



A36-WP/358  
P/56  
26/9/07

## ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

#### INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 28 Y 29

(Nota presentada por la presidenta de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 28 y 29 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria que adopte las Resoluciones 28/1, 28/2 y 28/3.

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

---

**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**

**28.1 Cultura de justicia y datos sobre seguridad operacional**

28.1.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/10, en la que se presenta un informe del Consejo sobre la situación de la aplicación de las Resoluciones de la Asamblea A33-17, sobre no divulgación de ciertos registros de accidentes e incidentes, y A35-17, sobre protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación, y se propone la actualización de ambas resoluciones. En la nota se trata también de textos de orientación jurídica para la protección de información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos, que está incorporada en el Adjunto E del Anexo 13.

28.1.2 En la nota A36-WP/54, el Comité Interestatal de Aviación (IAC) examinaba el problema de la interpretación incorrecta de los datos de seguridad operacional por los medios de información, en detrimento de las líneas aéreas o los Estados en particular, e indicaba la necesidad de encontrar enfoques para la evaluación de la seguridad de vuelo basados en datos reales y datos proyectados.

28.1.3 En la nota A36-WP/97, Estados Unidos examinaba las considerables mejoras en materia de seguridad operacional alcanzadas por medio del Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) y destacaba la necesidad de ampliar su alcance y compartir los datos de seguridad operacional para continuar reduciendo la tasa de accidentes. El acceso a los datos era un componente vital del análisis de riesgos y todos los Estados contratantes de la OACI deberían colaborar para eliminar las barreras y los obstáculos al intercambio de información a fin de apoyar los SMS y permitir la toma de decisiones fundada en datos para disminuir los casos de accidentes e incidentes.

28.1.4 En la nota A36-WP/71, la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) destacaba la importancia de un entorno en que las represalias y el enjuiciamiento penal no impiden el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación.

28.1.5 El Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC) presentó la nota A36-WP/110, en la que se examinaba la necesidad de contar con datos y definiciones internacionalmente aceptados para la aviación de negocios. Si bien algunos Estados compilaban datos de seguridad operacional relativos a la aviación general, no había una metodología uniformemente aceptada o definiciones armonizadas internacionalmente para tratar los datos sobre seguridad operacional de la aviación de negocios. Esto se consideraba una cuestión de seguridad operacional preocupante, puesto que la falta de uniformidad o de métodos de medición y de indicadores de tendencias hacían que fuera imposible evaluar el desempeño en materia de seguridad operacional.

28.1.6 La Comisión examinó la nota A36-WP/112, presentada por la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO), en la que se examinaba la importancia de la cultura de justicia y la notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional para mejorar el nivel de seguridad operacional de la aviación, y se subrayaba que era necesario ahora tomar medidas de seguimiento para asegurar que las leyes y reglamentos nacionales contemplaran adecuadamente la manera en que debe protegerse la información relacionada con la seguridad operacional para evitar su uso indebido.

28.1.7 Australia presentó la nota A36-WP/126, en la que se examinaba la importancia del libre intercambio de la información sobre seguridad operacional, basada en la confianza para la investigación de seguridad operacional. En la nota se proporcionaban antecedentes sobre el asunto, incluidas las actividades desarrolladas en Australia y se proponía una enmienda a la Resolución A31-10 de la Asamblea (Mejora de la prevención de accidentes en la aviación civil).

28.1.8 Portugal presentó las notas A36-WP/224 y A36-WP/232 en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros, otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL. En la nota A36-WP/224, se solicitaba a la OACI que adoptara medidas concretas para apoyar y mejorar ciertos elementos de los programas de seguridad operacional de los Estados y para recopilar datos a escala mundial para facilitar el uso de modelos de riesgo por parte de la OACI, los Estados contratantes y la industria de la aviación, así como para examinar la factibilidad de crear una nueva estructura dentro de la OACI para analizar, examinar y distribuir las recomendaciones sobre seguridad operacional formuladas por los Estados contratantes. En la nota A36-WP/232 se destacaba la necesidad de una “cultura de justicia” para crear un entorno que fomente y facilite la comunicación y el intercambio de información.

28.1.9 La Comisión consideró la nota A36-WP/257, presentada por la República de Corea, en la que se destacaba la importancia fundamental de notificar y compartir la información sobre seguridad operacional de la aviación, y la función y el apoyo de la OACI en la elaboración y distribución de un sistema de notificación electrónica normalizado para que los Estados también puedan notificar y compartir información sobre seguridad operacional además de los accidentes e incidentes graves, tales como incidentes de menor importancia, funcionamiento deficiente e informes confidenciales.

28.1.10 La Comisión apoyaba en general las medidas propuestas en las notas mencionadas antes, que trataban de la importancia de los datos de seguridad operacional en apoyo de un enfoque dinámico y predictivo respecto a la seguridad operacional de la aviación.

28.1.11 Con respecto al proyecto de resolución sobre no divulgación de ciertos registros de accidentes e incidentes presentado por el Consejo en la nota A36-WP/10, un delegado expresó la opinión de que si bien era razonablemente posible modificar la legislación nacional para proteger la información y los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación, eso no se aplicaba a la protección de registros de accidentes e incidentes. Por lo tanto, él sugería que el proyecto de resolución incluyera texto de manera que la legislación nacional reflejara el espíritu del párrafo 5.12 del Anexo 13, en vez de instar a los Estados a cambiar la legislación nacional.

28.1.12 La Comisión reconoció la contribución de un entorno de cultura de justicia para la seguridad operacional de la aviación que se destacaba en las notas WP/71, WP/112, WP/126 y WP/232 y, como resultado, enmendó el texto de proyecto de resolución de la Asamblea sobre “Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad aeronáutica” presentada en la nota WP/10 a fin de reflejar dicha contribución. Tomó nota también de que los textos de orientación que figuran en el Adjunto E del Anexo 13 y en el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) son útiles para fomentar un entorno en que se puede establecer con éxito una cultura de justicia. Se puso de relieve la necesidad de actualizar el Doc 9859 para proporcionar orientación adicional sobre la implantación de SMS y de los programas de seguridad operacional de los Estados.

28.1.13 La Comisión reconoció la necesidad de seguir trabajando en la aplicación de las disposiciones del Adjunto E del Anexo 13 que se presentan en las notas A36-WP/112 y A36-WP/126. La Comisión no aceptó un examen jurídico inmediato, sino que instó a la OACI a que, antes de formular recomendaciones, remitiera la cuestión a la Reunión departamental AIG, que se celebrará en 2008, para que la analizara. La Comisión pidió que la OACI presentara un informe de situación sobre este asunto al próximo período de sesiones de la Asamblea.

28.1.14 La Comisión apoyó también las medidas que figuraban en la nota A36-WP/54, A36-WP/97, A36-WP/110, A36-WP/224 y A36-WP/257. Con respecto a la decisión propuesta sobre la enmienda del Anexo 13, presentada en A36-WP/224, la Comisión estimó que sería mejor considerarla en el contexto de la Reunión departamental AIG en 2008. Quedó entendido también que la mayoría de estas medidas tenían repercusiones financieras y que el Consejo de la OACI debía adoptar una decisión en cuanto a si debían incluirse en el Programa de trabajo de la Organización.

28.1.15 Con respecto a la propuesta presentada en A36-WP/126, la Comisión estuvo de acuerdo en que era necesario que la OACI continuara las actividades dirigidas a la protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional y la propuesta de enmienda de la Resolución A31-10. Sin embargo, se sugería cautela antes de que la Dirección de asuntos jurídicos de la OACI se embarcara en una revisión del párrafo 5.12 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y las posibles incongruencias entre dicho párrafo y el Adjunto E del Anexo 13. La Comisión convino en que la cuestión debería remitirse en primer lugar a la próxima Reunión departamental AIG.

28.1.16 La Comisión tomó nota también de las siguientes notas de información:

- a) A36-WP/108, presentada por el Reino Unido sobre la Junta de proximidad de aeronaves del Reino Unido (UKAB), una organización independiente patrocinada y financiada en forma conjunta por la Administración de Aviación Civil (CAA) y el Ministerio de Defensa del Reino Unido;
- b) A36-WP/111, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la que se describen los beneficios del Sistema *integrado* de gestión de líneas aéreas (AMS integrado), diseñado para integrar sistemas de gestión interdependientes a fin de asegurar la eficacia de los SMS para mitigar los riesgos que tengan repercusiones posibles en la seguridad operacional;
- c) A36-WP/122, presentada por la IATA sobre su auditoría de la seguridad técnica para operaciones en tierra (ISAGO), que era un programa de auditoría para proveedores de servicios de escala con el que se mejora la calidad de la seguridad operacional y la calidad de las operaciones en tierra, mediante la aplicación de un proceso oficial, sistemático, empleando normas internacionalmente armonizadas para gestionar el riesgo y la seguridad de las operaciones, con lo que se reducen los accidentes, los incidentes y las lesiones;
- d) A36-WP/192, en la que se proporcionaba una exposición detallada del progreso realizado por la Administración de aviación civil de Singapur (CAAS) en la aplicación de los requisitos del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para los explotadores aéreos de Singapur y los organismos de mantenimiento reconocidos; y

- e) A36-WP/195, presentada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), en la que se examinaba la Iniciativa Europea de Estrategia de Seguridad Operacional (ESSI), una asociación de seguridad operacional de la aviación en Europa iniciada en 2006 cuyo objetivo es promover la seguridad operacional en Europa y para los ciudadanos europeos en todo el mundo.

28.1.17 A la luz del debate, la Comisión acordó presentar, para su adopción por la Plenaria, las resoluciones que siguen:

**Resolución 28/1: No divulgación de ciertos registros de accidentes e incidentes**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

*Considerando* que es indispensable que se tenga conocimiento de que el objetivo de la investigación de accidentes e incidentes no es distribuir culpas o responsabilidades;

*Reconociendo* que es indispensable que toda la información pertinente se ponga a disposición de los investigadores de accidentes para facilitar el establecimiento de las causas de los accidentes e incidentes a fin de que puedan adoptarse medidas preventivas;

*Reconociendo* que la prevención de accidentes es indispensable para salvaguardar la confianza en el transporte aéreo;

*Reconociendo* que la atención del público continuará concentrándose en las actividades de investigación de los Estados, incluyendo peticiones para tener acceso a la información relativa a accidentes e incidentes;

*Reconociendo* que la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes respecto a un uso inadecuado es indispensable para asegurar que se continúe facilitando toda la información pertinente a los investigadores de accidentes en las futuras investigaciones;

*Reconociendo* que las medidas adoptadas hasta el momento para asegurar la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes quizá no sean suficientes y, *tomando nota* de que la OACI ha publicado orientación jurídica para ayudar a los Estados a este respecto;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados contratantes a examinar y, si es necesario, adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para proteger ciertos registros de accidentes e incidentes en cumplimiento del párrafo 5.12 del Anexo 13, a fin de mitigar los impedimentos a las investigaciones de accidentes e incidentes, en consideración a la orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, publicada por la OACI, como figura en el Adjunto E al Anexo 13;

2. *Encarga* al Consejo que presente un informe de situación al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre ese asunto; y

3. *Declara* que esta resolución sustituye la Resolución A33-17.

**Resolución 28/2: Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

*Reconociendo* la importancia de la libre comunicación de la información sobre seguridad operacional entre los participantes en el sistema de aviación;

*Reconociendo* que la protección contra el uso inapropiado de la información sobre seguridad operacional es fundamental para asegurar la continua disponibilidad de toda información pertinente sobre seguridad operacional, a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas;

*Preocupada* por la tendencia a utilizar la información sobre seguridad operacional para la adopción de medidas disciplinarias y de aplicación y para ser admitida como prueba en procedimientos judiciales;

*Tomando nota* de la importancia de un entorno equilibrado en que las medidas disciplinarias no se toman como consecuencia de actos del personal de operaciones acordes con su experiencia y formación, sino cuando no se toleran la negligencia grave ni las transgresiones intencionales;

*Consciente* de que la utilización de información sobre seguridad operacional para otros fines no relacionados con la seguridad operacional podría disuadir de suministrar tal información, y tener efectos perjudiciales para la seguridad operacional de la aviación;

*Considerando* que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia;

*Reconociendo* que los avances tecnológicos han hecho posibles nuevos sistemas de recopilación, tramitación e intercambio de datos sobre seguridad operacional, permitiendo contar con múltiples fuentes de información sobre seguridad operacional que son esenciales para mejorar la seguridad operacional de la aviación;

*Tomando nota* de que las leyes internacionales vigentes, así como las leyes y reglamentos nacionales de muchos Estados podrían no ser totalmente adecuados en cuanto al modo de proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido; y

*Tomando nota* de que la OACI ha publicado orientación jurídica con 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, permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia.

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a que examinen su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes y reglamentos que protejan la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, basándose, en

la medida de lo posible, en las directrices jurídicas elaboradas por la OACI, como figura en el Adjunto E al Anexo 13;

2. *Insta* al Consejo a que coopere con los Estados contratantes y las organizaciones internacionales competentes respecto a la elaboración y aplicación de orientación en apoyo del establecimiento de sistemas de notificación de seguridad operacional eficaces, y al logro de un entorno equilibrado en que la información útil obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sea fácilmente accesible, respetando al mismo tiempo los principios de administración de justicia y libertad de información;

3. *Encarga* al Consejo que presente un informe sobre la evolución de este asunto al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea; y

4. *Declara* que esta resolución sustituye la Resolución A35-17.

### **Resolución 28/3: Mejora de la prevención de accidentes en la aviación civil**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

*Considerando* que es indispensable investigar y notificar pronta y minuciosamente los accidentes e incidentes de aeronaves, dondequiera que ocurran, y transmitir con prontitud a otros Estados contratantes interesados y a la OACI las lecciones aprendidas por medio de la investigación, incluyendo recomendaciones de seguridad operacional, con fines de prevención;

*Considerando* que los esfuerzos destinados a aplicar los reglamentos no son suficientes para reducir el índice de accidentes;

*Observando* que continúan ocurriendo accidentes de tipo repetitivo en las operaciones de transporte aéreo a escala mundial;

*Reconociendo* que según lo previsto, el volumen de operaciones de transporte aéreo aumentará significativamente en los próximos años;

*Reconociendo* que, junto al crecimiento previsto de las operaciones, la tendencia relativamente invariable del índice de accidentes durante los últimos años puede traducirse en un aumento de los accidentes por año;

*Reconociendo* que la prevención efectiva de accidentes enfrenta numerosos desafíos y que se requieren una detección y corrección más eficaces de los peligros para la aviación y de las deficiencias de los sistemas para complementar las iniciativas de reglamentación destinadas a reducir el número de accidentes a escala mundial y disminuir el índice de accidentes;

*Reconociendo* que los sistemas de investigación de seguridad operacional abiertos dependen de los principios de garantía de confidencialidad y de que no se adoptarán medidas punitivas;

*Reconociendo* que algunos Estados han introducido actividades de prevención de accidentes sin aplicación de sanciones para complementar sus programas de seguridad operacional reglamentarios; y

*Reconociendo* que el intercambio de información sobre seguridad operacional obtenida por medio de sistemas de investigación de seguridad operacional depende de que todos los Estados respeten las garantías de confidencialidad y de que no se adoptarán medidas punitivas, garantías que sostienen la generación de esa información;

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a reafirmar su compromiso respecto de la seguridad operacional de la aviación civil;

2. *Insta* a los Estados contratantes, al adherirse a las disposiciones del Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a adoptar prontamente medidas para investigar y notificar los accidentes e incidentes de aeronaves y a divulgar la información, comprendidas las recomendaciones de seguridad operacional, a otros Estados contratantes interesados y a la OACI con el objeto de que la labor de prevención de accidentes de los Estados y la OACI sea más efectiva;

3. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible para reforzar las medidas de prevención de accidentes, particularmente en el plano de la instrucción al personal, del intercambio y análisis de información, e implantar voluntariamente sistemas de notificación sin sanciones, con el objeto de superar los nuevos desafíos en la gestión de la seguridad de vuelo que plantean el crecimiento previsto y la complejidad de la aviación civil;

4. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar con la OACI, y con otros Estados que estén en condiciones de hacerlo, en la elaboración y aplicación de medidas de prevención de accidentes ideadas para integrar los conocimientos prácticos y los recursos necesarios a fin de alcanzar un nivel de seguridad sistemáticamente alto en toda la aviación civil;

5. *Insta* a todos los Estados que reciban información sobre seguridad operacional obtenida por medio del sistema de investigación de seguridad operacional de otro Estado a que respeten el régimen de confidencialidad y los principios de divulgación bajo los cuales el Estado que la proporciona generó esa información; y

6. *Declara* que esta resolución sustituye la Resolución A31-10.

## 28.2 **Asuntos relacionados con el Anexo 13**

28.2.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/125 presentada por Francia, en la que se examinaban las dificultades resultantes de la duración de ciertas investigaciones y la revisión de las disposiciones vigentes del Anexo 13, Capítulos 5 y 6.

28.2.2 Se expresaron opiniones que objetaban la propuesta de extender las disposiciones del Anexo 13 en términos de participación en la investigación de accidentes a los Estados de salida y llegada de los vuelos de que se trate. Además, la propuesta de elevar el método recomendado en el párrafo 6.6 del Anexo 13 a Norma podría tratarse en la Reunión departamental AIG en 2008. Por lo tanto, la Comisión tomó nota de la propuesta de Francia y acordó que el asunto se remitiera a la Reunión departamental AIG de 2008.



28.3           **Sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UAS)**

28.3.1           Estados Unidos presentó la nota A36-WP/217, en la que introducía una propuesta en apoyo de la decisión de la Comisión de Aeronavegación de incluir la investigación y prevención de accidentes de sistemas de vehículos aéreos no tripulados e incidentes graves en el orden del día de la Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) de 2008. Se expresaron varias opiniones en apoyo de la propuesta de Estados Unidos. La Comisión estuvo de acuerdo sobre la propuesta y tomó nota de que el asunto es parte del orden del día de la Reunión departamental AIG de 2008. Un delegado, tomando nota de que varias medidas comprendidas en esta cuestión habían sido remitidas a la Reunión departamental AIG de 2008 y tomando nota de que dicha reunión tendría una duración de únicamente una semana, destacó la necesidad de que la OACI y los Estados se prepararan con anticipación a fin de que la reunión sea eficaz y fructífera. Esta opinión recibió el pleno apoyo de la Comisión.

-----

---

**Cuestión 29: Registradores de vuelo**

29.1 La Comisión Técnica examinó la nota A36-WP/9, que contenía un informe sobre la situación de la labor relativa a los registradores de vuelo, presentada de conformidad con la Resolución A35-16. Se tomó nota de que después de la última Asamblea la labor sobre los registradores de vuelo se había adelantado por medio del Grupo de expertos sobre registradores de vuelo de la Comisión de Aeronavegación. Se preveía que la Comisión de Aeronavegación examinaría esta labor a principios de 2008 y se propuso que los proyectos de enmienda de las disposiciones relativas a los registradores de vuelo se transmitieran a los Estados para recabar sus comentarios.

29.2 Se expresó preocupación respecto al ritmo de la labor sobre registradores de vuelo. Se estimaba que la misma había progresado demasiado lentamente. Sin embargo, desde la última Asamblea la labor había progresado bien y se destacó la importancia de continuar la labor a este ritmo. También se expresó una opinión respecto a la importancia de los registradores de imágenes para las investigaciones de accidentes y que debería darse plena atención a esos equipos, incluidas las cuestiones de privacidad relacionadas con la divulgación de los registros de imágenes captadas con ellos. Se expresó una sugerencia de que se estudiaran la recopilación de datos a bordo y la protección de los datos para todas las categorías de aeronaves.

29.3 La Comisión tomó nota de la información presentada por Egipto en las notas A36-WP/187, sobre la importancia de instar a los Estados a que prescriban el cumplimiento de las especificaciones del Anexo 6 respecto a los registradores de vuelo (FDR) por parte de los fabricantes de aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 5 700 kg; A36-WP/225, sobre el perfeccionamiento de los requisitos del Anexo 6 para prever una duración de registro de dos horas en todas las aeronaves; y A36-WP/300, presentada por los Estados Unidos, que contenía una descripción del desarrollo de la labor sobre sistemas de registradores de datos de vuelo en los Estados Unidos.

29.4 La Comisión Técnica reconoció que la labor sobre registradores de vuelo estaba en curso, pero convino en que a la luz de la información proporcionada la medida solicitada en la Resolución A35-16 había sido cumplimentada y dicha resolución debería declararse no vigente.