación prevista para el perfeccionamiento de la vida útil y el alcance de las balizas de localización submarina (ULB) y sugirió 2015 como fecha de aplicación. Otra delegación indicó su apoyo, en principio, para esa medida, pero subrayó que los SARPS deberían basarse en principios de gestión de la seguridad operacional, incluyendo una evaluación de riesgos y deberían ser globales, técnicamente factibles y permitir una aceptación universal.

25.2.4 Con respecto a la transmisión de datos de vuelo, se sugirió que el Consejo examine también la posibilidad de utilizar plenamente las tecnologías existentes a corto plazo, así como la consideración de cuestiones de reconversión.

25.2.5 La Comisión tomó nota del informe, respaldó las actividades planeadas por la OACI que figuraban en el mismo e instó a los Estados y a otras partes interesadas a que adoptaran las medidas propuestas en las recomendaciones. También pidió al Consejo que tuviera en cuenta la propuesta que figuraba en la nota WP/245, los comentarios formulados sobre la fecha de aplicación de los SARPS respecto a las ULB, la posibilidad de acelerar la labor y la necesidad de adoptar un enfoque basado en los riesgos.

25.3 **Intercambio de información sobre seguridad operacional**

25.3.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/60, presentada por el Consejo, en la que se proponía como proyecto de Resolución de la Asamblea un conjunto de principios de alto nivel para la elaboración de un Código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional de conformidad con la Recomendación 2/3 de la HLSC 2010.

25.3.2 La Comisión examinó la nota A37-WP/81, presentada por Bélgica en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y por otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL. En la nota se presentaban las opiniones de Europa sobre las prioridades de la OACI en materia de seguridad operacional, considerando en particular las conclusiones de la HLSC 2010. En la nota también se proponía una resolución de la Asamblea sobre transparencia y se abordaban con más detalles las recomendaciones de la HLSC 2010 con respecto a un nuevo Anexo sobre gestión estatal de la seguridad operacional, la competencia del personal aeronáutico y la seguridad operacional en las pistas.

25.3.3 La Comisión examinó la nota A37-WP/103, presentada por los Estados Unidos, sobre la transparencia de los datos de seguridad operacional, en la que se subrayaba la importancia de que la OACI proporcionara la lista de Estados que tienen problemas significativos de seguridad operacional (SSC) para el público viajero en un formato apropiado. En la nota también se pedía a la OACI que presente los resultados de las auditorías USOAP en un lugar más prominente en su sitio web, con una explicación clara de la importancia de estos resultados a fin de que el público tome decisiones fundadas para viajar.

25.3.4 La Comisión examinó la nota A37-WP/122, presentada por Australia, acerca de las atribuciones de un grupo multidisciplinario sobre la protección de la información relativa a la seguridad operacional. En la nota se presentaba un conjunto de principios y se sugería que se tuvieran en cuenta al elaborar las atribuciones para el grupo multidisciplinario.

25.3.5 La Comisión examinó la nota A37-WP/124, Revisión núm 1, presentada por la CAFAC en nombre de 53 Estados africanos, sobre los principios del Código de conducta. En la nota se proponía que el Código de conducta se aplique a todas las personas jurídicas y se destacaba que debería incluir declaraciones sobre la naturaleza, el alcance y los métodos para el intercambio de información sobre seguridad operacional, así como niveles de acceso a la información y los fines para los cuales podría utilizarse la información. Los Estados africanos expresaron también su interés por participar en el equipo especial que se constituirá para elaborar el Código de conducta.

25.3.6 El debate que siguió se concentró en dos puntos principales: la provisión de información al público de manera que pueda tomar decisiones fundadas para viajar y la elaboración por la OACI de un Código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional.

25.3.7 Con respecto a la provisión de información al público, varios delegados recordaron que la HLSC 2010 había pedido al Consejo de la OACI que estudiara la forma en que podrían proporcionarse al público los SSC en un formato utilizable e instaba a que se adoptaran medidas oportunas sobre el asunto. Otros delegados, si bien apoyaban el principio de una mayor transparencia, estimaban que la OACI debía proceder con cautela a fin de que no hubiera consecuencias negativas involuntarias. Cabe recordar que el Consejo de la OACI adoptó la Recomendación 2/3 de la HLSC 2010, la cual se está aplicando.

25.3.8 Hubo apoyo unánime respecto a un Código de conducta para el intercambio de información sobre seguridad operacional. Sin embargo, las opiniones eran divergentes en cuanto al alcance y la naturaleza del código. Debido a limitaciones de tiempo, hubo consenso en cuanto a que sería imposible resolver la cuestión en el seno de la Comisión Técnica. En consecuencia, la Secretaría sugirió que el equipo especial sobre el Código de conducta, que se crearía el próximo mes, se encargara del asunto. El Código de conducta sobre el uso e intercambio de información de seguridad operacional se elaborará con carácter urgente.

25.3.9 Por consiguiente, la Comisión somete, para su adopción por la Plenaria, la resolución siguiente y pide que todas las notas y deliberaciones relacionadas con este tema que se presentaron en esta Asamblea y en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, se pongan a disposición del Equipo especial para la elaboración del Código de conducta.

Resolución 25/1: Principios relativos a un código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional

Considerando que la seguridad operacional de la aviación civil internacional es responsabilidad de los Estados miembros, tanto colectiva como individualmente;

Considerando que el Convenio y sus Anexos establecen el marco jurídico y operacional dentro del cual los Estados miembros pueden constituir un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, que requiere que todos los Estados miembros cumplan sus obligaciones de aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y de supervisar adecuadamente la seguridad operacional;

Recordando que la confianza mutua entre los Estados, así como la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo, dependen del acceso a información adecuada sobre la aplicación de los SARPS internacionales;

Recordando que la transparencia y el intercambio de dicha información son principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro y que uno de los objetivos del intercambio de información es asegurar una respuesta coherente, basada en los hechos y transparente a los problemas de seguridad operacional a nivel estatal y mundial;

Reconociendo que la información sobre seguridad operacional que poseen individualmente los Estados y la industria y las organizaciones de la aviación en relación con la existencia de peligros operacionales puede dar una perspectiva más clara sobre las áreas de riesgo existentes y emergentes y la

oportunidad de intervenir oportunamente para mejorar la seguridad operacional, si se comunica y se procede colectivamente;

Reconociendo que es necesario establecer principios de confidencialidad y transparencia para asegurar que la información sobre seguridad operacional se utilice de manera apropiada, justa y coherente, con el solo propósito de mejorar la seguridad operacional de la aviación y no para fines inapropiados, como la obtención de ventajas económicas; y

Consciente de que el uso de dicha información para fines distintos a los de seguridad operacional puede inhibir la comunicación de la información en cuestión, con efectos adversos para la seguridad operacional de la aviación;

La Asamblea

1. *Encarga* al Consejo que elabore un Código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional basándose en los principios siguientes, entre otros:

- a) los Estados miembros recopilarán y compartirán la información sobre seguridad operacional que sea pertinente y apropiada para garantizar que puedan cumplir efectivamente sus responsabilidades individuales y colectivas con respecto a la seguridad operacional de la aviación civil internacional;
- b) los Estados miembros utilizarán la información sobre seguridad operacional para ayudar a garantizar que las operaciones que supervisan se realicen cumpliendo plenamente los SARPS y otros reglamentos aplicables;
- c) los Estados miembros y la industria y las organizaciones de la aviación se asegurarán de que la información sobre seguridad operacional intercambiada se utilice de manera apropiada, justa y coherente, con el solo propósito de mejorar la seguridad operacional de la aviación;
- d) los Estados miembros actuarán con cautela al revelar información, sin olvidar, al mismo tiempo, la necesidad de transparencia y la posibilidad de que dicha divulgación pueda inhibir el suministro futuro de dicha información; y
- e) los Estados miembros que reciban de otro Estado información sobre seguridad operacional convendrán en garantizar niveles de confidencialidad y principios de divulgación equivalentes a los del Estado que generó dicha información.

25.4 **Elaboración de los SARPS de la OACI**

25.4.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/114, presentada por Nueva Zelanda, en la que se proponía la implantación de un proceso de evaluación de las repercusiones en la elaboración de nuevos SARPS. En esta nota se recordaba la recomendación sobre este asunto formulada en la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (2006). En ella se recomendaba, en forma de un proyecto de Resolución de la Asamblea, que la OACI implantara, siguiendo la Recomendación de la HLSC 2010 sobre el asunto, un proceso de evaluación de repercusiones normativas para explicar y documentar el contexto y la justificación de las propuestas de nuevos SARPS. El proceso propuesto pretende consolidar y codificar los principios y prácticas dentro de la OACI. Sin embargo, la resolución no obtuvo apoyo para su adopción.

25.4.2 Algunos Estados sugirieron que podría ser preferible un enfoque de implantación gradual, por ejemplo:

Etapa 1 — SARPS acompañados de una declaración del problema y algunos datos pertinentes y un análisis sobre la seguridad operacional;

Etapa 2 — SARPS publicados con una evaluación del impacto de los riesgos en la que se resuma el análisis del problema, las opciones consideradas, la repercusión en la seguridad operacional y una comparación cualitativa de las opciones; y

Etapa 3 — SARPS que tendrían plena evaluación del impacto de los riesgos, incluyendo un análisis de los problemas, las opciones disponibles, la seguridad operacional y la repercusión en los costos y una comparación cualitativa de las opciones disponibles.

25.4.3 La Comisión, teniendo en cuenta el debate, las recomendaciones formuladas sobre este asunto por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (2006) y la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (2010), así como la decisión ya adoptada por el Consejo sobre este asunto, convino en que :

- a) se requiere una evaluación de las repercusiones cuando se proponen nuevos SARPS; y
- b) el Consejo debería proseguir su labor sobre el estudio de factibilidad y, basándose en los resultados de ese estudio, decidir cómo podría asignar la OACI sus recursos en apoyo de un proceso de evaluación de las repercusiones.

25.5 Presentaron notas de información: Australia (A37-WP/289), Estados Unidos (A37-WP/315), la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) (A37-WP/140), y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) (A37-WP/313).