



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 28: Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes y de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación

“CULTURA JUSTA” Y NOTIFICACIÓN DE SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por CANSO²)

RESUMEN

La notificación de los sucesos de seguridad operacional es de suma importancia para mejorar el nivel de la seguridad operacional en la aviación. No obstante, el nivel actual de la notificación de incidentes y de los datos compartidos se considera insuficiente. El uso de la información sobre los sucesos de seguridad operacional como prueba en procesos judiciales se cita como un factor que contribuye a la aplicación limitada de una “Cultura justa”, que propicia la notificación y el análisis de los sucesos de seguridad operacional en la aviación.

En respuesta a la Resolución A35-17, la OACI ha desarrollado una orientación legal para la protección de los datos de seguridad operacional, que se encuentra en el Adjunto E al Anexo 13. Ahora, se requieren medidas complementarias adecuadas para garantizar que las leyes nacionales y las reglamentaciones traten correctamente la manera en que la información de seguridad operacional debe ser protegida del uso inapropiado.

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

- a) observar la importancia de una “Cultura justa” propicia para la notificación de sucesos de seguridad operacional;
- b) considerar, como trabajo futuro, la realización de un estudio periódico por parte de la OACI en relación con los impedimentos para notificar los sucesos de seguridad operacional; y
- c) considerar, sobre la base de tales estudios, la realización por parte de la OACI de seminarios y/o talleres (por no decir una conferencia legal) para promover un diálogo activo con las autoridades legislativas y judiciales, con el fin de crear una mejor comprensión de la gestión de la seguridad operacional en la aviación y de la importancia de una “Cultura justa” propicia para la notificación de sucesos de seguridad operacional.

¹ Versión en español proporcionada por la CANSO.

² La Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO, por sus siglas en inglés) es la voz mundial de la gestión del tráfico aéreo (ATM, por sus siglas en inglés). En 2006, los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) miembros de CANSO prestaron servicio al 61% del espacio aéreo mundial, controlaron el 84% del tránsito aéreo mundial y administraron 44 millones de vuelos. Los miembros de pleno derecho son: Aena, España | AEROTHAI, Tailandia | Airports Authority of India | Airservices Australia | Airways New Zealand | ANS of the Czech Republic | ATNS, Sudáfrica | ATSA, Bulgaria | Austro Control, Austria | Avinor, Noruega | AZANS, Azerbaiyán | Belgocontrol, Bélgica | CAA Uganda | DFS, Alemania | DHMI, Turquía | DSNA, Francia | EANS, Estonia | ENAV SpA, Italia | Federal Aviation Administration, Estados Unidos | HungaroControl | Irish Aviation Authority | Kazaeronavigatsia, Kazajstán | LFV, Suecia | LGS, Letonia | LPS, Eslovaquia | LVNL, Países Bajos | MATS, Malta | MoldATSA, Moldova | NAMA | NANSC, Egipto | NATS, Reino Unido | NAV CANADA | NAV Portugal | Naviair, Dinamarca | OACA, Túnez | Oro Navigacija, Lituania | PANSA, Polonia | ROMATSA, Rumania | Sakaeronavigatsia Ltd, Georgia | Serco | skyguide, Suiza | Slovenia Control | SMATSA, Serbia | UkSATSE, Ucrania.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con los Objetivos estratégicos A y F con la idea de mejorar la gestión de seguridad operacional en la gestión del tránsito aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004)</i> (Doc 9848)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se sabe que tener conocimiento de los sucesos de seguridad operacional es un componente esencial para mejorar la seguridad operacional en la aviación. Las lecciones aprendidas forman la base para las actividades que apuntan a mejorar los procedimientos operativos, la capacitación del personal, el diseño de sistemas y demás aspectos críticos de la seguridad operacional en la aviación. Es por ello que la notificación de los sucesos de seguridad operacional es de suma importancia.

1.2 No obstante, el nivel actual de la notificación de incidentes y de los datos compartidos se considera insuficiente y la aplicación limitada de una “Cultura justa”, que propicia la notificación y el análisis de los sucesos de seguridad operacional en la aviación es uno de los factores que contribuyen a que esto sea así. Una “Cultura justa” es una en la cual “no se castiga al personal de primera línea por las acciones, omisiones o decisiones que sean acordes a su experiencia y capacitación, pero en la cual no se tolera la negligencia flagrante, las violaciones intencionadas y los actos destructivos”.

1.3 Se ha establecido que los impedimentos legales son uno de los principales factores en evitar la adopción de una “Cultura justa”. En los últimos años, la información sobre los sucesos de seguridad operacional ha sido utilizada a efectos de disciplinar y también ha funcionado como prueba en procesos judiciales, en los cuales se ha acusado penalmente a los individuos involucrados en el suceso de seguridad operacional en la aviación. Esta tendencia constituye una preocupación para la industria de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM, por sus siglas en inglés) ya que socava las mejoras de la seguridad operacional en la aviación.

2. ANÁLISIS

2.1 La protección de los datos de seguridad operacional para que no sean utilizados de manera inapropiada ha sido un tema de mucho debate y discusión, y se acuerda que se debe alcanzar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la responsabilidad de administrar justicia.

2.2 El Anexo 13 de la OACI, *Aircraft Accident and Incident Investigation (Investigación de accidentes e incidentes de aviación)*, establece que la información recopilada por una investigación de seguridad operacional no debería divulgarse con fines distintos a los de la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la autoridad adecuada, a fin de hacer justicia, determine que pesa más su divulgación que el impacto adverso que dicha acción pueda tener en esa o cualquier otra investigación futura. El Anexo también establece que los sistemas de notificación de incidentes voluntarios no deben ser punitivos y que se debe proteger a las fuentes de la información.

2.3 No obstante, las leyes y reglamentaciones nacionales en muchos Estados ofrecen protección inadecuada de la información sobre seguridad operacional actualmente disponible. Por tanto, la Resolución A35-17 ordena a la OACI “desarrollar una orientación legal adecuada que ayudará a los Estados a promulgar leyes y reglamentaciones que protejan la información recabada a partir de los

relevantes sistemas de recopilación de datos de seguridad operacional y de procesamiento, a la vez que permitirá la administración de justicia en los Estados”. Además, instó a los Estados “a examinar su legislación vigente y enmendar según corresponda, o promulgar leyes y reglamentaciones que protejan la información recabada a partir de los relevantes sistemas de recopilación de datos de seguridad operacional y de procesamiento basándose, en la medida de lo posible, en la orientación legal desarrollada por la OACI”.

2.4 Este material de orientación legal ha sido divulgado por la OACI en forma de un nuevo Adjunto E al Anexo 13, que afirma entre sus principios generales que “el único propósito de proteger la información sobre seguridad operacional del uso inadecuado es garantizar su disponibilidad continua, con el fin de poder tomar las medidas preventivas adecuadas oportunamente y mejorar la seguridad operacional en la aviación”. Además, establece que “las leyes y reglamentaciones nacionales que protegen la información de seguridad operacional deberían prevenir su uso inapropiado” y que “brindar protección a información de seguridad operacional calificada bajo condiciones especificadas es parte de las responsabilidades de seguridad de un Estado”.

3. TRABAJO FUTURO

3.1 Ahora se requieren medidas complementarias adecuadas sobre la implementación de este material de orientación para garantizar que las leyes nacionales y las reglamentaciones traten correctamente la manera en que la información de seguridad operacional debe ser protegida del uso inapropiado.

3.2 Se deben realizar estudios periódicos sobre los impedimentos para notificar los sucesos de seguridad operacional y se debe solicitar a los Estados que examinen su legislación vigente y garanticen la observancia del material de orientación del Anexo 13.

3.3 Los resultados de los estudios sobre los impedimentos para notificar los sucesos de seguridad operacional pueden apuntar a la necesidad de que la OACI continúe con el trabajo. Este puede incluir una conferencia legal sobre “Cultura justa” y la notificación de los sucesos de seguridad operacional, seminarios y/o talleres sobre temas legales regionales, y la promoción de un diálogo activo con las autoridades legislativas y judiciales, con el fin de crear una mejor comprensión de la gestión de la seguridad operacional en la aviación y de la importancia de una “Cultura justa” propicia para la notificación y el análisis de sucesos de seguridad operacional en la aviación.