

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN  
CIVIL INTERNACIONAL



**CONFERENCIA DE ALTO NIVEL  
SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL 2010**

**Montreal, 29 de marzo – 1 de abril de 2010**

**INFORME**

Aprobado por la Conferencia y publicado  
bajo la responsabilidad del Secretario General



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN  
CIVIL INTERNACIONAL



**CONFERENCIA DE ALTO NIVEL  
SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL 2010**

**Montreal, 29 de marzo – 1 de abril de 2010**

**INFORME**

Aprobado por la Conferencia y publicado  
bajo la responsabilidad del Secretario General

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,  
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes  
de ventas y librerías, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:  
[www.icao.int](http://www.icao.int)

**Doc 9935, Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010**

Núm. de pedido: 9935

ISBN 978-92-9231-527-6

© OACI 2010

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de  
ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su  
transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa  
y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

## **CARTA DE ENVÍO**

Al Presidente del Consejo de la OACI

Del Presidente de la Conferencia de alto nivel  
sobre seguridad operacional 2010

Tengo el honor de presentarle el informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010, que se celebró en Montreal del 29 de marzo al 1 de abril de 2010.

Radu Mircea Berceanu  
Presidente



**Montreal, 1 de abril 2010**



**ÍNDICE**

	<b>Página</b>
<b>RESEÑA DE LA REUNIÓN</b>	
1. Duración.....	ii-1
2. Asistentes .....	ii-1
3. Mesa.....	ii-1
4. Secretaría.....	ii-1
5. Adopción del orden del día .....	ii-2
6. Disposición del trabajo.....	ii-2
7. Discurso inaugural Por el Presidente del Consejo.....	ii-2
8. Discurso de clausura Por el Secretario General .....	ii-6
<b>LISTA DE PARTICIPANTES .....</b>	<b>iii-1</b>
<b>ORDEN DEL DÍA Y NOTAS EXPLICATIVAS DE LA REUNIÓN .....</b>	<b>iv-1</b>
<b>PROGRAMA DE LA REUNIÓN.....</b>	<b>v-1</b>
<b>RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES .....</b>	<b>1</b>
<b>DECLARACIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>1</b>



## RESEÑA DE LA REUNIÓN

### RESEÑA DE LA CONFERENCIA

#### 1. DURACIÓN

1.1 El Presidente del Consejo, Sr. Roberto Kobeh González, inauguró la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010 (HLSC/2010) a las 1230 horas del día 29 de marzo de 2010, en la sala de Asambleas de la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal.

#### 2. ASISTENTES

2.1 Asistieron a la HLSC 551 participantes de 117 Estados contratantes y observadores en representación de 32 organizaciones internacionales.

#### 3. MESA

3.1 Tras la inauguración de la Conferencia, el Sr. Radu Mircea Berceanu fue elegido Presidente de la misma. A propuesta del Delegado Jefe de los Emiratos Árabes Unidos, con el apoyo del Delegado Jefe del Brasil, se eligió por aclamación al Dr. Harold Olusegun Demuren como Vicepresidente de la Conferencia.

#### 4. SECRETARÍA

4.1 Actuó de secretaria de la Conferencia la Sra. Nancy J. Graham, Directora de navegación aérea. Los asesores de la secretaria de la Conferencia fueron el Sr. Vincent Galotti, Director adjunto de navegación aérea y el Sr. Paul Lamy, Consultor de la Dirección de navegación aérea. Los secretarios adjuntos fueron: los Sres. Marcus Costa, Henry Defalque, Mitchell Fox, Henry Gourdjji, John Illson, Richard Macfarlane, Marco Merens, Miguel Ramos y Thormodur Thormodsson.

4.2 La organización administrativa de la Conferencia estuvo a cargo de la Dra. F. Liu, Directora de administración y servicios. Los servicios de traducción e interpretación fueron proporcionados por la Subdirección de idiomas y publicaciones bajo la dirección de su Jefe, el Sr. L. Cherif, quien contó con la asistencia del Sr. V.A. Somochkine (Jefe de la Sección de interpretación); la Sra. Nancy Shewan (Sección inglesa y de publicaciones); el Sr. P. J. Butler (Sección francesa); el Sr. A. Fedorchenko (Sección rusa); la Sra. A. de Cuadra-Lindstrom (Sección española); el Sr. G.M. Elbushra (Sección árabe); y el Sr. K. Li (Sección china).

4.3 La organización material de la Conferencia estuvo a cargo de la Sra. L. Dery, Jefa interina de la Sección de servicios a las Conferencias y oficinas; la Sra. R. Zagoritis, Oficial adjunta (Servicios a las Conferencias); la Sra. D. Rahmani, Supervisora, Grupo de control de documentación; el Sr. J.D. Daoust, Jefe, Servicios de reproducción, ventas y distribución externa; y el Sr. G. Beaudet, Supervisor de la Subsección de distribución interna. Otros especialistas de la Secretaría de la OACI prestaron el asesoramiento necesario a la Conferencia.

## 5. **ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**

5.1 El orden del día transmitido a la Conferencia por el Consejo fue adoptado en la primera sesión.

## 6. **DISPOSICIÓN DEL TRABAJO**

6.1 El programa de trabajo enviado a los Estados con anterioridad a la celebración de la Conferencia fue aprobado en la sesión inaugural.

6.2 De conformidad con las *Instrucciones para las Reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas* (Doc 8143) se estableció un grupo coordinador, el cual se reunió siempre que fue necesario durante la Conferencia. Los miembros de este grupo fueron la secretaria de la Conferencia, los secretarios adjuntos y los representantes de los distintos servicios de la Secretaría que prestaban ayuda a la Conferencia. El grupo pudo coordinar las actividades de la Conferencia utilizando los servicios y los locales disponibles.

## 7. **DISCURSOS INAUGURALES**

### 7.1 **Presidente del Consejo**

Me complace sobremanera darles la bienvenida a todos ustedes a esta Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional.

Considero esta Conferencia como la tercera de una serie de reuniones innovadoras que reestructurarán a fondo la forma en que gestionamos la seguridad operacional a escala mundial.

La primera reunión de esta serie fue la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de 1997 que estableció el USOAP – el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), de carácter obligatorio. La creación del USOAP constituyó un cambio paradigmático en las actitudes y políticas; por primera vez, los Estados soberanos autorizaron a un organismo de Naciones Unidas a evaluar sus respectivas capacidades para vigilar la aplicación en su territorio de normas convenidas internacionalmente.

La segunda fue la conferencia DGCA de 2006 en la que los participantes acordaron colocar los resultados del USOAP en el sitio web público de la OACI. Este acuerdo constituyó un reconocimiento tácito de que la transparencia y el intercambio de información eran dos aspectos fundamentales de un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro. No fue una decisión fácil, pero ciertamente fue una decisión acertada.

La Conferencia de esta semana se centra en el intercambio de información sobre seguridad operacional, un elemento esencial en nuestra estrategia global de seguridad operacional. Debemos basarnos en el concepto de transparencia y demostrar nuestra capacidad de trabajar juntos, como nunca antes, para mejorar aún más la seguridad operacional en aquellos lugares donde más se necesita.

Esta labor se inicia con una evaluación de la situación actual. Aunque el número de accidentes mortales ha disminuido a lo largo del último decenio a pesar del aumento del tráfico, la brecha en cuanto a los resultados de seguridad operacional entre ciertos Estados y regiones se ha ampliado.

Ahora nuestra tarea consiste en elaborar e implantar estrategias más flexibles y eficaces a fin de ayudar a aquellos Estados que se enfrentan a retos específicos a reducir sus tasas de accidentes y contribuir así a un sistema de transporte aéreo mundial operacionalmente más seguro, reforzando a la vez la seguridad operacional en otros Estados.

Para ello debemos convenir en nuevas estrategias de gestión de la seguridad operacional y debemos complementar nuestra tradicional metodología preceptiva con un enfoque más dinámico, basado en la actuación, que nos permita estar mejor preparados para lograr una reducción de las tasas actuales de accidentes.

Esta nueva modalidad de llevar a cabo nuestras actividades permitirá identificar y responder de manera más proactiva a los problemas emergentes en el ámbito de la seguridad operacional antes de que se produzcan accidentes o incidentes.

A escala mundial, se están implantando sistemas de gestión de la seguridad operacional y los Programas estatales de seguridad operacional, recientemente creados. La OACI ha adaptado sus programas en consecuencia. El enfoque de supervisión continua, concebido para el USOAP, fomenta una utilización más eficaz y eficiente de los recursos al evaluar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI por los Estados. Estas innovaciones y tendencias constituyen las piedras angulares de la estrategia de seguridad operacional de la OACI, en proceso de evolución, y proporcionarán crecientes beneficios a medida que alcancen un mayor grado de madurez.

Sí, la OACI ha adoptado irrevocablemente el enfoque basado en los riesgos y reconoce que esta decisión exige un compromiso proporcional con respecto a la gestión de riesgos. A nivel organizativo, la OACI, los Estados y las organizaciones aeronáuticas debemos hacer ajustes en nuestro modo de responder a los riesgos mediante nuestros respectivos procesos de gestión de la seguridad operacional.

Por definición, las estrategias dinámicas de seguridad operacional, que tienen por objeto evitar posibles accidentes, no pueden basarse únicamente en la reacción ante sucesos graves. Es necesario que también comprendamos cabalmente los riesgos asociados con las numerosas facetas del complejo sistema de aviación de hoy en día. Aunque regularmente se recopila una gran cantidad de datos, el problema radica en que esta información no se intercambia de forma eficaz. Ha llegado el momento de asegurar que toda la información crítica para la seguridad operacional se divulgue a toda la comunidad de la aviación internacional y se evalúe utilizando métodos de análisis armonizados a escala mundial.

Con esa finalidad, la OACI está actualmente desarrollando un sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional, de carácter interno, el cual, con el tiempo, permitirá el análisis de diversos tipos de datos, facilitando así una evaluación multidimensional de los problemas emergentes en el ámbito de la seguridad operacional.

Con todo, el éxito de estas iniciativas dependerá, en última instancia, de las decisiones de política que se adopten para facilitar el libre intercambio de información. En pocas palabras, el intercambio de valiosa información sobre seguridad operacional debe ser la norma, y no una práctica excepcional entre los Estados y los participantes del sector de la aviación.

Es evidente que el intercambio de información conlleva riesgos. Por consiguiente, es esencial que establezcamos un entorno que promueva y facilite el intercambio de información crítica para la seguridad operacional sin poner en riesgo las fuentes de información. Si no se dispone de este entorno protector, no será posible la adopción de un enfoque dinámico para la seguridad operacional.

Otro elemento crítico de una estrategia sólida y dinámica en materia de seguridad operacional consiste en contar con las competencias necesarias para lograr un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional. Considerando que los programas estatales de seguridad operacional tienen diversos grados de madurez, se precisa ser más creativos y flexibles a fin de hallar soluciones que respondan a las necesidades de cada uno de los Estados.

Una de las posibles opciones continúa siendo el concepto de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, de probada eficacia, ya que han demostrado ser capaces de superar muchos de los obstáculos a los que se enfrentan los Estados. Entre otras alternativas figuran los acuerdos bilaterales o la posibilidad de que los proveedores de servicios externos realicen los trabajos técnicos relativos a la vigilancia de la seguridad operacional. Sea cual fuere la solución que mejor responda a las necesidades, en todos los casos, la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional incumbe siempre a los Estados.

Como podrán observar, en nuestro desarrollo de una estrategia mundial de seguridad operacional hay varias opciones que deben tomarse en consideración. No obstante, en todo momento debemos ser conscientes del hecho de que, a pesar de nuestros incansables esfuerzos, un cierto grado de riesgo siempre es inherente a las operaciones de aviación. Aunque todos los accidentes son trágicos, es necesario continuar emprendiendo iniciativas en materia de seguridad operacional para prevenir que vuelvan a suceder.

Estas son sólo algunas de las cuestiones que trataremos, no sólo en los próximos días, sino también en los años venideros. Como en 1997 y en 2006, ha llegado el momento de tomar decisiones audaces y difíciles, ya que así debe procederse en pro de la comunidad de la aviación.

En términos concretos, esto es lo que espero de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional:

1. Apoyo para la transición, en el corto plazo, a un enfoque de supervisión continua para la vigilancia de la seguridad operacional.

Esto exigirá que todos ustedes se comprometan a proporcionar a la OACI información exacta y completa de modo oportuno.

Asimismo, les pido que reiteren su compromiso de mantener la transparencia de los resultados de las auditorías del USOAP y convengan en que este principio se aplique a la publicación de los problemas significativos de seguridad operacional.

2. Apoyo para integrar la información relativa a la seguridad operacional de los Estados mediante la armonización de parámetros clave para medir la seguridad operacional y la coordinación de los métodos de análisis de la seguridad operacional.

Además, el intercambio de información sobre los análisis de seguridad operacional de los Estados es esencial para que la estrategia mundial de seguridad operacional tenga éxito y les pido que, cuando sea posible, faciliten los servicios de expertos que se necesitan.

3. Afirmación de la función que desempeñan las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional.

Estas organizaciones pueden ayudar a los Estados que lo necesitan a potenciar los limitados recursos y obtener una combinación de datos que les permitan realizar análisis significativos de seguridad operacional.

4. Un acuerdo con respecto a la elaboración de un marco organizativo mundial que permita proteger a aquellos que proporcionan datos de seguridad operacional de carácter delicado utilizados para iniciativas futuras de intercambio de información.

Sin este marco de protección, la información esencial continuará siendo inaccesible para la OACI y para las demás organizaciones que participan en el análisis y resolución de problemas mundiales de seguridad operacional.

Por último, le pido a la Conferencia que considere la necesidad de crear un Anexo dedicado a la gestión de la seguridad operacional.

Esta iniciativa exige recursos y por consiguiente amerita una cuidadosa consideración; sin embargo, un Anexo dedicado a la gestión de la seguridad operacional destacará el hecho de que la seguridad operacional es un aspecto primordial de la OACI, que reviste importancia para los profesionales aeronáuticos, independientemente de sus conocimientos operacionales. Esto facilitará un enfoque coordinado para la promulgación de las prácticas que se necesitan para garantizar los niveles más altos de seguridad operacional en todo el sistema de aviación internacional.

Para concluir, damas y caballeros, deseo agradecerles por haber dedicado este tiempo para asistir a esta Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional. Estoy convencido que esta Conferencia marcará un hito más en nuestra exitosa misión de brindar a los ciudadanos de los Estados miembros de la OACI, las personas que ustedes representan, los sistemas de transporte aéreo operacionalmente más seguros a escala nacional, regional y mundial. Debemos lograr este objetivo como siempre lo hemos hecho, mediante nuestra resolución colectiva de cumplir con nuestros compromisos y tomar todas las medidas necesarias para garantizar la continua y satisfactoria evolución de una estrategia mundial de seguridad operacional.

7.2 Asimismo pronunciaron discursos inaugurales los Representantes de Japón, de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), de la Unión Europea (UE) y de la Administración Federal de Aviación (CAA). Los discursos se encuentran en el sitio web oficial de la HLSC en <http://www2.icao.int/en/HLSC/default.aspx>.

## 8. DISCURSO DE CLAUSURA

### 8.1 Secretario General

Damas y caballeros, hemos llegado al final de una Conferencia sumamente fructífera.

La Conferencia comenzó con un informe sobre el estado de los objetivos de seguridad operacional comprendidos en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación, el GASP. Como recordarán, hemos realizado considerables avances hacia el logro de algunos de los objetivos del GASP, pero aún no hemos alcanzado todos. Aunque el número de accidentes mortales y de víctimas de los

mismos ha disminuido a lo largo del último decenio, la tasa mundial de accidentes permanece constante. Constituye una inquietud significativa la diversidad en las tasas de accidentes entre Estados así como entre regiones.

Todo esto nos lleva al tema central de esta Conferencia: trabajar en colaboración, intercambiando información con el objetivo de responder a los riesgos antes de que resulten en accidentes o incidentes graves.

La Conferencia tuvo un buen comienzo en relación con la cuestión del intercambio de información ya que la OACI, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, la Comisión de la Unión Europea y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional firmaron una Declaración de intención sobre la elaboración de un acuerdo para el intercambio mundial de información sobre seguridad operacional,

Se trata de pasos audaces que estamos tomando juntos. De las deliberaciones que tuvieron lugar durante esta Conferencia se desprende claramente que la OACI debe desempeñar una función central en el intercambio de información y, puedo asegurarles, que haremos el uso más eficaz de nuestros recursos para contribuir de modo significativo.

Durante su discurso inaugural, el Presidente Kobeh pidió a esta Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional que tratara cinco áreas específicas, y desearía ahora revisar los resultados de esas deliberaciones así como sus repercusiones en relación con una futura estrategia sobre seguridad operacional.

En primer lugar, la decisión que adoptó la Conferencia de respaldar la transición a un enfoque de supervisión continua proporcionará a la OACI valiosa información sobre seguridad operacional que puede compartirse con la comunidad internacional. Complementando los sólidos datos provenientes de las auditorías del USOAP, la supervisión continua creará un flujo constante de información que permitirá detectar y mitigar de modo más oportuno los problemas emergentes en el ámbito de la seguridad operacional. Basándose en sus deliberaciones, la OACI continuará su trabajo de modo transparente, asegurando que la información adquirida mediante el proceso de supervisión continua se utilice para promover la seguridad operacional de la aviación, y no se utilice con afán de lucro o con el propósito de obtener ventajas económicas.

En segundo lugar, la Conferencia ha proporcionado la orientación necesaria para que la comunidad de la aviación pueda llevar a cabo una iniciativa de intercambio de información a escala verdaderamente internacional. La OACI convocará a grupos de expertos con miras a que el intercambio de información sobre seguridad operacional se haga realidad mediante el desarrollo de parámetros comunes para medir la seguridad operacional, métodos armonizados de análisis y la disponibilidad de las competencias técnicas requeridas. La voluntad de intercambiar información sobre seguridad operacional de carácter delicado constituye un paso esencial hacia un enfoque más dinámico para la gestión de riesgos inherentes a un entorno de operaciones complejo y dinámico. No obstante, este tipo de colaboración es esencial para influir en las decisiones estratégicas sobre seguridad operacional mediante un análisis predictivo basado en información exacta y exhaustiva, en lugar de tomar decisiones basándose principalmente en la respuesta a accidentes trágicos.

La tercera cuestión que el Presidente encargó a esta Conferencia fue afirmar la función que desempeñan las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional. Como recordarán de la exposición que la Sra. Nancy Graham presentó al inicio de la Conferencia, los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional implantados en los Estados tienen diversos grados de madurez, y

muchos carecen de los recursos necesarios para ejecutar por sí solos programas de seguridad operacional complejos. Por consiguiente, debemos asegurarnos que se dispongan de soluciones alternativas y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional pueden desempeñar esta función estratégica.

En cuarto lugar, la Conferencia respaldó el marco de seguridad operacional que propuso la OACI, lo cual constituye un paso necesario para asegurar que los numerosos componentes de nuestros respectivos programas de seguridad operacional se implanten de forma estratégica y coordinada. La OACI continuará desarrollando sus procesos internos para cerciorarse de que se establezcan objetivos realistas y que éstos se logren mediante el empleo de sólidas prácticas empresariales. Más allá del compromiso de mejorar nuestros procesos internos, la OACI tomará medidas para que se disponga de todos los documentos relacionados con la seguridad operacional en los seis idiomas oficiales de la OACI.

Por último, la Conferencia ha dado un paso importante al respaldar la creación de un Anexo dedicado a la seguridad operacional; sólo es el cuarto Anexo nuevo desde los primeros años de la OACI y el primero en los últimos 25 años. Un nuevo Anexo exigirá una considerable inversión de recursos que generará dividendos en forma de una mejor gestión y armonización de las normas y métodos recomendados de la OACI. Asimismo, el nuevo Anexo permitirá que los especialistas en seguridad operacional en la comunidad internacional adquieran una comprensión más clara de lo que se espera de ellos.

Sin embargo, independientemente de cuán robusto sea nuestro sistema de intercambio de información y nuestros métodos de análisis predictivo de la seguridad operacional, siempre tendremos que aprender lecciones difíciles como resultado de accidentes, aunque, esperamos que sean pocos y espaciados. Por consiguiente, la Conferencia ha reafirmado la necesidad de llevar a cabo investigaciones exhaustivas de todos los accidentes con el objeto de que se aprendan las lecciones y las mismas se incorporen en el marco de seguridad operacional. En consecuencia, la OACI examinará sus normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación para asegurar que se disponga de los datos necesarios para apoyar las investigaciones. Este examen incluirá las disposiciones relativas a la recuperación de datos e información de los registradores de vuelo. La OACI también evaluará los cambios que podrían ser necesarios para mejorar la vigilancia, el seguimiento de vuelos y las comunicaciones en espacios aéreos oceánicos y áreas remotas, incluido el suministro de servicios de búsqueda y salvamento oportunos y adecuados. Además, la OACI examinará las disposiciones y textos de orientación existentes relativos a las actividades en el puesto de pilotaje a fin de evaluar si se necesitan tomar medidas adicionales al respecto.

Sí, ésta ha sido una Conferencia muy productiva, pero todavía queda un considerable trabajo por realizar. Es crucial que la OACI lleve a cabo este trabajo, pero necesitaremos asignar prioridades a nuestras actividades y determinar aquellas tareas que pueden realizarse en el corto, mediano y largo plazos. Su apoyo es de crucial importancia para asegurar los recursos necesarios que nos permitan alcanzar las metas ambiciosas que esta Conferencia se ha fijado.

Como es de su conocimiento, estamos en proceso de preparar el presupuesto para el siguiente trienio y el Consejo y la Asamblea tendrán que proporcionar los recursos necesarios para lograr las metas ambiciosas que ustedes han fijado. En este contexto, deseo expresar mi profundo agradecimiento a los Emiratos Árabes Unidos por su generosa contribución de \$200 000 en apoyo de nuestras actividades en el ámbito de la seguridad operacional. Asimismo, desearía públicamente agradecer a la República de Corea por la contribución de \$100 000 que efectuó hace unos meses. Por último, deseo expresar mi constante agradecimiento a los numerosos Estados miembros que continuamente prestan asistencia a la OACI mediante la adscripción de talentosos profesionales aeronáuticos y mediante el suministro de otros recursos.

El que hayan alcanzado, en un plazo tan breve, los objetivos que esta Conferencia se había fijado es, sin duda alguna, un logro excepcional y por ello quedamos en deuda con el presidente de la conferencia, Sr. Radu Mircea Berceanu, quien demostró notables aptitudes de dirección para hacernos cumplir el orden del día. Como Secretario General, deseo agradecer a la Sra. Nancy Graham por su liderazgo y reconocer la enorme tarea de fondo realizada por su excepcional equipo en la Dirección de navegación aérea, así como la labor del personal de otras Direcciones que ayudaron a que este evento se llevara a cabo sin problemas.

Permítanme también mencionar la buena cobertura de la Conferencia en los medios de información y agradecer a las Delegaciones por ayudarnos a comunicar los logros realizados por esta Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI.

-----

**LISTA DE PARTICIPANTES**

CD	—	Delegado jefe	ADV	—	Asesor
ACD	—	Suplente del delegado jefe	COBS	—	Observador principal
D	—	Delegado	OBS	—	Observador
ICM	—	Miembro del Consejo de la OACI	ANC	—	Miembro de la Comisión de Aeronavegación
AICM	—	Suplente del miembro del Consejo de la OACI	IR	—	Representante de la OACI

**ESTADOS CONTRATANTES**

<b>Estado</b>	<b>Apellido</b>	<b>Nombre</b>	<b>Designación en la Delegación</b>
---------------	-----------------	---------------	-------------------------------------

**AFGANISTÁN**

ALAMI	R.M.	D
DORES	K.L.	ADV
IRWIN	S.	ADV
KORHONEN	J.O.	ADV

**ALEMANIA**

REICHLE	G.	CD
BURLAGE	T.	ACD
MENDEL	J.	ICM
MONNING	R.	ANC

**ARABIA SAUDITA**

KABLI	T.M.B.	ICM
ALHARTHY	A.A.	ANC
ATTIAH	K.	D
BUKHARI	A.	D
ALMAKRAN	I.	ADV

**ARGENTINA**

DÁVILA	L.R.	CD
SINGH	M. A.	ICM
PRADO	S.	AICM
GONZÁLEZ	S.A.	ANC
GELSO	J.	D

**AUSTRALIA**

MCCORMICK	J.	CD
FARQUARSON	T.	ACD
TIEDE	A.H.R.	ANC
ALECK	J.	D
BOYD	P.	D
BROOKS	L.	D
DOHERTY	J.	D
EVANS	P.K.	D
MACAULEY	K.	D

**AUSTRIA**

BIALONCZYK	M.	CD
KRZIWANEK	K.	ACD
SCHLEIFER	C.	ANC
NIRSCHL	F.	D

**BAHREIN**

ABDULRAHIM	A.	CD
MOHAMED	M.	D
YOUNES	K.	D

**BANGLADESH**

MEHDI ALAM	S.	CD
KHAN MAJIS	S.I.	ACD
AHMED	A.	D
SHAIDUR RAHMAN	M.	D

**BARBADOS**

ARCHER	E.	CD
LAKE	O.E.	D

**BÉLGICA**

DURINCKX	F.	CD
ROBERT	G.	ADV

**BENIN**

DE SOUZA	M.	D
----------	----	---

**BOLIVIA**

PARDO	J.	D
-------	----	---

**BOTSWANA**

BELAYNEH	M.	CD
EBINENG	J.	D

**BRASIL**

CARDOSO	R.	ACD
SIMAO	C.P.	ACD
MAGNO	R.	CD
ROMERA	A.	D
ALVES	J.L.F.	ANC
BASTOS	L.C.	D
CAMPOS	D.B.	D
COSTA	D.	D
IANELLI	C.	D
NASCIMIENTO	L.	D
PELLEGRINO	C.E.	D
POMPEU	J.	D
SENRA DE OLIVEIRA	R.	D
SILVA	A.	D

**BRUNEI DARUSSALEM**

JAAFAR	O.	CD
LATIF	J.	D
YOUSOF	A.	D

**BURKINA FASO**

DIEGUIMDE	M.	CD
-----------	----	----

**CAMBOYA**

EAT	S.	CD
-----	----	----

**CAMERÚN**

AZOH-MBI	S.	CD
TANKAM	P.	CD
ZOA ETUNDI	E.	ICM
BEKOLO	E.	D
ESSIMI	L.	D
MBOTTO EDIMO	F.	D
MELOM	P.	D
MENDOUGA	P.A.	D
OWONA ASSOUNOU	T.	D

**CANADÁ**

GREGOIRE	M.	CD
MCDONALD	G.	ACD
DUPUIS	L.A.	ICM
DESHAIES	M.	ANC
BOURGEOIS	G.	D
CHAMBERS	S.	D
CLITSOME	M.	D
GIRARD	N.	D
MCNAIR	D.J.	D
SHERRITT	D.	D
STANFIELD	S.	D
TADROS	W.	D
DIAMANT BOUSTEAD	J.	ADV
LACHANCE	L.	ADV
SAYFI	R.	ADV
KNAAPEN	L.	OBS
LANGLOIS	M	OBS
MARTEL	E	OBS

**CHAD**

ALI MAHAMAT ZENE	W	CD
MAHAMAT SEID	A	D
NGAKO	B	D

**CHILE**

HUEPE	J	CD
SEPULVEDA	L	ACD
GALAN	I	D
CANTILLANO GALVEZ	M	ADV
HADAD	N	ADV

**CHINA**

LI	J	CD
MA	T.	ICM
TAI	F.	ANC
FANG	J	D
JIANG	H	D
LI	J.C	D
LI	T.C	D
LIU	C.Y	D
LO	V.T	D
LO	S.M	D
NG	C.O	D
PUN	S	D
SHUM	A.	D

	WANG	Z	D
	WONG	C	D
	YANG	J	D
	YUEN	S.K	D
<b>COLOMBIA</b>			
	RUEDA	G	CD
	BEJARANO	C	D
	CAMACHO	M	D
	GONZALEZ	L.	D
	PARIS	S	D
<b>COMORAS</b>			
	ATTOUMANI	M	CD
	OUBEIDI	H	ACD
<b>CONGO</b>			
	DBOTA	S.F	CD
<b>COSTA RICA</b>			
	FERNÁNDEZ	J.	D
	LIZAMA HERNÁNDEZ	C.	D
	PADILLA	S.	D
<b>COTE D'IVOIRE</b>			
	ABOUNOUAN	J.K.	CD
	ALLA	A.J.	D
<b>CUBA</b>			
	OJEDA VIVES	A.	CD
	COLMENERO	P.L.	ACD
	LAUREDO CALDERÍN	D.	D
	CRESPO FRASQUIERI	M.M.	D
	PÉREZ ANDINO	C. R.	D
<b>DINAMARCA</b>			
	LARSEN	K.L.	CD
	VEINGBERG	P.	D
	CHRISTENSEN	F.	ADV
	STRANDDORF	J.	ADV

**ECUADOR**

BERNAL	G.	CD
GUITARRA	F.	CD
GUERRERO	F.	ACD
LASCANO	I.A.	ICM

**EGIPTO**

EL HEFNY	S.	CD
ELZANATY	M.T.	ICM
SHERIF	M.	D
SOLIMAN	M.	D

**EL SALVADOR**

APARICIO BORJAS	J.A.	ICM
-----------------	------	-----

**EMIRATOS ÁRABES UNIDOS**

AL SUWAIDI	S.M.	CD
AL HAMILI	A.	ICM
AL KAABI	R.	D
AL KHANJARI	A.	D
ALBALOOSHI	I.	D
DAY	B.	D
PIERA	A.	D
ALNAQBI	A.	ADV
CHAPMAN	D.	ADV

**ESLOVAQUIA**

BREJA	J.	CD
BRUNA	P.	D
KLUS	A.	D
NEMECEK	M.	D
VALICKOVA	R.	D

**ESLOVENIA**

JAKOMIN	I.	CD
KUNSTELJ	T.	CD
KOMAC	M.	ACD
BOSCAROL	I.	D
DOLINSEK	S.	D
HRIBAR	T.	D
JANSA	S.	D
KOCJAN	S.	D
KOSTANJSEK	T.	D
KOVACEC	L.	D

KRAPEZ	A.	D
LESNIK	S.	D
MEZNARSIC	J.	D
ZUPANIC	F.Z.	D

**ESPAÑA**

GUTIERREZ DEL CASTILLO	C.	CD
AGUADO	V.M.	ICM
HERRERO	J.	ANC
AMERIJEIRAS VALES	M.	D
HERNANDEZ- CORONADO QUINTERO	P.	D
IBARZ DEL OLMO	C.	D
MAESTRE MORENO	M.I.	D
NOGALES	J.	D
RODRÍGUEZ	L.	D
ROSAS	J.	D
BAIXERAS LLANO	E.	ADV
VERA PALMES	M.P.	ADV

**ESTADOS UNIDOS**

BABBITT	R.	CD
GILLIGAN	M.	ACD
MACINTOSH	R.	ACD
BEHRENS	D.C.	ANC
CREAMER	S.	D
FAZIO	T.	D
HERSMAN	D.	D
HUNTER	C.	D
REIMOLD	D.	D
SCHRECKENGAST	S.	D
ALLEN	J.	ADV
BAKER	D.	ADV
BARABAGALLO	J.	ADV
BURY	M.	ADV
DONOGHUE	J.A.	ADV
HAUETER	T.	ADV
JENNISON	M.	ADV
JONES	D.	ADV
LORING	C.	ADV
TIMMONS	W.	ADV
WEBSTER	J.	ADV
WESTOVER	M.	ADV
YOUNOSSI	A.	ADV
ZOELLER	T.	ADV

**ETIOPÍA**

TADEGE	M.	CD
--------	----	----

**FEDERACIÓN DE RUSIA**

NERADKO	A.	CD
NOVGORODOV	A.A.	ICM
KORSAKOV	A.A.	ANC
KORSAKOV	A.	D
SHNYREV	A.	D
KOROVKIN	V.	ADV

**FILIPINAS**

KAPUNAN	E.	CD
LERUM	J.	D
WEISS	P.	ADV

**FINLANDIA**

SALONEN	K.	CD
HENTTU	P.	D
VUOKILA	S.	ALT

**FRANCIA**

GANDIL	P.	CD
ROUSSE	F.	ACD
WACHENHEIM	M.	ICM
THEBAULT	B.	ANC
BERARD	E.	D
EYDALEINE	G.	D
GUIVARC'H	P.	D
LAPENE	L.	D
TROADEC	J.-P.	D
WELTERLIN	G.	D
ZIZI	F.	D

**GABÓN**

MINTSA-MI-OWONO	E.R.	CD
-----------------	------	----

**GHANA**

MAMPHEY	V.	CD
ALLOTEY	S.	ICM
AKATUE	E.	D
KALMONI	S.	D

**GRECIA**

MANESSIS	C.	CD
KATSANEVAKI	M.	D
KIOROGLOU	A.	D

**HAITÍ**

PIERRE	J.-L.	CD
--------	-------	----

**HUNGRÍA**

GARDUS	T.	CD
--------	----	----

**INDIA**

ZAIDI	N.	CD
MISHRA	A.	ICM
BAKSHISH	S.	OBS
SAMANT	H.	D
KATHPALIA	A.	ADV

**INDONESIA**

BAKTI	H.	CD
BARATA	B.	D
HASIBUAN	Y.	D
IDRUS	I.	D
MULYANTO	B.	D
SIRINGORINGO	S.	D
SUBEKTI	A.	D
SUPRASETYO	F.	D
SUTARMADJI	B.	D
WIDJAJA	P.	D
WISNU	D.	D

**IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)**

SHAHBAZILAR	H.	IR
-------------	----	----

**IRLANDA**

MURPHY	J.	CD
FITZPATRICK	D.	D
HUMPHREYS	K.	D
RYAN	S.	D

**ISLANDIA**

HEDINSSON	E.O.	CD
SIGURDSSON	H.	ICM

**ISLAS FIJI**

WAQA	N.	D
------	----	---

**ITALIA**

PICHECA	G.	CD
SCIACCHITANO	S.	CD
CARRABBA	G.D.	D
EMINENTE	C.	D
MARASA	B.	D
BARDARO	A.	D

**JAMAICA**

DERBY	O.L.	CD
-------	------	----

**JAPÓN**

ISHIDU	H.	ACD
BABA	S.	ICM
UMEZAWA	D.	ANC
ISHIDA	S.	D
KAJIWARA	A.	D
KITAZAWA	A.	D
MORI	H.	D
SUZUKI	K.	D
UMEZAWA	D.	OBS

**KAZAJSTÁN**

KUSSAINOV	A.	CD
AYABOV	R.	ACD
ADIMOLDA	R.	D
KHAIRGA-LIYEVA	G.	D
LASTAYEV	T.	D

**KENYA**

KINYUA	G.	D
KIOKO	H.K.	D
WAKAHIA	P.	D

**KIRGUISTÁN**

DZHUNUSHALIEV	B.	ACD
---------------	----	-----

**KUWAIT**

ALFARAH	F.	CD
ALMAHROUS	S.	ACD
ALGHANIM	S.	D

**LÍBANO**

CHAOUK	H.	CD
EID	S.	ACD

**LIBIA**

AHRIR	B.	CD
-------	----	----

**LITUANIA**

DANILEVICIUS	V.	D
--------------	----	---

**LUXEMBURGO**

DELVAL	J-M.	D
--------	------	---

**MADAGASCAR**

DOUAN	C.	CD
RAKOTO	B.M.	D
RAZAFINDRAZATO		

**MALASIA**

ABDUL RAHMAN	A.	CD
CHON	K.S.	ICM

**MALÍ**

SANOGO	T.	CD
THIAM DIALLO	A.	D

**MALTA**

BORG MARKS	G.	CD
------------	----	----

**MARRUECOS**

MANAR	A.	CD
-------	----	----

**MAURICIO**

GUNGAH	A.	CD
--------	----	----

**MÉXICO**

GONZÁLEZ	H.	CD
MÉNDEZ	D.	ACD
JIMÉNEZ	D.	D

**MÓNACO**

BAYOL	H.P.	CD
-------	------	----

**MONTENEGRO**

BRKANOVIC	E.	CD
-----------	----	----

**MOZAMBIQUE**

PINTO	A.	CD
-------	----	----

**NAMIBIA**

MUJETENGA	B.T.	ICM
-----------	------	-----

**NEPAL**

LAL SUMAN	R.C.	CD
ACHARYA	S.	D
GAUTAM	S.	D

**NICARAGUA**

BONILLA	C.	D
---------	----	---

**NÍGER**

HASSANE	O.	CD
HALIDOU	M.	ANC

**NIGERIA**

DEMUREN	H.	CD
ODUSELU	S.	ACD
ALIU	O.B.	ICM
ADEDOYIN	T.A.	D
AUYO	I.U.	D
EKUNWE	P.	D
ONYEGIRI	J.	D

**NORUEGA**

LAURITZEN	T.	
RICHARDSEN	H.	CD
ECKERBERT	B.	ANC
HERREDSVELA	T.	D
SCHSOLBERG	E.	D
SLYNGSTAD	E.	D

**NUEVA ZELANDIA**

CLEGG	S.	CD
KAY	J.	D

**PAÍSES BAJOS**

BIEN	E.	CD
BLAAUW	F.	ACD
WILBRINK	J.	D

**PAKISTÁN**

RAUHULLAH	M.	ADV
-----------	----	-----

**PANAMÁ**

GORDAY	V.	D
MCDONALD POSSO	A.	D

**POLONIA**

KRUSZYNSKI	G.	CD
GLUSZKIEWICZ	D.	ACD
KEDZIERSKI	K.	ADV
ZIELLINSKI	R.	ADV

**PORTUGAL**

FONSECA DE ALMEIDA	L.	CD
ABREU GUERRA	A.M.	D
CUNHA	J.	D
INFANTE DE LA CERDA	J.C.	D
SANTOS	A.	D

**QATAR**

AL NOAIMI	A.	CD
ALHARAM	A.	D

**REINO UNIDO**

MOOR	J.	CD
ROSSELL	M.	ICM
FLEMING	P. D.	ANC
ALCOTT	B.F.	D
CRONIN	G.	D
ELDER	H.A.	D
HAMILTON	S.	D
ROBERTS	S.R.	D

SMETHERS	M.	D
SMITH	R.	D
<b>REPÚBLICA CHECA</b>		
SCHAUTOVA	D.	CD
STOLC	J.	ACD
KLAS	J.	D
MIKA	L.	D
<b>REPÚBLICA DE COREA</b>		
YOO	H.J.	AICM
CHUNG	I.Y.	CD
KIM	C.	ICM
CHANG	M.H.	ANC
CHOI	H.	D
KU	Y.	D
PARK	H.G.	D
<b>REPÚBLICA DOMINICANA</b>		
RODRÍGUEZ ARIZA	L.P.	CD
VERAS	C.A.	ICM
BOLIVAR LEÓN	F.	D
MÉNDEZ	E.	D
ROSA	S.	D
VALDÉZ	J.	D
<b>REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA</b>		
MUNYAGI	M.T.	CD
NUNDU	O.R.	ANC
SULEIMEN	S.S.	D
NJAWA	J.M.	ADV
<b>RUMANIA</b>		
BERCEANU	R.	CD
COTRUT	C.	ICM
KALMUTCHI	P.	ANC
BRUTARU	R.	D
CIORANU	A.	D
CIUCA	M.	D
DOGARU	R.	D
DONCIU	C.	D
DONCIU	B.	D
POP	S.	D
POSTELNICU	T.	D
RADU	C.	D

	VIRLAN	C.	D
	CICEO	D.	ADV
	DOBROVOLSCHI	E.	ADV
	MUNTEANU	D.	ADV
	OPRIS	A.	ADV
<b>SANTA LUCÍA</b>			
	MCPHAIL	D.	D
<b>SENEGAL</b>			
	BESSANE	M.	CD
	DIAGNE	N.	D
	MBENGUE	P.I.	D
<b>SERBIA</b>			
	MILJKOVIC	M.	CD
	STARCEVIC	N.	D
<b>SINGAPUR</b>			
	FERNANDO	M.G.	P/ANC
	YAP	O.H.	CD
	PIN	B. K.	ICM
	FOO	A.	D
	FOONG	L.H.	D
	LOO	C.B.	D
	LOOI	H.S.	D
	PANG	M.L.	D
	POH	E.	D
	SIM	V.	D
	TOFT	M.	D
	WONG	C.W.	D
<b>SOMALIA</b>			
	MOHAMED	M.	CD
<b>SRI LANKA</b>			
	DISSANAYAKE	D.M.P.	CD
	JAYAWARDENE	K.V.N.	D
<b>SUDÁFRICA</b>			
	PEEGE	T.	CD
	MABASO	L.	ACD
	JORDAAN	C.F.	D

	MASEKO	Z.F.	D
	MOLEBATSI	L.H.	D
	SETSHOGOE	K.T.	D
	STOLS	L.	D
<b>SUDÁN</b>			
	ABDEL AZIZ AHMED	M.	CD
	HADDAD	W.	ADV
<b>SUECIA</b>			
	BYSTROM MELLER	L.	CD
	WIDLERT	S.	ACD
	ECKERBERT	B.	D
	CHRISTANSSON	S.T.	ADV
	EDEN	K-A.	ADV
	LJUNGBERG	G.	ADV
<b>SUIZA</b>			
	MULLER	P.	CD
	RUHIER	D.	ICM
	HUNNINIGHAUS	R.	ADV
<b>TAILANDIA</b>			
	HOMASAVIN	N.	COBS
<b>TIMOR-LESTE</b>			
	HENRIQUES	S.	CD
	DE OLIVEIRA LEONE	J.	D
<b>TOGO</b>			
	LATTA	D.G.	CD
	DOBOU	K.	D
<b>TRINIDAD Y TABAGO</b>			
	LUTCHMEDIAL	R.	ACD
	BLACKMAN	C.	ALT
<b>TÚNEZ</b>			
	BENKHELIFA	H.	CD
	SASSI	I.	ICM

**TURQUÍA**

YALCIN	H.	CD
AYGUN	C.	IR
EROL	U.	ADV
ERTURK	D.	ADV
KABAKCI	O.	ADV
TURKER	O.	ADV

**UCRANIA**

OSTASH	I.	CD
--------	----	----

**UGANDA**

MAKUZA	R.	CD
TWIJUKE	J.W.K.	ICM
MUNEEZA	S.	D

**URUGUAY**

IGLESIAS	J.	ACD
VILARDO	J.L.	ICM

**VENEZUELA**

BLANCO	D.	CD
CARRERO	D.B.	ICM
GAMBOA	C.	D
URDANETA	F.	D

**VIET NAM**

PHAM QUY	T.	CD
LUU VAN	D.	D
BUI VAN	V.	D
DINH VIET	S.	D
DO QUANG	T.	D
HO MINH	T.	D
LAI XUAN	T.	ACD
NGUYEN VAN	T.	D
PHAN LE	Q.	D
TRAN THUY	M.	D

---

**ORGANIZACIONES INTERNACIONALES**


---

**CAAC**

EL ALJ	M.	OBS
EL KADY	M.I.	OBS

**ACI**

GAMPER	D.	OBS
GITTERS	A.	OBS

**ACVFG**

EPHRAIMSON-ABT	H.	OBS
----------------	----	-----

**CAFAC**

WAKO	C.	COBS
DJIBO	B.	OBS
FIKRU	M.	OBS
KABALIKA	C.	OBS
ONYEYIRI	F.C.	OBS

**ANAC**

BA	O.M.	OBS
----	------	-----

**ASECNA**

COURBIN	J.	COBS
MARCELLIN	A.P.	OBS
MBELLA MBELLA	S.P.	OBS
SAMAKE	W.	OBS
VEILLARD	A.	OBS

**CANSO**

DAVID	J.	OBS
HOEVEN	E.	OBS

**COCESNA**

VARGAS	J.	OBS
--------	----	-----

**COSCAP**

CORMIER	L.	OBS
---------	----	-----

**COSPAS-SARSAT**

BERTOIA	C.	OBS
LEVESQUE	D.	OBS

**EAC-CASSOA**

MAUGO	M.O.	COBS
-------	------	------

**AESA**

GOUDOU	P.	COBS
VINCENT	J.	OBS

**CE**

DE VOS	K.	OBS
HOLELEI	H.	OBS
KAZATSAY	Z.	OBS
RATAJCZYK	M.	OBS

**CEAC**

AUER	A.	OBS
JONKER	J.	OBS
KIRK	P.	OBS

**ECCAS**

LIBEBELE	J-P.	COBS
----------	------	------

**UE-ISIS**

THORSEN	P.	OBS
---------	----	-----

**EUROCONTROL**

BAYRAKTUTAR	D.	OBS
BLAIZE	M.	OBS
LICU	A.	OBS
MCMILLAN	D.	OBS
MORSHECK	H-J.	OBS
VAZQUEZ SANZ	J.	OBS

**FSF**

VOSS	W.	COBS
FRANCIS	R.	OBS

**IAC**

MOROZOV	A.	COBS
DOROFEYEV	V.	OBS
FILATOV	A.	OBS

**IAOPA**

SHEEHAN	J.	COBS
---------	----	------

**IATA**

COMBER	M.	OBS
GLAESER	C.	OBS
MATSCHINGG	G.	OBS
SAYYED	R.	OBS
TREE	J.	OBS

**IBAC**

SPRUSTON	D.	COBS
CARR	D.	OBS
INGLETON	P.	OBS

**ICCAIA**

AALDERS	L.	COBS
SCHMITT	C.	COBS
HEIJL	M.	OBS
JETTE	H.	OBS
KIHM	D.	OBS
MCVENES	T.	OBS
YOUNG	R.	OBS

**IFALPA**

LIMÓN	C.	COBS
MCCARTHY	P.	IR
ADAMUS	D.	OBS
COUCHMAN	C.	OBS
SALAS	C.	OBS

**IFATCA**

BEADLE	A.	OBS
--------	----	-----

**IFATSEA**

OUELLETTE	Y.	OBS
-----------	----	-----

**IFHA**

YORK	D.	COBS
------	----	------

**CLAC**

OSPINA	M.	COBS
--------	----	------

**NU**

DIVOUNGUY	S.D.	CD
-----------	------	----

**NU DFS**

PETRUNOV	E.	OBS
----------	----	-----

**NU PMA**

ARROYO	C.	COBS
--------	----	------

**NU BANCO MUNDIAL**

SCHLUMBERGER	C.	COBS
--------------	----	------

**PERSONAL DE LA OACI**

ABEYRATNE	Ruwantissa	Funcionaria de la OACI
ALBERNY	Thierry	Funcionario de la OACI
AWAN	Mokhtar	Funcionario de la OACI
BARRETTE	Nicole	Funcionaria de la OACI
BARTON	Mike	Funcionario de la OACI
BEGIN	John	Funcionario de la OACI
BERNAL	Guillermo	Funcionario de la OACI
CARY	Leslie	Funcionaria de la OACI
COLLINS	CJ	Funcionario de la OACI
COOPER	Diana	Funcionaria de la OACI
COUTU	Alain	Funcionario de la OACI
DE KOCK	André	Funcionario de la OACI
DE LEÓN	Gustavo	Funcionario de la OACI
DIALLO	Daniela	Funcionaria de la OACI
EKOTO	Romain	Funcionario de la OACI
EUSSNER	Ansgar	Funcionario de la OACI
EVANS	Anthony	Funcionario de la OACI
EVANS DEMARIA	David	Funcionario de la OACI
GALLEGO	Ruben	Funcionario de la OACI
GARDILCIC	Drazen	Funcionario de la OACI
GUERRERO	Fernando	Funcionario de la OACI
GUIARRA	Fidel	Funcionario de la OACI

---

HEFTBERGER	RoseMarie	Funcionaria de la OACI
HOHM	Michael	Funcionario de la OACI
HOUMMADY	Mostafa	Funcionario de la OACI
HUANG	Jiefang	Funcionario de la OACI
JUN	Soo-ho	Funcionario de la OACI
LAMOSA	Juan	Funcionario de la OACI
LEPAGE	Andre	Funcionario de la OACI
LEWTAS	David	Funcionario de la OACI
LOW	Remington	Funcionario de la OACI
LUONG	Quang Tan	Funcionario de la OACI
MAIOLLA	Vaughn	Funcionario de la OACI
MARTÍNEZ RODRÍGUEZ	Diego	Funcionario de la OACI
MERENS	Marco	Funcionario de la OACI
MILLAR	Michelle	Funcionario de la OACI
MIR	Yahya	Funcionario de la OACI
ORTIZ	Edward	Funcionario de la OACI
PRETORIUS	Herman	Funcionario de la OACI
SANDER-FISCHER	Wolfgang	Funcionario de la OACI
STRATHDEE	James	Funcionario de la OACI
SUÁREZ	Sofia	Funcionaria de la OACI
SUDARSHAN	Hindupur	Funcionario de la OACI
TEO	Gim Thong	Funcionario de la OACI
THORNE	Linnel	Funcionaria de la OACI
VERNHES	Cécile	Funcionaria de la OACI
WAFFO	Jean Claude	Funcionario de la OACI
WANG	Yong	Funcionario de la OACI
WANG	Yuanzheng	Funcionario de la OACI
SÁNCHEZ GUTIERREZ	Abelardo	Consultor

---

#### ORGANIZADORES DE LA CONFERENCIA

---

KOBEH GONZÁLEZ	R.	Presidente del Consejo
BENJAMIN	R.	Secretario General
BONILLA	Adriana	Funcionaria de la OACI
CHOUHA	Fabiola R.	Funcionaria de la OACI
COOPER	Diana	Funcionaria de la OACI
COOPER	Denise	Funcionaria de la OACI
COSTA	Marcus	Funcionario de la OACI
DEFALQUE	Henry	Funcionario de la OACI
FATTAH	Yuri	Funcionario de la OACI
FOX	Mitchell	Funcionario de la OACI
GALOTTI	Vince	Funcionario de la OACI
GNEHM	Elizabeth	Funcionaria de la OACI
GOURDJI	Henry	Funcionario de la OACI
GRAHAM	Nancy	Funcionaria de la OACI
GUIANG	Arlene	Funcionaria de la OACI
ILLSON	John	Funcionario de la OACI

---

LANE	Donna	Funcionaria de la OACI
MACFARLANE	Richard	Funcionario de la OACI
MARIN	Miguel	Funcionario de la OACI
MERENS	Marco	Funcionario de la OACI
MORIN	Sharron	Funcionaria de la OACI
RAMOS	Miguel	Funcionario de la OACI
THORMODSSON	Thormodur	Funcionario de la OACI
WILKINSON	David	Funcionario de la OACI
LAMY	Paul	Consultor

-----



---

## ORDEN DEL DÍA Y NOTAS EXPLICATIVAS

**Generalidades.** La cuestión 1 es de carácter informativo, dirigida a proporcionar un contexto de seguridad más amplio para la Conferencia. Las cuestiones 2 y 3 son de carácter ejecutivo, dirigidas a obtener compromisos y generar recomendaciones que se consideraran necesarias para el progreso eficaz y eficiente de las actividades clave de la OACI, los Estados y la industria.

### **CUESTIÓN 1: FUNDAMENTOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN MUNDIAL**

La aviación civil internacional continúa siendo el modo de transporte masivo más seguro y uno de los sistemas de producción más seguros en la historia de los sistemas industriales. Los niveles de seguridad operacional alcanzados crean más presión en la aviación y sus organizaciones para sostener y mejorar dichos niveles, lo que exige nuevos enfoques para la gestión de la seguridad operacional así como un examen de los procesos que las organizaciones de aviación deben desarrollar para aplicar esos nuevos enfoques. Esta combinación de nuevos enfoques y procesos orgánicos revisados para la gestión de la seguridad operacional constituye el fundamento para mejorar los elevados niveles de seguridad operacional que ha logrado la aviación civil internacional.

#### **Tema 1.1 Marco de seguridad operacional de la OACI**

La OACI ha emprendido un examen importante de sus procesos internos en apoyo de la seguridad operacional y la sostenibilidad de la aviación civil internacional. El desarrollo de un proceso interno para la toma de decisiones de seguridad operacional, basado en una perspectiva sistémica, sostenido por datos de seguridad operacional globales y vigilado por medio de la medición de la performance está próximo a ser completado. Con esto, la OACI procura orientar con el ejemplo y aplicar métodos de gestión de la seguridad operacional similares a los que se exigen a los Estados y la industria. En el marco de este tema del orden del día se presentará un panorama del marco de seguridad operacional de la OACI, que incluye las funciones conexas y las interrelaciones entre dicho marco y las iniciativas en curso, tales como el Plan global para la seguridad operacional de la aviación, la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial y los grupos regionales sobre seguridad operacional de la aviación, y el Proceso interno de gestión de la seguridad operacional (ISMP), en evolución, de la OACI. Además, se procurará obtener el respaldo de la Conferencia para el marco de seguridad operacional y el correspondiente ISMP de apoyo.

#### **Tema 1.2 Evolución del proceso de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI**

El objetivo del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) es promover la seguridad operacional de la aviación a escala mundial por medio de auditorías regulares de los Estados contratantes, a fin de determinar la capacidad de los Estados respecto a la vigilancia de la seguridad operacional. En el marco del enfoque sistémico global (CSA), el USOAP utiliza fundamentalmente auditorías que verifican el cumplimiento de las normas. En su continuación después de 2010, en el marco del enfoque de supervisión continua (CMA), el USOAP ampliaría la evaluación del cumplimiento para incorporar un enfoque basado en la gestión de los riesgos de seguridad operacional. Se presentará a la Conferencia un informe sobre la evolución del proceso de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, en el que se destacará la transición de las auditorías periódicas sobre el cumplimiento de las normas a la supervisión continua de los riesgos de seguridad operacional, y se incluirá un examen de la forma en que se efectuará la transición a un CMA.

## **CUESTIÓN 2: TRANSICIÓN A LA GESTIÓN DINÁMICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

El cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) ha sido y continuará siendo una piedra angular de la seguridad operacional de la aviación civil internacional. No obstante, los niveles de seguridad operacional alcanzados hacen que a la aviación civil internacional le resulte cada vez más difícil mantener un enfoque basado exclusivamente en el cumplimiento de las normas para la gestión de la seguridad operacional. Por lo tanto, es indispensable complementar el enfoque basado en el cumplimiento de las normas con un enfoque basado en la performance. Un primer ejemplo de este enfoque basado en la performance es la implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) para la industria. Tal enfoque se ha extendido ahora a los Estados por medio del programa estatal de seguridad operacional (SSP).

### **Tema 2.1: Gestión de la transición a la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP)**

El programa estatal de seguridad operacional (SSP) es un sistema para la gestión de la seguridad operacional dentro de un Estado. El SSP proporciona una plataforma que permite a los Estados y a las organizaciones de aviación civil aplicar dos principios básicos de gestión de la seguridad operacional para el desempeño de sus funciones en esta materia: la gestión de los riesgos de seguridad operacional (SRM) y la garantía de seguridad operacional (SA). El SSP es también un marco estructural que permite que el Estado y los proveedores de servicios de aviación dentro del Estado interactúen de un modo más eficaz en la resolución de problemas de seguridad operacional. En el marco de este tema del orden del día, se procurará obtener el acuerdo de la Conferencia para una “lista” de actividades específicas de la OACI y los Estados y, cuando corresponda, de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, que habrá de ponerse en práctica como salvaguarda durante la transición a la implantación de un entorno SSP.

### **Tema 2.2: Relación entre el SSP y el enfoque de vigilancia continua (CMA)**

El enfoque de supervisión continua (CMA) para el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) es parte de uno de los programas de seguridad operacional más importantes de la OACI. El CMA incluirá la elaboración e implantación de un sistema de presentación de informes y gestión de datos en línea, que permitirá a la OACI seguir de cerca permanentemente las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados contratantes, mediante un enfoque armonizado y uniforme orientado a la evaluación del nivel de seguridad operacional de las actividades de aviación y de las capacidades de gestión de la seguridad operacional. Los principios de gestión de la seguridad operacional subyacentes en el SSP sirven de apoyo a la realización de actividades dinámicas que proporcionarán fuentes de información sobre seguridad operacional que se usarán en el marco del CMA junto con otras fuentes de datos de seguridad operacional para ayudar a mantener un perfil claro, preciso y actualizado de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. Por lo tanto, el CMA podría considerarse como el medio para la futura vigilancia del SSP. Si bien el SSP y el CMA están estrechamente relacionados, éstos son programas diferentes. En el marco de este tema del orden del día, se examinará la relación que se está desarrollando entre el SSP y el CMA y se procurará obtener el acuerdo de la Conferencia sobre la dirección que debe seguir dicha relación.

### **Tema 2.3 Intercambio de información sobre seguridad operacional**

En el marco de este tema del orden del día, se presentará a la Conferencia un examen de las bases de datos y los sistemas de información sobre seguridad operacional disponibles para la

aviación civil internacional, y se pedirá a la Conferencia que examine y acepte la naturaleza y el alcance de los datos y de la información sobre seguridad operacional que se han de intercambiar, entre quiénes se intercambiarán, los criterios para su selección y la necesidad de formas específicas de colaboración con la industria. El programa estatal de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) son sistemas de gestión de la seguridad operacional para ser usados por los Estados y los proveedores de servicios respectivamente. Los sistemas de gestión se basan en mediciones. Como tales, tanto el SSP como el SMS necesitan recibir constantemente un flujo de datos de seguridad operacional para determinar en qué medida las actividades comprendidas en la gestión de los riesgos de seguridad operacional (SRM) y la garantía de seguridad operacional (SA) alcanzan sus objetivos. El SSP y el SMS no funcionarán sin recibir un flujo constante de datos de seguridad operacional.

#### **Tema 2.4      Protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional**

Este tema del orden del día está estrechamente relacionado con el tema 2.3. Disponer de datos de seguridad operacional no es un problema en la aviación civil internacional. La cuestión es asegurar que se recibe un flujo constante de datos de seguridad operacional, protegiendo los datos provenientes de fuentes de seguridad operacional para que no se usen de un modo inapropiado, dado que es indispensable mantener un flujo constante de datos de seguridad operacional para el verdadero adelanto de la gestión de la seguridad operacional en la aviación civil internacional. La premisa básica debería ser que la protección debe efectuarse a un nivel que corresponda a la naturaleza de los datos que genera cada fuente y que esa protección no interfiera en la administración y aplicación de los regímenes jurídicos de los Estados. En el marco de este tema del orden del día se examinará el nuevo enfoque de las iniciativas existentes y se pedirá a la Conferencia que convenga en intervenciones específicas de la OACI y los Estados y, cuando corresponda, de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, para abordar todas las dimensiones importantes de la protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional.

#### **Tema 2.5      Implantación de un nuevo proceso de gestión de la seguridad operacional**

La necesidad de elaborar un nuevo Anexo dedicado a los procesos de seguridad operacional se discutió por primera vez durante la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (DGCA/06), celebrada en la OACI en marzo de 2006. Las medidas de seguimiento del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación condujeron a la conclusión de que, en ese momento, no había razones suficientes para que la OACI justificara la elaboración del nuevo Anexo dedicado a los procesos de seguridad operacional. Los últimos acontecimientos en la OACI, los Estados y la industria en cuanto a las actividades relacionadas con la gestión de la seguridad operacional y que están orientadas hacia la actuación son fundamento suficiente para volver a considerar la necesidad de elaborar un nuevo Anexo dedicado a los procesos de seguridad operacional, como lo propuso originalmente la DGCA/06. Bajo este tema del orden del día, se presentarán las actividades internas iniciales de la OACI y se explorará la necesidad de elaborar el nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional cuyo contenido básico sería el marco SSP de la OACI.

### **CUESTIÓN 3: OTRAS CUESTIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

#### **Tema 3.1:      Armonización de las normas y los procesos para abordar otras cuestiones de seguridad operacional**

Se invitará a la Conferencia a que se comprometa respecto a las medidas para reducir las exigencias de que los titulares de certificados cumplan con múltiples requisitos, similares aunque diferentes, conforme a las múltiples normas de certificación existentes, lo cual disminuiría la carga

administrativa y financiera de los titulares de certificados, por ejemplo, organismos de mantenimiento reconocidos (AMO), titulares de certificados de tipo y organizaciones de instrucción reconocidas (ATO), y a la vez mitigaría las posibles consecuencias para la seguridad operacional que crea dicha carga.

**Tema 3.2:           Iniciativas en materia de seguridad operacional resultantes de accidentes recientes**

Bajo este tema, la Conferencia examinará cuestiones de seguridad operacional que se derivan de accidentes recientes. Entre dichas cuestiones figura el mejoramiento de las actividades de búsqueda y salvamento, capacitación y recuperación de datos de accidentes que ocurren en zonas marinas u otras áreas remotas e inaccesibles. En la Conferencia también se tratará la cuestión relativa al mejoramiento de las prácticas y los procedimientos actuales asociados a las listas de verificación del puesto de pilotaje y de la configuración de la aeronave como componentes integrales de la gestión de la seguridad operacional.

**Tema 3.3:           Otras cuestiones relacionadas con la seguridad operacional**

Bajo este tema, se tratarán otras cuestiones que se juzguen necesarias a la luz de la experiencia operacional reciente.

-----

## PROGRAMA DE TRABAJO

SESIÓN	HORA	LUNES, 29 DE MARZO DE 2010	MARTES, 30 DE MARZO DE 2010	MIÉRCOLES, 31 DE MARZO DE 2010	JUEVES, 1 DE ABRIL DE 2010
1	9:00 a 10:45	<b>SEMINARIO PREVIO A LA CONFERENCIA</b> 1. Ponencia de la OACI sobre el SMS y el SSP 2. Ponencia de la OACI sobre el CMA 3. Experiencia en SMS/SSP en los Estados – Ponente (se anunciará próximamente)	2. <b>Hacia una gestión dinámica de la seguridad operacional</b> 2.1: Cómo manejar la transición hacia la implantación de un ambiente SSP	2.5: Cómo implantar el nuevo proceso de gestión de la seguridad operacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobación de las conclusiones y recomendaciones</li> </ul>
10:45 a 11:15 PAUSA					
2	11:15 a 12:30	4. Experiencia en SMS/SSP en los Estados – Ponente (se anunciará próximamente) 5. Experiencia en SMS/SSP en los Estados – Ponente (se anunciará próximamente) 6. Experiencia en SMS/SSP en los Estados – Ponente (se anunciará próximamente)	2.2: Relación entre el programa SSP y el marco CMA	3. <b>Otras cuestiones de seguridad operacional</b> 3.1 Armonización de las normas y procesos para tratar otras cuestiones de seguridad operacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobación de las conclusiones y recomendaciones (continúa)</li> <li>• Otros asuntos</li> <li>• Clausura</li> </ul>
12:30 a 14:00 PAUSA PARA ALMORZAR					
3	14:00 a 15:15	<b>CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL (2010)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inauguración oficial</li> </ul>	2.3: Intercambio de información sobre seguridad operacional	3.2 Iniciativas en materia de seguridad operacional derivadas de los últimos accidentes	
15:15 a 15:45 PAUSA					
4	15:45 a 17:00	- Presentación de la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial 1. <b>Los fundamentos de seguridad operacional de la aviación mundial</b> 1.1: El marco de seguridad operacional de la OACI 1.2: Evolución del proceso de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI	2.4: Protección de fuentes de información sobre seguridad operacional	3.3 Otros temas relacionados con la seguridad operacional	
Programa vespertino 18:00 a 20:00		Recepción			



## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### Inauguración de la Conferencia

1. El Sr. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la OACI, en calidad de presidente interino, declaró inaugurada la Conferencia.
2. El Presidente puso énfasis en que, hasta ahora, se habían inscrito a la Conferencia delegados de 110 Estados contratantes y observadores que representan a 28 organizaciones internacionales, con lo que el número de participantes asciende a 430.

### Presentación de los funcionarios de la Secretaría de la OACI

3. La Sra. Nancy Graham, Directora de navegación aérea, presentó al Secretario General, Sr. Raymond Benjamin, a los demás Directores de la Secretaría, a los Directores regionales y a los funcionarios de la Secretaría de la OACI que prestarán asistencia en las deliberaciones de la Conferencia.

### Elección del presidente de la Conferencia

4. A propuesta del Delegado jefe de Australia, con el apoyo del Delegado jefe de Camerún, se eligió por aclamación al Sr. Radu Mircea Berceanu, de Rumania, como presidente de la Conferencia.
5. A propuesta del Delegado jefe de los Emiratos Árabes Unidos, con el apoyo del Delegado jefe de Brasil, se eligió por aclamación al Dr. Harold Olusegun Demuren, de Nigeria, como vicepresidente de la Conferencia.

### Adopción del orden del día y aprobación del programa de trabajo

6. La Conferencia adoptó el orden del día propuesto en el Apéndice A de la nota HLSC 2010-WP/1 Revisada.
7. Por consiguiente, la Conferencia aprobó el programa de trabajo propuesto en el Apéndice B de la nota HLSC 2010-WP/1 Revisada. Se tomó nota debidamente de las reglas para llevar a cabo la Conferencia que se propusieron en el Apéndice C de dicha nota.

### Presentación de la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial por la Directora de navegación aérea

8. A petición del presidente, la Directora de navegación aérea expuso la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial en nombre de la OACI. Durante su exposición (disponible en el sitio web de la Conferencia), la Directora invitó a la Conferencia a:
  - proporcionar orientación para el desarrollo del enfoque de vigilancia continua;
  - asistir en la transición a un entorno de gestión de la seguridad operacional;
  - proporcionar el asesoramiento que se requiera para permitir el libre intercambio de información sobre seguridad operacional; y
  - considerar alternativas para los Estados que tengan niveles de madurez distintos en el ámbito de la seguridad operacional.

**CUESTIÓN 1: FUNDAMENTOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN MUNDIAL****Tema 1.1: Marco de seguridad operacional de la OACI  
HLSC 2010-WP/2, HLSC 2010-WP/16 y HLSC 2010-WP/45  
HLSC 2010-IP/22**

9. La nota HLSC 2010-WP/2, titulada “El marco de seguridad operacional de la OACI”, se presentó a la consideración de la Conferencia. El tema también se trató en dos notas de estudio (WP/16 y WP/45) que fueron presentadas por: España en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros, por los otros Estados miembros de la CEAC, y por EUROCONTROL; y por el IBAC, respectivamente. Una nota de información, la IP/22, presentada por el ACI, también se relacionaba con este tema.

10. Se tomó nota de que en la nota WP/2 se presentaba el proceso organizativo revisado que la OACI está desarrollando para la gestión de la seguridad operacional y la sostenibilidad de la aviación civil internacional. En el debate que siguió, los delegados dieron su amplio apoyo a la transición del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional al enfoque de supervisión continua; a la implantación en curso de los programas estatales de seguridad operacional y los sistemas de gestión de la seguridad operacional; al desarrollo de un sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional; al establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional; y al desarrollo de grupos regionales de seguridad operacional de la aviación.

11. Los delegados acogieron con beneplácito el paso a un proceso de toma de decisiones basado en datos, pero señalaron que la información que se proporcione a la OACI a través de la ejecución de programas estatales de seguridad operacional será crítica y que el plan global para la seguridad operacional de la aviación que incluye sus iniciativas mundiales de seguridad operacional necesitará examinarse y modificarse para apoyar ese requisito. También, se puso énfasis en que las primeras prioridades deberían estar en las medidas que son de carácter mundial y no regional.

12. Al establecer una relación entre las notas WP/2 y WP/16 en lo que respecta al establecimiento de un sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional, un delegado destacó la dificultad de analizar datos sin procesar sobre accidentes/incidentes a escala mundial. Se sugirió que sería más realista si el análisis de los datos sin procesar se hiciera en el ámbito de las organizaciones estatales y que la OACI recopilara dichos datos a partir de la información de los Estados que resultara del análisis.

13. Con el ánimo de intercambiar información, los delegados apoyaron la necesidad de que la información fuera transparente para el público viajero; esto se consideró que era muy innovador por parte de la OACI y que respondía a una necesidad moral de que se estableciera dicho sistema público.

14. Durante las deliberaciones, se tomó nota de que había necesidad de integrar la estrategia de seguridad operacional de la aviación corporativa en el plan global para la seguridad operacional de la aviación y en los programas estatales de seguridad operacional, ya que las iniciativas en materia de seguridad operacional de la aviación corporativa son compatibles con los conceptos del marco de seguridad operacional propuesto. Para incorporar los datos de la aviación corporativa, los delegados pidieron que se reconocieran los diferentes tipos de aviación y dijeron que se necesitaría tener en cuenta las características especiales, pero que la aviación corporativa en particular tenía sistemas maduros capaces de contribuir a los procesos mundiales de análisis de la seguridad operacional.

15. Al resumir las deliberaciones, el presidente tomó nota del apoyo general dado al marco de seguridad operacional de la OACI, centrándose en el nivel superior de la información relativa a dicha seguridad y en el apoyo inicial para el establecimiento de un Anexo nuevo dedicado a los procesos de seguridad operacional, lo que se debatirá en el marco del Tema 2.5.

**Tema 1.2: Evolución del proceso de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI**

**HLSC 2010-WP/3, HLSC 2010-WP/18, HLSC 2010-WP/28, HLSC 2010-WP/55, HLSC 2010-WP/61, Revisada, HLSC 2010-WP/76 Revisada**

16. Se sometió a la consideración de la Conferencia la nota HLSC 2010-WP/3, “Resultados de las auditorías con enfoque sistémico global del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y evolución del programa más allá de 2010 aplicando un enfoque de supervisión continua”. Este tema también se trató en las notas WP/18 presentada por España en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL; WP/28 presentada por Australia, WP/55 presentada por Brasil, WP/61 presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), y WP/76 Revisada, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

17. Se reconoció que el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) había constituido un importante logro para la seguridad operacional que había proporcionado medidas para evaluar la capacidad de vigilancia de los Estados y determinar los aspectos que debían mejorarse. Si bien se apoyó sin reservas la implantación del enfoque de supervisión continua (CMA) para el USOAP, diversos delegados manifestaron la inquietud de que el período de transición de dos años que prevé la OACI podía resultar insuficiente para que los Estados se prepararan, y por ello solicitaron un período de transición más extenso. Por su parte, otros delegados opinaron que el período de transición no debería prorrogarse continuamente, ya que podrían verse comprometidos los beneficios que en materia de seguridad operacional y eficiencia se esperan del CMA. Algunos delegados indicaron que debería respaldarse el término previsto de dos años siempre que la transición otorgue flexibilidad para atender a la capacidad de los Estados para implantar el CMA. Se dijo también que deberían presentarse al Consejo de la OACI informes sobre el avance en el desarrollo del CMA y decidir si resulta necesario ampliar el período de transición.

18. En respuesta a estos comentarios e inquietudes, se aclaró que el USOAP ya había permitido recopilar gran cantidad de datos durante la realización de las auditorías en el marco del enfoque sistémico global (CSA), por lo que el requerimiento a los Estados de proporcionar información se reducía simplemente a actualizar sus Cuestionarios de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ) y Planes de medidas correctivas (CAP) y designar a un coordinador nacional de la supervisión continua (NCCM). Se señaló que, si bien la información proporcionada por los SSP no era esencial para el funcionamiento del CMA, de todos modos serviría para trazar un cuadro más completo de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. Se puso énfasis en destacar que en el CMA las actividades se adaptarían a las necesidades de cada Estado, con un uso eficiente de la información recogida durante las auditorías anteriores en el marco del CSA, lo que redundaría en una utilización óptima de los recursos de la OACI y de los Estados. También se aclaró que el USOAP realizaría durante la transición misiones de validación coordinadas por la OACI (ICVM) para convalidar los avances en la implantación de los planes de medidas correctivas, y que además se desplegaría una gama completa de estrategias de intervención específicamente diseñadas para atender a las situaciones particulares de los Estados. Finalizado el período de transición se retomarían las auditorías en el marco CSA según correspondiera y se continuaría aplicando el principio de transparencia que actualmente se aplica al USOAP-CSA en el marco del USOAP-CMA.

19. Luego de agradecer las aclaraciones, los delegados preconizaron la adopción de un enfoque prudente, informado y flexible. En este particular, se puso especial énfasis en la necesidad de contar con textos de orientación sobre el CMA que sean claros y estén redactados en todos los idiomas oficiales y de que la OACI proporcione información adicional y más detallada que permita a los Estados evaluar las futuras exigencias de recursos financieros y humanos.

20. Se expresó acuerdo con la idea de que, en el marco del CMA, determinados arreglos existentes en los Estados pueden exigir que se designe a más de un NCMC. Los delegados también se manifestaron a favor de las asociaciones e iniciativas regionales para la seguridad operacional, como los COSCAP. Se dejó constancia de la existencia en la industria de programas de supervisión de la seguridad operacional y de la posibilidad de los Estados de acceder a los mismos en apoyo de sus iniciativas de vigilancia.

21. El presidente resumió las deliberaciones señalando que se apoyaba en forma unánime la adopción del CMA para el USOAP. En relación con las inquietudes manifestadas respecto a la duración del período de transición, el presidente dijo que se proporcionarían informes de avance periódicos al Consejo y, si fuera necesario, se otorgaría un plazo adicional para finalizar la transición. El presidente afirmó que en el CMA se tendría en cuenta la información de seguridad operacional recogida de las organizaciones regionales e internacionales y que los procedimientos permitirían designar a más de un NCMC cuando fuera necesario. En respuesta a quienes habían indicado que los Estados necesitaban más información sobre la transición, el presidente confirmó que la OACI les proporcionaría información detallada sobre la transición al CMA antes del 37º período de sesiones de la Asamblea previsto para septiembre/octubre de 2010.

## **CUESTIÓN 2: TRANSICIÓN A LA GESTIÓN DINÁMICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

### **Tema 2.1: Gestión de la transición a la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP)**

**HLSC 2010-WP/4, HLSC 2010-WP/14, HLSC 2010-WP/19, HLSC 2010-WP/46, HLSC 2010-WP/48, HLSC 2010-WP/51, HLSC 2010-WP/56, HLSC 2010-WP/59, HLSC 2010-WP/63, HLSC 2010-WP/64 y HLSC 2010-WP/68  
HLSC 2010-IP/2, HLSC 2010-IP/3 Revisada, HLSC 2010-IP/5, HLSC 2010-IP/6, HLSC 2010-IP/8, HLSC 2010-IP/10 Revisada, HLSC 2010-IP/13 y HLSC 2010-IP/18**

22. Se presentó a la Conferencia la nota HLSC 2010-WP/4 titulada “Gestión de la transición a la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP)”. Este asunto también se trató en diez notas de estudio (WP/14, WP/19, WP/46, WP/48, WP/51, WP/56, WP/59, WP/63, WP/64 y WP/68) presentadas por: China; España, en nombre de la UE y sus Estados miembros, por otros Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL; IBAC; China; Chile; Brasil; CANSO; Japón; Canadá; y la República de Corea, respectivamente. Asimismo, las siguientes ocho notas de información también estaban relacionadas con este tema: IP/2, IP/3 Revisada, IP/5, IP/6, IP/8, IP/10 Revisada, IP/13 e IP/18, presentadas por Colombia; España, en nombre de la UE y sus Estados miembros, por otros Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL; los Estados Unidos; Australia; ACSA-COCESNA; Indonesia; y, la Secretaría de la OACI, respectivamente.

23. Los delegados expresaron su apoyo general a las diversas actividades propuestas en el párrafo 4.2 de la nota WP/4 que tenían como finalidad que la gestión de la transición a un entorno SSP se realice por etapas. Los delegados comprendieron que una transición de este tipo requeriría que el enfoque tradicional normativo y preceptivo se complementara con un enfoque basado en la actuación.

Un delegado recalcó que el SSP introducía cambios considerables en las prácticas existentes con arreglo a las cuales los Estados cumplían sus responsabilidades en materia de seguridad operacional, especialmente con respecto a la elaboración de reglamentos nacionales de gestión de la seguridad operacional y de Indicadores de actuación de seguridad operacional (SPI). Otro delegado expresó inquietud por las dificultades que enfrentaban los Estados y los proveedores de servicios en la elaboración de los SPI y explicó que tales indicadores deberían tratar las inquietudes específicas de los mismos en materia de seguridad operacional. A este respecto, se sugirió que la OACI trabajara con los Estados a niveles nacional y regional a fin de lograr una metodología común para la elaboración de los SPI.

24. Durante el curso de las deliberaciones, varios delegados describieron los problemas relacionados con la seguridad operacional que sus Estados estaban enfrentando al implantar sus SSP. Un delegado trató sobre los retos de un sistema eficaz de publicación de información de seguridad operacional y subrayó la importancia de que dicho sistema fuese apoyado con la correspondiente política para su aplicación. Se reconoció de modo general que para la recopilación de datos, era necesario establecer una cultura abierta respecto a la publicación de la información. Los delegados también expresaron la necesidad de contar con textos de orientación detallados relativos a la elaboración de un nivel aceptable de seguridad operacional (ALoS) ya que esto requeriría un volumen considerable de información sobre seguridad operacional.

25. Un delegado señaló los desafíos especiales que plantea el tener una o más personas responsables de un SSP en un entorno descentralizado; así como la relación de la función dual que desempeñan los Estados como encargados de la reglamentación y proveedores de servicios: Se solicitó que la OACI analizara este aspecto más a fondo.

26. Hubo acuerdo general con respecto a la adopción de un enfoque para que la implantación de los SSP se realizara por etapas, especialmente debido a que este proceso podría representar un reto para algunos Estados por el volumen de trabajo que suponía. Por otra parte, se reconoció de modo general la utilidad de intercambiar las experiencias y lecciones aprendidas por los Estados durante la implantación de sus SSP.

27. A este respecto, se pidió a la OACI que ejerciera su liderazgo promoviendo el intercambio de información disponible sobre implantación de los SMS y los SSP, y, de ser posible, que formara un grupo de estudio que se encargara de la elaboración de textos de orientación para la implantación de los SSP. Asimismo, se pidió a la OACI que promoviera, cuando fuera posible, la utilización de los organismos regionales para supervisar el avance en la implantación de los SSP en las regiones.

28. Al resumir el intercambio de opiniones, el presidente observó que los Estados necesitaban que la transición para la implantación de los SSP se realizara por etapas y reconocían la utilidad de adoptar las mejores prácticas y normas de la industria para desarrollar una metodología para la elaboración de indicadores de actuación de seguridad operacional y establecer un nivel aceptable de seguridad operacional (ALoS) relacionados con un SSP. Asimismo, señaló la necesidad de elaborar más herramientas y textos de orientación, y de compartir las experiencias y lecciones aprendidas a nivel individual y a nivel regional durante los el proceso de elaboración e implantación de los SSP.

**Tema 2.2: Relación entre el programa estatal de seguridad operacional (SSP) y el enfoque de supervisión continua (CMA)  
HLSC 2010-WP/5, HLSC 2010-WP/31, HLSC 2010-WP/37**

29. Se presentó a la consideración de la Conferencia la nota HLSC 2010-WP/5 titulada “Relación entre el programa estatal de seguridad operacional y el enfoque de supervisión continua (CMA)”. El tema también se trató en las notas WP/31 y WP/37 presentadas por los Estados Unidos.

30. Durante las deliberaciones, se señaló la relación de beneficio mutuo entre los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y el enfoque de supervisión continua (CMA) del USOAP, en especial, el hecho de que la información de seguridad operacional derivada de uno podría complementar la información del otro. Se señaló que, en el marco del CMA del USOAP, la evaluación de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado debería incorporar herramientas que permitan determinar si se disponía de mecanismos eficaces de control de peligros y riesgos a fin de facilitar la toma de decisiones sistémica relativa a la gestión de la seguridad operacional. Se apoyó la labor realizada por el Grupo internacional de colaboración sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional con miras a establecer un marco que sirva de base para la elaboración posterior de una metodología para determinar los indicadores de actuación de seguridad operacional.

31. Al resumir los puntos de vista expresados, el presidente afirmó que la implantación eficaz de los SSP requeriría un flujo constante de información sobre seguridad operacional a fin de apoyar la evaluación y gestión de la seguridad operacional. El presidente instó a los Estados a que se comprometieran a apoyar los SSP y el CMA a medida que ambos evolucionan y alcanzan la madurez. Además, el presidente reiteró los puntos de vista expresados sobre la necesidad de que el intercambio de información generado por los SSP y el CMA esté basado en un conjunto de parámetros de medición de seguridad operacional comunes y afirmó que el intercambio de información fortalecería estos programas vinculados y de mutuo apoyo.

**Tema 2.3: Intercambio de información sobre seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/6, HLSC 2010-WP/12, HLSC 2010-WP/20 Revisada,  
HLSC 2010-WP/21, HLSC 2010-WP/29, HLSC 2010-WP/41,  
HLSC 2010-WP/47 Revisada, HLSC 2010-WP/50, HLSC 2010-WP/62 Revisada,  
HLSC 2010-WP/74 y HLSC 2010-WP/78 Revisada  
HLSC 2010-IP/7, HLSC 2010-IP/21 Revisada**

32. La nota HLSC 2010-WP/6, titulada “Propuesta para el intercambio de información sobre seguridad operacional” y la nota HLSC 2010-WP/12, titulada “Mejora de la política de transparencia de la OACI: intercambio y uso de la información en forma transparente, coherente y justa”, se sometieron a la consideración de la Conferencia. Estos asuntos también se trataron en: las notas WP/20 y WP/21, presentadas por España en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, por los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, y por EUROCONTROL; WP/29, presentada por Australia; WP/41, presentada por los Estados Unidos; WP/50, presentada por Japón; WP/74, presentada por Singapur; WP/62, presentada por la CAFAC en nombre de los Estados africanos; WP/47, presentada por IAOPA; y WP/78, presentada por la IATA. Dos notas de información IP/7, presentada por los Estados Unidos e IP/21, presentada por Nueva Zelanda, también se relacionaban con el tema 2.3.

33. Uno de los puntos de vista presentados en las notas de estudio y compartido por todos los oradores era el hecho de que el intercambio y la transparencia respecto a la información sobre seguridad operacional eran de importancia vital. Un tema que se repetía en muchas de las notas era la necesidad de contar con un flujo libre de información que pudiera utilizarse para evaluar los riesgos en materia de

seguridad operacional y desarrollar respuestas apropiadas. Se reconocía que el análisis de datos sobre seguridad operacional exige la utilización de mediciones comunes y hubo gran apoyo por el establecimiento de un grupo de expertos por la OACI para la elaboración de dichas mediciones. La importancia de una taxonomía común también se puso de relieve. Otro punto mencionado era el hecho de que para la OACI sería difícil llevar a cabo la gestión de las enormes cantidades de datos que se recopilarían por medio de los programas estatales de seguridad operacional.

34. Un factor crítico relativo al intercambio de información era el hecho de que debe existir un entendimiento claro sobre la manera de divulgar la información sobre seguridad operacional, sobre quienes tendrían acceso a ella, y también sobre el modo en que dicha información se utilizaría. Se reconoció que los aspectos jurídicos del intercambio de información constituía un importante ámbito que exigiría un examen. Se manifestó apoyo por el concepto que figuraba en WP/29, respecto a una estructura para la recopilación y divulgación de información, y en WP/62, respecto a un código de conducta que ofrecería orientación sobre el intercambio apropiado de información de manera justa y equitativa, con el objetivo fundamental de lograr la seguridad operacional. La elaboración de un código de conducta contó con amplio apoyo.

35. Una consideración clave en términos de la utilización transparente de la información sobre seguridad operacional era que ésta no debería ser utilizada con fines inapropiados, comprendida la utilización de dicha información para obtener ventajas económicas, pues se recordó que ello iría en contravención del Artículo 44 del Convenio de Chicago. Se manifestaron inquietudes sobre la propuesta contenida en WP/12 en el sentido de relacionar la expedición de los designadores de tres letras con las condiciones de seguridad operacional que existan en un Estado, pues se consideraba que ello era inapropiado; la Conferencia no pudo llegar a una conclusión en torno a esta propuesta.

36. Se puso de relieve la importancia de proporcionar asistencia a los Estados que experimentan dificultades en materia de seguridad operacional y se consideró que los proyectos de cooperación técnica por Estados y organizaciones tenían un impacto positivo.

37. Al resumir las deliberaciones el presidente bosquejó los puntos claves que se habían mencionado:

- a) que la OACI debería coordinar la integración de la información sobre seguridad operacional proporcionada por la comunidad internacional y la divulgación de inteligencia sobre seguridad operacional, según corresponda;
- b) que la OACI debería convocar un grupo de expertos para abordar la cuestión de la definición y armonización de las mediciones en materia de seguridad operacional, las necesidades conexas en materia de datos y los procesos de análisis;
- c) que la OACI, los Estados y todas las partes interesadas deberían asegurar que las medidas que adoptan para mejorar la seguridad operacional, comprendidas las relacionadas con los explotadores extranjeros, estén basadas en indicadores de seguridad operacional que sean coherentes;
- d) que la OACI debería elaborar un código de conducta relativo al intercambio de información sobre seguridad operacional a fin de asegurar que dicha información se utilice únicamente para mejorar la seguridad operacional de la aviación, y no para fines inapropiados incluido el afán de obtener ventajas económicas;

- e) que la OACI debería evaluar medidas para el aumento de la transparencia, comprendido el modo en que:
- 1) los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) podrían intercambiarse con las partes interesadas, tales como organizaciones internacionales, grupos regionales de seguridad operacional, explotadores, aeropuertos y proveedores de servicios; y
  - 2) la información SSC podría intercambiarse por último con el público de una forma que le permitiera tomar decisiones fundamentadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo.

**Tema 2.4: Protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/7, HLSC 2010-WP/22, HLSC 2010-WP/30 Revisada,  
HLSC 2010-WP/44, HLSC 2010-WP/58, HLSC 2010-WP/66, HLSC 2010-WP/72,  
HLSC 2010-WP/77 Revisada y HLSC 2010-WP/79  
HLSC 2010-IP/21 Revisada**

38. Se presentó a la consideración de la Conferencia la nota HLSC 2010-WP/7 titulada “Mejoramiento de la seguridad operacional mediante la protección de información crítica de seguridad operacional”. Asimismo, se relacionaban con el tema que era objeto de deliberación las notas WP/22, WP/30 Revisada, WP/44, WP/58, WP/66, WP/72, WP/77 Revisada y WP/79, presentadas por España en nombre de la UE y sus Estados miembros, por otros Estados miembros de la CEAC, y por EUROCONTROL; Australia; IFALPA; CANSO e IFATCA; IFATCA; Singapur; IATA; y los Estados Unidos. Además, una nota de información, la IP/21 Revisada, presentada por Nueva Zelandia, guardaba relación con este tema del orden del día.

39. Con respecto a la importancia de la información en un entorno de seguridad operacional basado en la actuación, los delegados expresaron la necesidad de que existiera confianza en la protección de los datos de seguridad operacional con respecto al uso inapropiado por las organizaciones de aviación y que se distinguiera dónde y cuándo era necesario proteger los datos de seguridad operacional/información de seguridad operacional /inteligencia de seguridad operacional de su uso inapropiado. A fin de establecer el libre flujo de información para llevar a cabo los análisis pertinentes, los delegados reconocieron la necesidad de elaborar las mejores prácticas para la protección de la información de seguridad operacional. Era imperativo que se brindara protección de los datos proporcionados voluntariamente y que la protección fuese commensurable con los datos notificados, no obstante, la transparencia en el análisis de los datos era un aspecto crucial. Además, se sugirió que se hiciera el seguimiento de las recomendaciones derivadas de las investigaciones de accidentes e incidentes y que se supervisara y confirmara la eficacia de su aplicación.

40. Los delegados pidieron que se examinaran las disposiciones comprendidas en el Anexo 13, párrafo 5.1.2 y Adjunto E, en relación con el alcance y la congruencia con respecto a la expectativa de que algunos elementos del Adjunto E podrían elevarse a la categoría de SARP. Los delegados señalaron que era necesario actualizar los mecanismos de protección y sugirieron que los principios descritos en la IP/21 podrían ser apropiados. Otros delegados señalaron la importancia de basarse en la labor realizada en el pasado al considerar la mejor práctica para la protección de datos y de información. Al señalar que se requería un considerable aporte del sector judicial, un delegado exhortó la interacción entre las autoridades judiciales y de seguridad operacional y propuso que se realizaran seminarios prácticos regionales para ayudar a elaborar estas orientaciones. Otros delegados recalcaron que era menester que la comunidad de la aviación respetara las necesidades judiciales y apoyaron la necesidad de la participación de las autoridades judiciales en las deliberaciones.

41. En la nota WP/7 se pide el establecimiento de un grupo multidisciplinario, solicitud que fue apoyada en las notas de estudio sobre el tema en las que también se proporcionó importante orientación relativa a dicho grupo. El establecimiento del grupo fue respaldado por numerosos delegados durante sus intervenciones. En apoyo de la nota WP/7, los delegados señalaron que debía mantenerse la rendición de cuentas y que no debía impedirse el proceso judicial. Un delegado señaló la dificultad de racionalizar la cultura de justicia con respecto al proceso de justicia civil y pidió que este aspecto se tuviera en cuenta durante las deliberaciones del grupo multidisciplinario. Teniendo debidamente en cuenta tanto las notas WP/6 y WP/7, y la superposición entre las tareas contempladas en el párrafo d) de la nota WP/6 y las de los párrafos b) y c) de la nota WP/7, otro delegado sugirió que estas tareas podrían llevarse a cabo más eficazmente dentro de un solo grupo de expertos multidisciplinario. Se reconoció que la naturaleza de este trabajo era particularmente distinta a la de definir y armonizar sistemas de medición de la seguridad operacional, los requisitos de datos conexos y los procesos de análisis, que lógicamente deberían ser tratados por un grupo aparte. El mismo delegado pidió que las atribuciones del grupo deberían ser claras y amplias, y que su composición debería ser debidamente especificada y, además, esta información debería ponerse a disposición de los Estados de modo oportuno. Otro delegado propuso que los conceptos consignados en la nota WP/44 como medio de mejorar la seguridad operacional y la información proporcionada en la nota WP/58 se incluyeran en las atribuciones del grupo.

42. Al resumir las deliberaciones, el presidente señaló que la protección de la información procedente de todas las fuentes disponibles de datos de seguridad operacional con respecto a su uso inapropiado era fundamental para asegurar la continua disponibilidad de dichos datos y que dicha información debería utilizarse únicamente para fines de seguridad operacional, incluida la asignación de prioridades en el ámbito de la cooperación técnica. El presidente señaló que la creación del grupo multidisciplinario había recibido pleno apoyo y que cuando se determinaran sus atribuciones, la OACI tendría en cuenta las ideas expuestas en las notas de estudio sobre esta cuestión del orden del día y en las deliberaciones al respecto. Además, la Secretaría solicitaría a los Estados que le permitieran examinar la composición de los grupos de trabajo que figurarán como propuestas en una comunicación ulterior a los Estados.

**Tema 2.5:            **Implantación de un nuevo proceso de gestión de la seguridad operacional**  
**HLSC 2010 WP/8, HLSC 2010 WP/17, HLSC 2010 WP/23**  
**HLSC 2010 WP/39, HLSC 2010 WP/52 y HLSC 2010 WP/70**  
**HLSC 2010 IP/1, HLSC 2010 IP/19 y HLSC 2010 IP/21****

43. La nota HLSC 2010 WP/8, titulada “Propuesta para un nuevo Anexo dedicado a las responsabilidades y procesos de gestión de la seguridad operacional” se sometió a la consideración de la Conferencia. También se relacionaban con el tema de las deliberaciones las notas WP/17 Revisada y WP/23 Revisada presentadas por España en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros, por los otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil y por EUROCONTROL. El asunto también se abordaba en las notas WP/39 Revisada, WP/52 y WP/70 presentadas por los Estados Unidos, el ICCAIA y Singapur, respectivamente. Además, las notas de información IP/1, IP/19 e IP/21 Revisada se relacionaban con este tema.

44. Se apoyó en forma unánime el establecimiento de un nuevo Anexo al Convenio dedicado a las responsabilidades y procesos de gestión de la seguridad operacional. Varios delegados convinieron en que la consolidación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la gestión de la seguridad operacional sería de ayuda para los Estados por lo que respecta a la elaboración de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), y apoyaría el marco de gestión de la seguridad operacional que la OACI estaba elaborando. Se consideró que ello ofrecería la oportunidad de examinar y armonizar las disposiciones existentes en

materia de gestión de la seguridad operacional y alinear el momento de su aplicación. Se señaló asimismo que dicho examen eliminaría la duplicación de SARPS en otros Anexos y, por consiguiente, mejoraría el contenido de todos los Anexos. Se propuso que en este Anexo se abordara la naturaleza integrada de la gestión de la seguridad operacional, lo cual fortalecería los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional mediante un enlace con el enfoque de supervisión continua (CMA) de la OACI. Se manifestó la opinión de que tal Anexo no sólo aclararía las disposiciones relativas a los SSP, sino que además les otorgaría la importancia que merecen. Varios delegados mencionaron que también deberían tratarse las cuestiones de transparencia y que en el nuevo Anexo deberían incluirse disposiciones relativas a la gestión de la información, en particular sobre el modo de utilizar la información sobre seguridad operacional.

45. Varios delegados mencionaron la necesidad de contar con disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional que abarquen las operaciones de la aviación general, respecto a las cuales la vigilancia de la seguridad operacional también se llevaba a cabo en los Estados. Se tomó nota de que los sucesos en el ámbito de la aviación general y de las aeronaves ligeras repercuten en la tasa general de accidentes. Se sugirió que se intentara lograr sinergias para la gestión de la seguridad operacional de la aviación general y de la aviación civil comercial.

46. Se planteó el asunto de los textos de orientación que servirían de apoyo para este nuevo Anexo, particularmente el hecho de que los textos de orientación deberían aclarar la relación existente entre el SSP y los SMS, y sus vínculos con el CMA. Se sugirió que los textos de orientación describieran las ventajas de los sistemas regionales de gestión de la seguridad operacional. Además, sugirió que el *Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9735) y los textos conexos fueran revisados a fin de reflejar la transición al CMA.

47. La necesidad de contar con mayor transparencia en cuanto a la elaboración de todos los SARPS y PANS recibió el apoyo de muchos delegados. Se consideró que la divulgación de información sobre el contexto de la elaboración de la enmienda, las repercusiones en materia de seguridad operacional y las repercusiones relativas a los costos ayudaría a mejorar la comprensión, facilitar la aplicación y reduciría la notificación de diferencias. Se indicó que algunos Estados exigían un análisis de la seguridad operacional o una evaluación del impacto, antes de poder implantar nuevos reglamentos. La realización de una evaluación del impacto y la justificación de las enmiendas de los Anexos, por la OACI, apoyaría el proceso en gran medida y reduciría los costos para los Estados.

48. Al resumir las deliberaciones, el presidente tomó nota de que la Conferencia había respaldado un nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional que apoyaría el sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional y el marco de reglamentación en materia de gestión de la seguridad operacional del Estado. El presidente confirmó que los pareceres manifestados, tanto durante las deliberaciones como en las notas presentadas sobre el tema, habrían de tenerse en cuenta al elaborar el nuevo Anexo. Además, al concluir, el presidente dijo que la OACI debería aumentar la transparencia en torno a la justificación de la elaboración de los SARPS y los PANS, y asimismo lograr que los Anexos de la OACI sean de más fácil utilización para los usuarios.

**CUESTIÓN 3: OTRAS CUESTIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL****Tema 3.1: Armonización de las normas y los procesos para abordar otras cuestiones de seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/9, HLSC 2010-WP/32, HLSC 2010-WP/33, HLSC 2010-WP/38,  
HLSC 2010-WP/40, HLSC 2010-WP/53, HLSC 2010-WP/65 y HLSC 2010-WP/73  
HLSC 2010-IP/12, HLSC 2010-IP/14 y HLSC 2010-IP/17 Revisada**

49. Se presentó a la consideración de la Conferencia la nota HLSC 2010-WP/9 titulada “Reconocimiento y validación de aprobaciones y certificados expedidos por otros Estados”. El tema también se trató en otras 7 notas de estudio (WP/32 Revisada, WP/33, WP/38, WP/40, WP/53, WP/65 y WP/73) presentadas por los Estados Unidos, ICCAIA, SRVSOP y Singapur. Asimismo, tres notas de información, IP/12, IP/14 e IP/17 Revisada, presentadas por Indonesia y CAFAC en nombre de los Estados Africanos, también se relacionaban con este tema.

50. Durante las deliberaciones que tuvieron lugar sobre el tema, los delegados expresaron su apoyo a la propuesta formulada en la nota WP/9 de armonizar los requisitos de certificación relativos a los certificados de explotadores de servicios aéreos (AOC), y los requisitos de aprobación de las organizaciones de instrucción reconocidas (ATO) y los organismos de mantenimiento reconocidos (AMO); sin embargo, se señaló que esta armonización debería basarse en datos. Los delegados también estuvieron de acuerdo en que era necesario una mejor cooperación internacional entre los Estados en materia de validación de productos y piezas certificados. Un delegado instó a que se armonizaran los AOC a escala mundial mediante el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 6.

51. Muchos participantes convinieron en que la multiplicidad de requisitos añadía una carga a los AMO y a las ATO en relación con la reglamentación, lo cual podría posiblemente desviar recursos y tener un impacto negativo en los programas críticos de seguridad operacional de los Estados y de la industria. Los delegados indicaron que los recursos debían concentrarse donde podían obtenerse los máximos beneficios. Se sugirieron diferentes medios para reducir la carga de los AMO en relación con la reglamentación tales como: acuerdos bilaterales de reconocimiento; auditorías conjuntas de reglamentación; e intercambio de información sobre las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional con respecto a los AMO, lo cual sería beneficioso ya que es de esperar que los AMO sean objeto de auditorías regulares por Estados extranjeros. Otro medio de alcanzar la armonización mundial y reducir esfuerzos duplicados consistía en recurrir a la utilización de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional.

52. Los delegados propusieron que la OACI se centrara inicialmente en la normalización del sistema de calificación para la aprobación del mantenimiento aplicable a los AMO y pidieron a la OACI que considerara la viabilidad de establecer un grupo de estudio que se encargue de identificar las necesidades de una autoridad de validación y de elaborar una propuesta para determinar el alcance de la actividad de validación con respecto a un producto o una pieza. Además, muchos delegados respaldaron los puntos de vista presentados en la nota WP/38 en relación con la armonización de los requisitos relativos a los SMS.

53. Varios participantes recalcaron la necesidad de disponer de sólidas normas y textos de orientación para apoyar un sistema estatal de validación y reconocimiento de las certificaciones, aprobaciones y aceptaciones expedidas por otros Estados. A corto plazo, un sistema de de calificación para la aprobación del mantenimiento aplicable a los AMOS sería de ayuda para los Estados. Varios delegados señalaron que era necesario ejercer debida diligencia si los Estados iban a reconocer y validar las certificaciones, aprobaciones y aceptaciones de otros Estados.

54. Al presentar un resumen del intercambio de opiniones, el presidente señaló que se había manifestado un apoyo unánime con respecto a lo expuesto en la nota WP/9 sobre la necesidad de armonizar reglas y procesos para la aprobación de organismos de mantenimiento y organizaciones de instrucción. El intercambio de información entre Estados era esencial para mantener la confianza y facilitar el reconocimiento de los AOC, AMO y ATO de otros Estados. La Conferencia reconoció y apoyó la utilización de los grupos regionales de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para reducir la carga administrativa y financiera que representa para los Estados y la industria el reconocimiento de titulares de certificado de tipo y de organismos de mantenimiento reconocidos u organizaciones de instrucción reconocidas y recomendó la creación de un grupo que se encargara de elaborar el marco para la aceptación de AOC, AMO, ATO, SMS y productos.

**Tema 3.2: Iniciativas en materia de seguridad operacional resultantes de accidentes recientes  
HLSC 2010 WP/10, HLSC 2010 WP/13, HLSC 2010 WP/15,  
HLSC 2010 WP/24, HLSC 2010 WP/25, HLSC 2010 WP/26,  
HLSC 2010 WP/43, HLSC 2010 WP/57, HLSC 2010 WP/69  
y HLSC 2010 WP/71**

55. La nota HLSC 2010 WP/10, titulada “Iniciativas de seguridad operacional resultantes de accidentes recientes” se sometió a la consideración de la Conferencia. Otras notas relacionadas con este tema eran: la nota WP/13, presentada por Emiratos Árabes Unidos; la nota WP/15, presentada por el Comité Aeronáutico Interestatal, las notas WP/24, WP/25 y WP/26 presentadas por España en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros, por los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, y por EUROCONTROL; la nota WP/43, presentada por los Estados Unidos; la nota WP/57, presentada por Brasil; la nota WP/69, presentada por la República de Corea y la nota WP/71, presentada por Singapur.

56. La nota de estudio presentada por la Secretaría de la OACI (WP/10) proporcionaba un primer examen de las iniciativas de seguridad operacional derivadas de accidentes recientes. Las notas de estudio restantes abarcaban varios asuntos conexos: el suministro de servicios de búsqueda y salvamento (SAR); los registradores de imágenes de a bordo (AIR); los registradores de datos de vuelo y su recuperación; las comunicaciones en áreas oceánicas; la aplicación de la gestión de la seguridad operacional a las actividades del puesto de pilotaje; y la seguridad operacional de las líneas aéreas regionales, así como la instrucción, la fatiga y la profesionalidad de los pilotos.

57. Uno de los temas principales que se debatieron se refería a la situación relativa a los accidentes que ocurren en alta mar, y un accidente reciente ha puesto de relieve la necesidad de mejorar la disponibilidad de datos registrados a bordo, la búsqueda y salvamento, así como las comunicaciones y vigilancia. Por lo que respecta a los registradores de datos de vuelo, se reconoció la labor ya realizada por la OACI y por Francia, y la Conferencia convino en que los trabajos deberían continuar con carácter de alta prioridad. Se mencionaron las dificultades y el costo de las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) en los casos de accidentes a gran distancia de la costa, especialmente cuando no se conoce bien el lugar del accidente. El interés de la cooperación regional respecto a las actividades SAR se puso de relieve. También se deliberó acerca de la necesidad de mejorar la capacidad de vigilancia en áreas oceánicas y se tomó nota de que la tecnología y el equipo disponibles no siempre se utilizaban plenamente.

58. Basándose en la propuesta que figuraba en una de las notas de estudio, varios participantes mencionaron el interés que los registradores de imágenes de a bordo (AIR) revestían para la investigación de accidentes. Un delegado mencionó que el asunto se había debatido durante varios años y que la cuestión de la protección de los datos registrados había constituido un impedimento.

59. Se planteó el asunto referente a las cuestiones de seguridad operacional relativas a las actividades del puesto de pilotaje, comprendidos los procedimientos operacionales normalizados y el uso de la lista de verificación. Es preciso examinar los requisitos aplicables, teniendo en cuenta el aumento de la automatización en el puesto de pilotaje y aplicando los principios de gestión de amenazas y errores (TEM) y de gestión de la seguridad operacional.

60. Al tomar nota de los diversos llamamientos relativos a la adopción de medidas por la OACI, D/ANB consideró que era importante mencionar los limitados recursos de la Secretaría. La Directora observó que sería necesario otorgar prioridad a la labor, determinar los recursos, tanto de la OACI como ajenos a la OACI, con que podía contarse, y coordinar las actividades conexas que se llevaban a cabo en las regiones.

61. Al resumir las deliberaciones el presidente bosquejó las conclusiones a las que se había llegado:

- a) que la Conferencia reafirma que todos los accidentes deben ser investigados a fondo a fin de asegurar que las lecciones sean aprendidas e integradas en el marco de seguridad operacional;
- b) que no es aceptable que un accidente no pueda investigarse completamente debido a la falta de disponibilidad de datos registrados. Como resultado de ello, la OACI debería realizar, como asunto de alta prioridad, un examen de los SARPS y textos de orientación con la finalidad de proponer a los Estados, para su consideración, toda enmienda que fuera necesaria para asegurar que los datos requeridos en apoyo de la investigación de accidentes estén disponibles, comprendidas las disposiciones relativas a la recuperación de datos e información de los registradores de vuelo;
- c) que la OACI también debería evaluar las modificaciones que pudieran ser necesarias para mejorar la vigilancia, el seguimiento de vuelos y las comunicaciones en áreas oceánicas/remotas, comprendidos los servicios de búsqueda y salvamento oportunos y adecuados, y examinar los SARPS y textos de orientación, según sea necesario;
- d) que la OACI debería examinar, con carácter prioritario, los requisitos existentes respecto a las actividades del puesto de pilotaje, el uso de la lista de verificación y los procedimientos operacionales normalizados con énfasis en las fases críticas de las operaciones de vuelo, a fin de evaluar, aplicando los principios de gestión de la seguridad operacional, las medidas ulteriores que han de adoptarse; y
- e) que la OACI debería proporcionar la información más actualizada sobre los asuntos precedentes, mediante una sesión de información en el 37º período de sesiones de la Asamblea.

**Tema 3.3: Otras cuestiones relacionadas con la seguridad operacional**  
**HLSC 2010-WP/11, HLSC 2010-WP/27, HLSC 2010-WP/34,**  
**HLSC 2010-WP/35, HLSC 2010-WP/36, HLSC 2010-WP/42,**  
**HLSC 2010-WP/49, HLSC 2010-WP/54, HLSC 2010-WP/60,**  
**HLSC 2010-WP/67 y HLSC 2010-WP/75**  
**HLSC 2010-IP/4, HLSC 2010-IP/9, HLSC 2010-IP/11, HLSC 2010-IP/15,**  
**HLSC 2010-IP/17 y HLSC 2010-IP/20**

62. *Arreglos regionales de vigilancia de la seguridad operacional*

62.1 La Conferencia estuvo de acuerdo con una declaración comprendida en la WP/11 en la que se indicaba que la organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) es una herramienta crítica para que muchos Estados puedan apoyar sus actividades a efectos de rectificar las deficiencias detectadas en las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI y cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS). Las RSOO desempeñan una función cada vez más importante en apoyar a los Estados a cumplir sus responsabilidades en materia de la vigilancia de la seguridad operacional. Por consiguiente, se consideró importante que la OACI apoyara el desarrollo y sostenibilidad de las RSOO.

62.2 Al mismo tiempo, se reconoció que no todos los Estados estaban en condiciones de ser miembros de una RSOO y que, en tales casos, era necesario explorar arreglos alternativos para llevar a cabo una vigilancia eficaz. Asimismo se reconoció que uno de los principales retos que enfrentaban las RSOO era el desarrollo de un mecanismo de financiación que asegurara su sostenibilidad a largo plazo. Un claro ejemplo lo constituía la Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO) respecto a la cual se presentaba un informe de situación en la nota WP/75. Por consiguiente, era necesario que la OACI actualizara los textos de orientación existentes sobre organizaciones regionales de vigilancia de seguridad operacional en el documento 9734 de la OACI, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte B — *Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional*, en especial con respecto a la orientación relativa a la financiación de las RSOO.

63. *La nueva generación de profesionales aeronáuticos y propuestas de instrucción armonizada*

63.1 Se presentaron a la consideración de la Conferencia tres notas sobre el tema de la instrucción. La nota WP/54 presentada por la Secretaría de la OACI contenía un informe sobre los resultados de las iniciativas relativas a la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP). El trabajo realizado en colaboración con la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) finalmente condujo a la creación de un equipo especial NGAP y a la elaboración de un programa de trabajo que incluía resultados previstos en relación con una política para la acreditación/ratificación de instituciones de instrucción, competencias para la tripulación de vuelo y los controladores de tránsito aéreo así como una estrategia de comunicación. La nota WP/27, presentada por España en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y por otros Estados miembros de la Conferencia Europea de aviación civil y EUROCONTROL, trataba la cuestión de los requisitos relativos a la futura instrucción de pilotos. Una tercera nota, WP/36, presentada por los Estados Unidos, comprendía la propuesta de un programa armonizado de instrucción para pilotos, instructores de vuelo y personal de evaluación.

63.2 La Conferencia estuvo de acuerdo en que no deberían escatimarse esfuerzos para mejorar las competencias de la tripulación de vuelo y para asegurar que se ampliara la instrucción de los profesionales aeronáuticos para responder a la demanda de nuevos procedimientos y a tecnologías cada vez más complejas. A este respecto, era esencial que los Estados apoyaran la labor del NGAP y

respaldaran las recomendaciones del equipo especial para elaborar disposiciones que se incluyeran en los SARPS de la OACI así como textos de orientación.

64. *Suspensión y revocación de certificados de tipo*

64.1 En la nota WP/35, presentada por los Estados Unidos, se señalaba que si bien la continua seguridad operacional de las aeronaves era una responsabilidad a escala mundial a cargo de los Estados de matrícula, estos Estados dependían para el desempeño de sus responsabilidades en las instrucciones del Estado de diseño para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Por esta razón, era necesario llegar a un acuerdo con respecto a la forma en que las instrucciones de aeronavegabilidad relacionadas con el diseño deberían continuar proporcionándose al Estado de matrícula en el caso de suspensión, cese o revocación del certificado de tipo por el Estado de diseño. Por consiguiente, se acordó que era necesario que la OACI facilitara la elaboración de un proceso para evaluar las responsabilidades del Estado de diseño cuando los certificados de tipo eran suspendidos o revocados.

65. *Mejora de la seguridad de las operaciones de aproximación y aterrizaje*

65.1 Como se indicaba en la nota WP/34, presentada también por los Estados Unidos, las operaciones de aproximación y aterrizaje históricamente han experimentado un elevado número de accidentes mortales y se ha determinado que las aproximaciones inestables son un factor causal en el 66% de 76 accidentes o incidentes ocurridos durante la aproximación y el aterrizaje a escala mundial. Las aproximaciones inestables tenían lugar con mayor frecuencia en procedimientos de aproximación sin guía vertical [Procedimientos de aproximación que no son de precisión (NPA)]. En el caso de los Estados Unidos, la Administración Federal de Aviación (FAA) había llevado a cabo importantes mejoras en la seguridad operacional de la fase de aproximación con la introducción de un número importante de procedimientos nuevos de navegación basada en la performance (PBN). Además, la aprobación de los sistemas de visión en vuelo mejorada (EFVS) habían mejorado la capacidad del piloto para hacer la transición visual durante la aproximación en condiciones de vuelo de baja visibilidad.

65.2 Por consiguiente, la Conferencia reconoció que la OACI necesitaba continuar sus esfuerzos para apoyar la ejecución de iniciativas que podían mejorar la seguridad operacional en todas las fases de vuelo, tal como la navegación basada en la performance.

66. *Arreglos para la celebración de reuniones cumbre internacionales a escala regional sobre seguridad en la pista*

66.1 En la WP/42, los Estados Unidos destacaron que la seguridad en la pista continúa siendo uno de los mayores retos de la aviación y, como tal, debería hacerse todo lo posible por evitar las incursiones en la pista en todos los aeropuertos del mundo. En agosto de 2007, la FAA publicó un llamamiento de acción que contenía varias iniciativas tomadas por la FAA y la industria que, como resultado, se logró una disminución de un 82% en el número de incursiones graves en la pista. Una iniciativa que resultó especialmente eficaz fue la celebración de una reunión cumbre sobre seguridad operacional en la pista que se llevó a cabo en 2007. La Conferencia convino en que deberían celebrarse reuniones cumbre internacionales a escala regional sobre seguridad en la pista con el apoyo y la asistencia de la OACI ya que constituían iniciativas importantes para detener las incursiones en la pista.

67. *Disponibilidad de textos de orientación de la OACI en sus idiomas oficiales*

67.1 En la nota WP/49, presentada por Cuba y apoyada por varios Estados, se destacó la importancia de que la OACI publique sus textos de orientación en los idiomas oficiales de la Organización. En la nota se hizo referencia a varios documentos de la OACI sobre seguridad operacional,

incluido el nuevo proyecto de Doc 8335 — *Manual of Procedures for Operations, Inspections, Certification and Continued Surveillance* (Manual de procedimientos de inspección, certificación y supervisión continua de las operaciones), el cual estaba disponible en idioma inglés únicamente.

67.2 La Conferencia convino en la importancia de disponer de documentos de la OACI sobre seguridad operacional en todos los idiomas de la Organización y en la necesidad de que la OACI asegure la asignación de fondos para este propósito. Es necesario que la OACI establezca un orden de prioridades con respecto a sus limitados recursos de traducción basándose en el riesgo para la comunidad de la aviación. Asimismo se acordó que los documentos relacionados con la seguridad operacional deberían tener prioridad sobre los documentos internos.

68. *Elaboración de textos de orientación sobre la realización de auditorías de sistemas de gestión de la seguridad operacional basándose en una gestión de la actuación en materia de seguridad operacional*

68.1 China presentó la nota WP/67 en la que se recalca la necesidad de que la OACI elaborara textos de orientación para incluirlos en el Manual de gestión de la seguridad operacional de la OACI, sobre la realización de auditorías de los sistemas de gestión de la seguridad operacional basándose en la actuación en materia de seguridad operacional. Varios Estados apoyaron esta propuesta. Se consideró que esta iniciativa haría más fácil la tarea de los Estados de supervisar los resultados específicos en la aplicación de los requisitos relativos al SMS.

69. *Financiación de la iniciativa del marco de seguridad operacional de la OACI*

69.1 En la nota WP/60, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de los Estados africanos, se recordaba a la Conferencia que los Estados africanos necesitaban asistencia para alcanzar niveles sostenibles de seguridad operacional de la aviación, y en especial para elaborar modelos de financiamiento que garantizarían la sostenibilidad de las infraestructuras y servicios suministrados. Los Estados africanos todavía enfrentaban dificultades para financiar la ejecución de iniciativas de seguridad operacional, especialmente con respecto al marco de seguridad operacional de la OACI y a la transición al enfoque de supervisión continua (CMA). Por consiguiente, la OACI necesitaba trabajar con los Estados africanos y la CAFAC para elaborar modelos de financiación apropiados basándose en el nivel de actividad en un Estado a fin de asegurar el suministro sostenible de infraestructuras y servicios.

#### **Otros asuntos**

70. No se planteó ningún otro asunto en relación con este tema del orden del día.

#### **Aprobación de las conclusiones y recomendaciones**

71. La Conferencia examinó las conclusiones y recomendaciones presentadas en las notas HLSC 2010-WP/80, WP/81, WP/82, WP/83, WP/84, WP/85, WP/86, WP/87, WP/88 y WP/89 que fueron adoptadas sujeto a enmiendas.

**Tema 1: FUNDAMENTOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL****Tema 1.1: Marco de seguridad operacional de la OACI  
HLSC 2010-WP/80****Tema 1.2: Evolución del proceso de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI  
HLSC 2010-WP/81**

72. Se añadió una recomendación a la Recomendación 1/1, en relación con la mayor transparencia de la información relativa a la seguridad operacional de la aviación civil al público viajero y asimismo, se añadió una nueva conclusión a la 1/2 en la que se indicaba que el principio de transparencia, aplicado en el enfoque sistémico global (CSA) del USOAP continuaría aplicándose en el enfoque de supervisión continua (CMA) del USOAP. Se añadió una conclusión más en la Conclusión 1/2 para indicar que, cuando fuera necesario, debería permitirse más de un Coordinador nacional de supervisión continua (NCCM) en el marco del CMA.

**Tema 2: TRANSICIÓN A LA GESTIÓN DINÁMICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL****Tema 2.1: Gestión de la transición a la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP)  
HLSC 2010-WP/82****Tema 2.2: Relación entre el SSP y el enfoque de supervisión continua (CMA)  
HLSC 2010-WP/83**

73. Se armonizaron las Conclusiones 2/1, párrafo 1.1 a) 3), Recomendación 2/1, párrafo 2/1 a) 2 y la Conclusión 2/2, párrafo 1.1.d) para reflejar la necesidad de una metodología común para la elaboración de los indicadores de actuación de seguridad operacional (SPI).

**Tema 2.3: Intercambio de información sobre seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/84**

74. Se introdujeron cambios en la Conclusión 2/3, párrafo 1.1 a) 2) y la correspondiente Recomendación 2/3, párrafos 2.1, a) 1) y 3) con respecto al intercambio de información sobre seguridad operacional. Se introdujeron cambios en la Conclusión 2/3, párrafo 1.1.b) 2) y en la Recomendación 2/3, párrafo 2.1. b) 2 relativos al apoyo financiero y técnico para ciertos Estados miembros. Además se efectuó una pequeña modificación en la Conclusión 2/3, párrafo 1.1. b) 1).

**Tema 2.4: Protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/85**

75. Se insertó la frase “y el concepto de cultura de notificación abierta” al final de la Recomendación 2/4, párrafo 2.1, c) 3). Asimismo, se añadió el párrafo d) relacionado con las recomendaciones de seguridad operacional formuladas por las autoridades encargadas de las investigaciones de accidentes e incidentes.

**Tema 2.5: Implantación de un nuevo proceso de gestión de la seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/86**

76. Se enmendó la Recomendación 2/5 para reflejar la necesidad de que la OACI trabaje en estrecha colaboración con los Estados durante la elaboración del nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional. Además se añadió un nuevo párrafo 2.1 a) para indicar que el nuevo Anexo debería facilitar el suministro de información sobre seguridad operacional relativa al Estado y al transportista aéreo al público viajero y especificar las responsabilidades de alto nivel que incumben a los Estados. Además, se incorporó el párrafo 2.1 b) para indicar que la OACI debería asegurar el más alto grado de difusión de información contextual disponible relacionada con la elaboración de SARPS y PANS.

**Tema 3: OTRAS CUESTIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

**Tema 3.1: Armonización de las normas y los procesos para abordar otras cuestiones de seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/87**

77. Las modificaciones que se hicieron a la Recomendación 3/1 fueron de carácter editorial y menores, excepto por el cambio en el párrafo 2.1 a) que fue enmendado para indicar que la información que los Estados y las partes interesadas compartirán para administrar el proceso de reconocimiento de los certificados de explotador aéreo (AOC), los organismos de mantenimiento reconocidos (AMO) y las organizaciones de instrucción reconocidas (ATO) ha de ser lo suficientemente detallada.

**Tema 3.2: Iniciativas en materia de seguridad operacional resultantes de accidentes recientes  
HLSC 2010-WP/88**

78. Se hizo una pequeña modificación a la Conclusión 3/2, párrafo 1.1 d). Además, la Recomendación 3.2, párrafos 2.1 b) y c) se enmendaron para indicar la prioridad con la que la OACI debería revisar las disposiciones relacionadas con la vigilancia, el seguimiento de vuelo y las comunicaciones de aeronaves que operan en áreas oceánicas/remotas, el suministro de servicios de búsqueda y salvamento oportunos y adecuados en áreas de necesidad y los requisitos existentes sobre las actividades en el puesto de pilotaje, la lista de verificación y el diseño de procedimientos de operación normalizados. Se insertaron dos nuevos párrafos bajo la Recomendación 2/3, párrafo 2.1 relativos a las medidas para abordar la cuestiones de seguridad operacional que resultan de accidentes que puedan tener ventajas inmediatas para la seguridad operacional, y la utilización de tecnología disponible para permitir la comunicación y vigilancia permanente sobre las áreas oceánicas y remotas.

**Tema 3.3: Otras cuestiones relacionadas con la seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/89**

79. Se introdujo un cambio en la Conclusión 3/3, párrafos 1.1 a) 4) y 1.1 b) 2) y en la correspondiente Recomendación 3/3, párrafos 2.1 a) 4) y 2.1 b) 2) para destacar la necesidad de disponer de orientación sobre el financiamiento sostenible de las RSOO y las estructuras de funcionamiento subyacentes y la capacitación de pilotos para que puedan responder a las exigencias de nuevos procedimientos y tecnologías cada vez más complejas, respectivamente. Se hicieron pequeñas modificaciones en la Conclusión 3/3, párrafos 1.1 c) 1) y 1.1 g) 1). Se hicieron cambios similares en la Recomendación 3/3, párrafos 2.1 c) 1) y 2.1 g) así como un cambio menor de carácter editorial en el párrafo 2.1 e) 1).

**Declaración**

80. La Conferencia examinó el proyecto de declaración presentada en la nota HLSC 2010-WP/90, que fue adoptada sujeto a enmienda.

81. Se añadió una nueva cláusula preambular relacionada con la necesidad de lograr mejoras en las comunicaciones en áreas oceánicas y remotas, procedimientos de búsqueda y salvamento y la revisión de los procedimientos en el puesto de pilotaje. Además se hicieron cambios menores en dos cláusulas preambulares.

82. Se introdujeron cuatro nuevas cláusulas dispositivas relacionadas con: utilización de la información compartida de modo equitativo y coherente, con el único propósito de mejorar la aviación; mantenimiento de la confianza del público mediante una mayor transparencia relativa a la información sobre seguridad operacional de la aviación; divulgación de información apropiada sobre seguridad operacional para responder a las crecientes demandas del público viajero; y desarrollar mejoras en las comunicaciones en áreas oceánicas y remotas, los procedimientos de búsqueda y salvamento, y la elaboración de procedimientos en el puesto de pilotaje. Se introdujeron cambios menores en las cláusulas dispositivas para que fuesen más claras.

### **Voto de agradecimiento**

83. Tras concluir el examen de sus conclusiones, recomendaciones y declaración, la Conferencia delegó poderes en el Presidente para que aprobara los resúmenes de las deliberaciones.

84. Varios delegados reconocieron el liderazgo y la sabiduría del presidente, durante la Conferencia. Asimismo, se agradeció al Secretario General y a la Secretaría por sus esfuerzos y se reconoció las muchas contribuciones a la Conferencia proporcionadas por el personal de apoyo. Además se hizo llegar el agradecimiento al Gobierno del Canadá y a la ciudad de Montreal por su cálida hospitalidad.

85. El Presidente agradeció a los delegados y a la Secretaría por su cooperación y asistencia durante la Conferencia. Luego cedió el uso de la palabra al Secretario General para que pronunciara la alocución de clausura (que se reproduce en la página ii-6) antes de declarar clausurada la Conferencia.

-----



---

**DECLARACIÓN**

*Considerando* que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos proporcionan el marco esencial requerido para satisfacer las necesidades de seguridad operacional del sistema de aviación mundial;

*Considerando* que los Estados contratantes tienen la responsabilidad colectiva de velar por la seguridad operacional de la aviación internacional;

*Reconociendo* que los accidentes acaecidos recientemente han puesto de manifiesto la necesidad de hacer mejoras en las comunicaciones en las áreas oceánicas y remotas, los procedimientos de búsqueda y salvamento y la revisión de los procedimientos en el puesto pilotaje.

*Reconociendo* que el marco para la seguridad operacional debe ser utilizado plenamente por todas las partes interesadas y que debe evolucionar en forma continua para garantizar su eficacia y eficiencia sostenidas en el cambiante entorno normativo, económico y tecnológico que caracteriza al siglo XXI;

*Recordando* que la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional constituyen principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro, y que uno de los objetivos del intercambio de información es que se ofrezca siempre una respuesta transparente, coherente y fundada en los hechos frente a los problemas de seguridad operacional que se produzcan en un Estado o en el mundo;

*Recordando* que la confianza mutua entre los Estados, así como la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo, depende de que se tenga acceso a información adecuada sobre la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida y que los avances en el campo de la seguridad operacional mundial sólo son posibles mediante la cooperación, la colaboración y la coordinación de los esfuerzos de todas las partes interesadas, con la activa participación y el liderazgo de la OACI;

*Reconociendo* que, para mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación tanto dentro de los Estados como entre ellos, es preciso adoptar una actitud cooperativa y de prevención que propicie la detección y control de los riesgos de seguridad operacional;

*Reconociendo* que los datos de seguridad operacional necesarios para que el proceso de gestión sea efectivo deben protegerse para evitar su uso indebido;

*Reconociendo* las dificultades que experimentan muchos Estados miembros de la OACI en el establecimiento de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional y su correcto funcionamiento, así como la necesidad que tienen dichos Estados de mancomunar sus recursos y trabajar juntos en el seno de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que el enfoque de supervisión continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que se dispone a poner en práctica la OACI habrá de implantarse escalonadamente;

*Los Directores Generales de Aviación Civil*

1. *Se comprometen*, para reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial, a:
  - a) dar su apoyo al CMA y proporcionar a la OACI información precisa y oportuna;
  - b) proceder con diligencia a implantar el Programa estatal de seguridad operacional (SSP) en sus respectivos Estados y asegurar que se implanten sistemas de gestión de la seguridad operacional en toda la industria de la aviación;
  - c) preservar la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo acrecentando la transparencia de la información de seguridad operacional que se le proporciona;
  - d) impulsar soluciones duraderas en el campo de la seguridad operacional, comprendida la creación o fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional;
  - e) compartir entre los Estados y con las demás partes interesadas de la aviación la información que corresponda sobre seguridad operacional; y
  - f) trabajar con la OACI y otras partes interesadas en el estudio de las medidas que puedan adoptarse para aligerar la carga que supone para los titulares de certificados el cumplimiento de múltiples series de requisitos.

*La Conferencia:*

2. *Exhorta* a los Estados y a las demás partes interesadas a concertar acuerdos entre sí para el intercambio de información de seguridad operacional;
3. *Exhorta* a los Estados a que utilicen la información intercambiada de modo equitativo y coherente, con el único propósito de mejorar la seguridad operacional de la aviación y no para fines inapropiados incluido el propósito de obtener ventajas económicas.
4. *Exhorta* a los Estados y a las demás partes interesadas a proporcionar a la OACI información precisa y oportuna cuando se les solicite para los fines del CMA y su plan de transición;
5. *Exhorta* a los Estados a que examinen sus textos legislativos y procedan, si fuera necesario, a introducir reformas o sancionar nuevas leyes y reglamentos que brinden protección para la información de seguridad operacional y sus fuentes cuando el objetivo perseguido sea acrecentar la seguridad operacional;
6. *Exhorta* a los Estados, a la OACI, a la industria y a las organizaciones donantes a dirigir los recursos al afianzamiento de soluciones sostenibles para la seguridad operacional;
7. *Exhorta* a los Estados, a la OACI y a la industria a dar su apoyo para que los principios de gestión de la seguridad operacional se pongan en práctica de manera coordinada;
8. *Exhorta* a la OACI a:
  - a) actuar como encargada del depósito y divulgación de la información de seguridad operacional proporcionada por la comunidad internacional;

- b) elaborar un nuevo Anexo dedicado a los procesos de gestión de la seguridad operacional donde se definan, entre otras cosas, las responsabilidades de gestión de la seguridad operacional que en un SSP incumben a los Estados;
- c) mantener la confianza del público en un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro mediante una mayor transparencia de la información relativa a la seguridad operacional;
- d) divulgar información apropiada sobre seguridad operacional a fin de responder a las crecientes demandas del público viajero;
- e) determinar las medidas que puedan adoptarse para reducir la carga que supone para los titulares de certificados el cumplimiento de múltiples series de requisitos; y
- f) continuar respaldando el establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y estudiar otras soluciones para aquellas situaciones en que no sea posible establecer una RSOO;

9. *Exhorta* a los Estados a acrecentar la voluntad política necesaria para hacer frente a las carencias de seguridad operacional de la aviación, voluntad que podrá manifestarse, entre otras formas, con la decisión de establecer, fortalecer y, en su caso, participar en las RSOO;

10. *Exhorta* a los Estados, a la OACI y a la industria a redoblar los esfuerzos para elevar aún más la competencia y profesionalidad del personal de la aviación;

11. *Exhorta* a los Estados y a la industria a coordinar estrechamente con la OACI sus iniciativas de seguridad operacional para que redunden en el máximo provecho para la seguridad operacional de la aviación mundial y se evite la duplicación de esfuerzos;

12. *Exhorta* a los Estados y a la industria a aunar esfuerzos para desarrollar mejoras en las comunicaciones en áreas oceánicas y remotas, los procedimientos de búsqueda y salvamento y la elaboración de procedimientos en el puesto de pilotaje; y

13. *Reitera* una vez más la necesidad de que los Estados, la OACI y la industria reaccionen eficaz y oportunamente para aplicar las enseñanzas extraídas de los accidentes.

En vista de lo expuesto, los Directores Generales de Aviación Civil y la Conferencia han aprobado las conclusiones y recomendaciones que aplicarán todos los participantes.

-----



---

**CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES****Cuestión 1: FUNDAMENTOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN MUNDIAL****Tema 1.1: Marco de seguridad operacional de la OACI  
HLSC 2010-WP/80****1. CONCLUSIÓN 1/1****1.1 La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:****a) Seguridad operacional de la aviación**

- 1) Aunque el transporte aéreo es un medio de transporte muy seguro, hay necesidad de reducir aún más el número de accidentes, y en especial los accidentes mortales, a fin de conservar la confianza del público en la seguridad operacional del sistema mundial de transporte aéreo; y
- 2) los Estados dan su respaldo a un marco de seguridad operacional de la OACI que se base en principios y procesos sólidos de gestión de la seguridad operacional.

**b) Aviación corporativa**

- 1) Es necesario reconocer e incorporar en el marco de seguridad operacional de la OACI la información sobre seguridad operacional de la aviación corporativa.

**2. RECOMENDACIÓN 1/1****2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:****a) Seguridad operacional de la aviación**

- 1) El fomento de mejoras en la seguridad operacional de la aviación y la reducción del número de accidentes, accidentes mortales y casos mortales debería seguir siendo un objetivo de máxima prioridad para la OACI, y los Estados deberían respaldar el marco de seguridad operacional de la OACI, basado en principios y procesos sólidos de gestión de la seguridad operacional; y
- 2) los Estados deberían respaldar el marco de la OACI, basado en principios y procesos sólidos de gestión de la seguridad operacional, proporcionando la información y el apoyo en materia de seguridad operacional que se requieran; y
- 3) respondiendo a una necesidad moral, la OACI debería asegurar una mayor transparencia de la información relativa a la seguridad operacional de la aviación civil al público viajero.

**b) Aviación corporativa**

- 1) La OACI debería incorporar en su marco de seguridad operacional la información sobre seguridad operacional de la aviación corporativa y trabajar con el IBAC y otras partes interesadas a tal efecto.

**Tema 1.2: Evolución del proceso de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI****HLSC 2010-WP/3, HLSC 2010-WP/18, HLSC 2010-WP/55, HLSC 2010-WP/61 Revisada y HLSC 2010-76-WP/ Revisada****1. CONCLUSIÓN 1/2****1.1** La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

- a) el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha sido un logro importante para la seguridad operacional de la aviación, y ha posibilitado la evaluación de las capacidades de vigilancia de los Estados y la identificación de los ámbitos que deben mejorarse;
- b) la Conferencia apoya plenamente la evolución del Programa de auditoría de la OACI hacia el enfoque de supervisión continua (CMA);
- c) los Estados contratantes y las organizaciones regionales deberían apoyar a la OACI en la implantación del CMA, especialmente proporcionándole información de manera oportuna;
- d) el intercambio de información de seguridad operacional entre la OACI, las entidades y organizaciones regionales e internacionales en el marco del CMA-USOAP permitirá una utilización óptima de los recursos y posiblemente llevará a una menor duplicación de las actividades de supervisión;
- e) antes del lanzamiento del CMA-USOAP, se requiere un período de transición. La duración de este período de transición debería ser flexible, pero inicialmente se fijará en dos años. Las misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM) se llevarán a cabo durante todo el período de transición;
- f) como es necesario en los casos de cambios fundamentales de metodología, la Conferencia convino en que la OACI debería brindar instrucción continua respecto al nuevo enfoque, así como instrumentos de apoyo, procedimientos y textos de orientación apropiados a los Estados, organizaciones regionales y otras partes interesadas;
- g) debería proporcionarse a cada Estado información detallada relativa al plan de transición al CMA-USOAP, con antelación a la próxima Asamblea, mediante una comunicación a los Estados o un Boletín electrónico.
- h) el principio de transparencia, que actualmente se aplica en el marco del enfoque sistémico global (CSA) del USOAP, continuará aplicándose en el marco del CMA-USOAP; y
- i) los procedimientos del CMA-USOAP deberían permitir el nombramiento de uno o más Coordinadores nacionales de supervisión continua, cuando sea necesario.

## 2. RECOMENDACIÓN 1/2

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

- a) los Estados deberían comprometerse a apoyar el CMA, particularmente durante el período de transición, proporcionando a la OACI la información pertinente en materia de seguridad operacional;
- b) el Consejo de la OACI debería supervisar el progreso realizado durante el período de transición y ajustar la duración del mismo, según se requiera. El Consejo debería informar a los 37º y 38º períodos de sesiones de la Asamblea de la OACI acerca del progreso realizado en relación con la transición al CMA; y
- c) la OACI debería concertar nuevos acuerdos y enmendar los acuerdos existentes relativos al intercambio de información confidencial sobre seguridad operacional con entidades y organizaciones internacionales, a fin de reducir la carga ocasionada a los Estados por auditorías e inspecciones repetitivas, y disminuir la duplicación sistemática de actividades de supervisión.

### Cuestión 2: TRANSICIÓN A LA GESTIÓN DINÁMICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

#### Tema 2.1: Gestión de la transición a la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP)

**HLSC 2010-WP/4, HLSC 2010-WP/14, HLSC 2010-WP/19, HLSC 2010-WP/46, HLSC 2010-WP/48, HLSC 2010-WP/51, HLSC 2010-WP/56, HLSC 2010-WP/59, HLSC 2010-WP/63, HLSC 2010-WP/64 y HLSC 2010-WP/68  
HLSC 2010-IP/2, HLSC 2010-IP/3 Revisada, HLSC 2010-IP/5, HLSC 2010-IP/6, HLSC 2010-IP/8, HLSC 2010-IP/10 Revisada, HLSC 2010-IP/13 y HLSC 2010-IP/18**

## 1. CONCLUSIÓN 2/1

1.1 La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

- a) *Gestión de la transición a un entorno SSP*
  - 1) Los Estados requieren que la transición a la implantación de un SSP se realice por etapas, integrando los procesos y prácticas basados en la actuación en el entorno preceptivo actual;
  - 2) la incorporación de procesos basados en la actuación por los Estados exige una interacción efectiva con la industria, reconociendo el valor de las mejores prácticas y normas a fin de implantar con éxito un SSP;
  - 3) existe la necesidad de contar con una metodología armonizada para la elaboración de indicadores de actuación de seguridad operacional (SPI), a fin de permitir que los Estados elaboren y establezcan un nivel aceptable de seguridad operacional (ALoS) relacionado con un SSP;

- 4) es necesario elaborar más instrumentos y textos de orientación, y asimismo intercambiar las experiencias y lecciones aprendidas a escala individual y regional, en la elaboración e implantación de un SSP; y
- 5) la OACI debería investigar las opciones posibles respecto a la designación de una sola persona responsable cuando el SSP se establece en un entorno descentralizado.

## 2. RECOMENDACIÓN 2/1

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

a) *Gestión de la transición a un entorno SSP*

- 1) Los Estados deberían realizar los ajustes jurídicos y estructurales necesarios para que la gestión de la transición a la implantación de un SSP se realice por etapas, con la integración de las actividades de gestión de datos de seguridad operacional y las estrategias de reducción de riesgos;
- 2) la OACI debería trabajar con los Estados y regiones para desarrollar una metodología común para la elaboración de un enfoque común respecto a los indicadores de actuación de seguridad operacional (SPI); y
- 3) la OACI debería ayudar a los Estados a implantar los programas estatales de seguridad operacional, elaborando textos de orientación adicionales, facilitando el intercambio de experiencias y por otros medios apropiados.

### **Tema 2.2: Relación entre el SSP y el enfoque de supervisión continua (CMA) HLSC 2010-WP/5, HLSC 2010-WP/31 y HLSC 2010-WP/37**

## 1. CONCLUSIÓN 2/2

1.1 La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

- a) para la efectiva implantación de programas estatales de seguridad operacional (SSP) es preciso contar con un flujo constante de información sobre seguridad operacional proveniente de los proveedores de servicios y demás fuentes de datos de seguridad operacional para apoyar los procesos de gestión de riesgos de seguridad operacional (SRM) y de garantía de la seguridad operacional (SA);
- b) en el enfoque de supervisión continua (CMA) se utilizarán los datos de seguridad operacional generados por los Estados a medida que vayan evolucionando sus SSP, además de los datos que proporcionen otras entidades reconocidas. Los datos se usarán para reforzar la eficacia del CMA. Se prevé que el CMA brindará los medios para la vigilancia futura de los SSP una vez que ambos programas se hayan implantado y hayan tenido tiempo de madurar;
- c) el análisis integrado de los datos generados tanto por los SSP como por el CMA dará más solidez a la relación entre SSP y CMA y producirá ingentes beneficios en el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional. Estos beneficios se concretarán

en la medida en que exista un libre intercambio de información de seguridad operacional proveniente del análisis de mediciones comunes de seguridad operacional y del desarrollo de medios más avanzados de análisis; y

- d) la Conferencia reconoció la necesidad de desarrollar metodologías normalizadas para el establecimiento de indicadores de actuación de seguridad operacional (SPI) para apoyar el proceso de intercambio de información.

## 2. RECOMENDACIÓN 2/2

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

- a) la OACI debería elaborar una metodología para medir la actuación en materia de seguridad operacional que integre indicadores clave de actuación en materia de seguridad operacional a fin de facilitar el intercambio de información sobre seguridad operacional entre los Estados, los proveedores de servicios y la OACI. Los datos de seguridad operacional recogidos con esta metodología podrían usarse también en apoyo del CMA; y
- b) la OACI debería continuar participando en el Grupo Internacional de Colaboración sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional y evaluar la matriz de medición de la seguridad operacional que se propone en la nota WP/37 como marco apropiado para la definición de los indicadores de actuación de seguridad operacional.

**Tema 2.3: Intercambio de información sobre seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/6, HLSC 2010-WP/12, HLSC 2010-WP/20 Revisada,  
HLSC 2010-WP/21, HLSC 2010-WP/29, HLSC 2010-WP/41,  
HLSC 2010-WP/47 Revisada, HLSC 2010-WP/50, HLSC 2010-WP/62 Revisada,  
HLSC 2010-WP/74 y HLSC 2010-WP/78 Revisada  
HLSC 2010-IP/7, HLSC 2010-IP/21 Revisada**

## 1. CONCLUSIÓN 2/3

1.1 La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

- a) *Intercambio de información sobre seguridad operacional:*
  - 1) el intercambio de información sobre seguridad operacional es esencial para la promoción de la seguridad operacional y las medidas que se adopten para reforzar la seguridad operacional, incluidas aquellas relacionadas con los explotadores extranjeros, deberían fundarse en indicadores uniformes de la seguridad operacional;
  - 2) existe la necesidad de elaborar principios de confidencialidad y transparencia que garanticen el uso equitativo y coherente de la información sobre seguridad operacional al único efecto de fortalecer la seguridad operacional de la aviación, y no para fines inapropiados incluido un afán de obtener ventajas económicas. Estos principios deben plasmarse en un código de conducta;

- 3) es importante definir y armonizar los sistemas de medición de la seguridad operacional, así como los datos y procesos necesarios para apoyarlos y permitir el análisis integrado de los datos de seguridad operacional, y se considera que la vía más idónea para realizar tal tarea es encomendarla a un grupo de expertos internacional; y
- 4) en condiciones normales, corresponde que los datos de seguridad operacional de los Estados sean analizados a nivel nacional o regional, con la facilitación de la OACI para la integración de la información resultante;

b) *Transparencia:*

- 1) la OACI también debería estudiar las medidas que puedan adoptarse para aumentar la transparencia, incluida la forma de:
  - compartir información sobre problemas significativos de seguridad operacional (SSC) con las partes interesadas (organizaciones internacionales, grupos regionales de seguridad operacional, aeropuertos y proveedores de servicios, etc.); y
  - poner información sobre los SSC en conocimiento del público de forma de permitirle tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo; y
- 2) los Estados miembros, las organizaciones regionales y los demás donantes deberían usar la información de seguridad operacional suministrada por la OACI para establecer un orden de prioridades con respecto a la asistencia técnica y financiera, dándole especial prioridad a la asistencia para los proyectos de cooperación regional en los Estados cuya actuación en el área de la seguridad operacional no se considere aceptable y cuando existe la voluntad política de mejorar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional del Estado.

## 2. **RECOMENDACIÓN 2/3**

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

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 único propósito de fortalecer la seguridad operacional y no con afán de obtener ventajas económicas;
- 2) la OACI debería convocar a un grupo de expertos para que definan parámetros armonizados para medir la seguridad operacional, así como los datos y procesos necesarios para apoyarlos y permitir el análisis integrado de los datos de seguridad operacional y la elaboración sobre tales bases de medidas de seguridad operacional; 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.

b) *Transparencia:*

- 1) la OACI debería elaborar criterios para el intercambio de información sobre los SSC con las partes interesadas y determinar de qué forma podría ponerse esa información en conocimiento del público para permitirle tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;
- 2) la OACI debería colaborar en la búsqueda de fuentes de financiación y apoyo técnico para los Estados miembros que tengan SSC sin resolver o cuya actuación en el área de la seguridad operacional no se considera aceptable o esté en franco deterioro cuando existe la voluntad política de mejorar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional del Estado; y
- 3) la OACI debería elaborar un marco de referencia para el uso de información sobre seguridad operacional en el que se establezcan claramente las medidas que se esperan tanto de la OACI como de sus Estados miembros.

**Tema 2.4: Protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/7, HLSC 2010-WP/22, HLSC 2010-WP/30 Revisada,  
HLSC 2010-WP/44, HLSC 2010-WP/58, HLSC 2010-WP/66,  
HLSC 2010-WP/72, HLSC 2010-WP/77 Revisada y HLSC 2010-WP/79  
HLSC 2010 IP/21 Revisada**

1. **CONCLUSIÓN 2/4**

1.1 La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

- a) tanto el programa estatal de seguridad operacional (SSP) como los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) requieren para su correcto funcionamiento de un flujo constante de datos además de la información sobre accidentes e incidentes graves;
- b) para garantizar que se reciban datos de seguridad operacional en forma constante y facilitar el desarrollo e implantación de los SSP y SMS, es necesario asegurar que los datos sobre riesgos o peligros detectados en las operaciones de rutina no se utilicen para tomar represalias contra quienes hayan suministrado los datos. Con igual criterio, la recopilación y archivo de dichos datos, que constituyen un elemento necesario en los procesos de gestión de riesgos de seguridad operacional de los SSP y SMS, no debería imponer una carga excesiva a las organizaciones de la aviación;
- c) para garantizar que se siga contando con información de todas las fuentes disponibles de datos de seguridad operacional, es esencial que se la proteja de todo uso indebido;

- d) la información sobre seguridad operacional debería utilizarse únicamente para los fines de la seguridad operacional, incluyéndose entre estos fines el establecimiento de prioridades con respecto a la cooperación técnica; y
- e) debería hacerse un seguimiento de las recomendaciones derivadas de las investigaciones de accidentes e incidentes y verificarse que se han cumplido y que han dado resultado.

## 2. **RECOMENDACIÓN 2/4**

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

- a) la OACI debería establecer un grupo multidisciplinario que se encargue de impulsar las actividades de protección de los datos y la información de seguridad operacional para garantizar la disponibilidad de la información necesaria para la gestión de la seguridad operacional;
- b) los Estados y las organizaciones internacionales deberían dar su apoyo al grupo multidisciplinario; y
- c) al establecer las atribuciones del grupo, la OACI debería tener en cuenta las ideas planteadas en las notas de estudio sobre este tema y considerar:
  - 1) la protección de los datos de seguridad operacional, que se requiere para los SSP y los SMS, fuera de la información derivada de los registros de accidentes e incidentes;
  - 2) la protección de determinados registros de accidentes e incidentes; y
  - 3) la interacción entre las autoridades de seguridad operacional y las autoridades judiciales y el concepto de cultura de notificación abierta; y
- d) los Estados deberían aplicar las recomendaciones de seguridad operacional formuladas por sus autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes, pedir que se adopten las medidas del caso, evaluar su eficacia y llevar un registro de los resultados.

### **Tema 2.5: Implantación de un nuevo proceso de gestión de la seguridad operacional HLSC 2010-WP/86**

## 1. **CONCLUSIÓN 2/5**

1.1. La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

- a) *Gestión de la seguridad operacional*
  - 1) Los procesos de gestión de la seguridad operacional que están bajo la responsabilidad directa de los Estados contratantes y que son críticos para la seguridad operacional de la aviación civil deberían estar contenidos en un solo Anexo. Estos procesos figuran, en forma de principios, en el marco del programa estatal de seguridad operacional (SSP) de la OACI e incluyen los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional;

- 2) los requisitos relativos a los SMS específicos a un campo de actividades, tales como las operaciones, los servicios aeroportuarios o de tránsito aéreo, deberían permanecer en los Anexos correspondientes; y
- 3) los requisitos relativos a los SMS deberían abarcar las actividades de la aviación general y corporativa.

b) *Elaboración de SARPS y PANS*

- 1) Las propuestas de nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) o de nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) deberían estar respaldadas por una declaración de impacto de la OACI a fin de ayudar a los Estados a evaluar dichas propuestas así como para facilitar la elaboración de declaraciones de impacto conexas por los Estados al incorporar los SARPS de la OACI en sus propios reglamentos; y
- 2) la OACI debería considerar la posibilidad de facilitar más la consulta de los Anexos y otros documentos por parte de los usuarios haciendo uso de herramientas tales como los hiperenlaces en las versiones electrónicas.

2. **RECOMENDACIÓN 2/5**

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

a) *Gestión de la seguridad operacional*

- 1) La OACI, en estrecha colaboración con los Estados, organizaciones internacionales y nacionales debería elaborar un nuevo Anexo dedicado a las responsabilidades y procesos de gestión de la seguridad operacional en el que deberían abordarse las responsabilidades de gestión de la seguridad operacional que corresponden a los Estados en el marco del programa estatal de seguridad operacional (SSP). y
- 2) el nuevo Anexo relativo a la gestión de la seguridad operacional debería facilitar el suministro de información de seguridad operacional de los Estados y transportistas aéreos al público viajero, además de especificar las responsabilidades de alto nivel de los Estados en materia de seguridad operacional.

b) *Elaboración de SARPS y PANS*

- 1) La OACI debería elaborar una metodología para evaluar el impacto, la cual se utilizaría al proponer nuevos SARPS o nuevos PANS; y
- 2) la OACI debería asegurar una amplia difusión de información contextual disponible relacionada con la elaboración de SARPS y PANS utilizando las herramientas y plataformas ya existentes.

**Cuestión 3: OTRAS CUESTIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL****Tema 3.1: Armonización de las normas y los procesos para abordar otras cuestiones de seguridad operacional  
HLSC 2010-WP/87,****1. CONCLUSIÓN 3/1**

1.1 La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

- a) existe la necesidad de contar con sistemas mundialmente armonizados de certificación, aprobación y aceptación por parte de los Estados. Estos sistemas deberían estar basados únicamente en los requisitos de seguridad operacional, teniendo en cuenta las iniciativas regionales, para facilitar el reconocimiento y validación de los certificados, aprobaciones y aceptaciones que expiden los demás Estados para los explotadores de servicios aéreos, organismos de mantenimiento reconocidos, organizaciones de instrucción reconocidas, sistemas de gestión de la seguridad operacional y productos;
- b) las iniciativas de armonización deberían fundarse en datos;
- c) es esencial que los Estados contratantes intercambien información para preservar la confianza y facilitar el reconocimiento de los certificados de explotador de servicios aéreos, los organismos de mantenimiento reconocidos y las organizaciones de instrucción reconocidas de otros Estados; y
- d) la Conferencia reconoce y promueve el papel que desempeñan las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional en la reducción de la carga administrativa y financiera que supone para la industria el trámite de aprobación de organismos de mantenimiento (AMO) y organizaciones de instrucción (ATO) y de reconocimiento de los certificados de tipo.

**2. RECOMENDACIÓN 3/1**

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

- a) *Acceso de los Estados y la industria a la información y la asistencia, transparencia e intercambio de la información*
  - 1) todos los Estados contratantes y partes interesadas deberían cooperar para compartir suficiente información que permita una adecuada administración del proceso de reconocimiento de los certificados de explotador de servicios aéreos (AOC), organismos de mantenimiento reconocidos (AMO) y organizaciones de instrucción reconocidas (ATO). Los Estados contratantes y todas las partes interesadas de la aviación civil necesitan información suficientemente detallada para preservar la confianza recíproca.

b) *Verificación*

- 1) antes de reconocer o convalidar a un AMO o ATO, los Estados deberían verificar que los requisitos que los demás Estados establecen para la aprobación de AMO y ATO y para el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia sean como mínimo equivalentes a los que se establecen en las normas pertinentes de la OACI; y
- 2) deberían elaborarse textos de orientación que permitan a los Estados realizar auditorías de reglamentación conjuntas.

c) *Aprobación, aceptación y reconocimiento*

- 1) la OACI debería crear grupos de expertos y encargarles la elaboración del marco y las condiciones para el reconocimiento de certificados, aprobaciones y aceptaciones expedidos a AOC, AMO, ATO, sistemas de gestión de la seguridad operacional y productos; y
- 2) al elaborar las atribuciones de los grupos de expertos, la OACI debería tener en cuenta las ideas planteadas en la nota de estudio que se presentó durante la consideración y posterior debate de este tema.

**Tema 3.2: Iniciativas en materia de seguridad operacional resultantes de accidentes recientes  
HLSC 2010-WP/88**

1. **CONCLUSIÓN 3/2**

1.1 La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

- a) la Conferencia reafirma que todos los accidentes deben investigarse a fondo a fin de que puedan extraerse las enseñanzas e integrarse en el marco de la seguridad operacional;
- b) no es aceptable que un accidente no pueda ser investigado a fondo debido a la falta de datos registrados. Por consiguiente, la OACI debería realizar, como asunto de alta prioridad, un examen de las normas y métodos recomendados (SARPS) y de los textos de orientación con la finalidad de someter a la consideración de los Estados toda enmienda que pudiera ser necesaria para asegurar que se disponga de los datos requeridos para apoyar las investigaciones de accidentes, comprendidas las disposiciones relativas a la recuperación de datos e información de los registradores de vuelo;
- c) la OACI debería evaluar asimismo las modificaciones que pudieran ser necesarias para mejorar la vigilancia, el seguimiento de vuelo y las comunicaciones en áreas oceánicas/remotas, lo cual comprende los servicios de búsqueda y salvamento oportunos y adecuados y examinar los SARPS y textos de orientación, según sea necesario;
- d) la OACI debería examinar las disposiciones y los textos de orientación existentes relacionados con las actividades en el puesto de pilotaje a fin de evaluar si se requieren medidas adicionales; y

- e) la OACI debería proporcionar la información más actualizada sobre el asunto precedente, al 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

## 2. **RECOMENDACIÓN 3/2**

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

- a) la OACI debería realizar, como asunto de alta prioridad, un examen de los SARPS y los textos de orientación con la finalidad de asegurar que los datos necesarios para apoyar las investigaciones de accidentes e incidentes se comuniquen a los investigadores, dicho examen debería comprender las disposiciones relativas a la recuperación de datos de los registradores de vuelo;
- b) la OACI debería examinar con carácter prioritario los SARPS y textos de orientación para mejorar la vigilancia, el seguimiento de vuelo y las comunicaciones de las aeronaves que vuelan sobre áreas oceánicas/remotas y el suministro de servicios de búsqueda y salvamento oportunos y adecuados en las áreas que lo necesiten;
- c) la OACI debería examinar con carácter prioritario los requisitos existentes relacionados con las actividades en el puesto de pilotaje, el uso de la lista de verificación y la elaboración de procedimientos operacionales normalizados con énfasis en las fases críticas de las operaciones de vuelo, a fin de evaluar, aplicando el principio de gestión de la seguridad operacional, si se requieren medidas adicionales;
- d) la OACI debería instar a los Estados a que tomen medidas urgentes para resolver los problemas de seguridad operacional derivados de accidentes, especialmente aquellas medidas que puedan tener beneficios inmediatos en la seguridad operacional y que supongan un costo de implantación razonable. Un ejemplo de este tipo de medidas sería aumentar la vida útil de la batería de ULB de 30 a 90 días;
- e) la OACI debería instar a los Estados a que, con carácter prioritario, tomen todas las medidas necesarias para utilizar las tecnologías de a bordo y terrestres disponibles que les permitan la comunicación y vigilancia permanente en áreas oceánicas y remotas, incluida la modificación de procedimientos para alertar a personal clave; y
- f) la OACI debería proporcionar información actualizada sobre los asuntos antes mencionados en un informe que presentaría al 37º período de sesiones de la Asamblea.

### **Tema 3.3: Otras cuestiones relacionadas con la seguridad operacional HLSC 2010-WP/89**

## 1. **CONCLUSIÓN 3/3**

1.1 La Conferencia convino en las siguientes conclusiones:

### a) *Colaboración para la vigilancia de la seguridad operacional*

- 1) Las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) desempeñan un papel cada vez más importante como medio para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional;

- 2) la OACI necesita apoyo para fomentar el desarrollo y la sostenibilidad de las RSOO;
  - 3) deben buscarse otras soluciones para los Estados cuando el establecimiento de una RSOO no sea viable; y
  - 4) es necesario actualizar los textos de orientación sobre RSOO publicados en el Doc 9734 de la OACI, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte B – *Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional*, particularmente la orientación sobre el financiamiento sostenible de las RSOO y las estructuras de funcionamiento subyacentes.
- b) *La nueva generación de profesionales aeronáuticos y propuestas para la armonización de la instrucción*
- 1) se debería trabajar para mejorar las competencias y la profesionalidad del personal aeronáutico y para reforzar la formación de los profesionales de la aviación de modo que puedan responder a las exigencias de nuevos procedimientos y tecnologías cada vez más complejas;
  - 2) los Estados y la industria deberían apoyar la labor del Equipo Especial sobre la Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP) incluida la labor de mejorar la capacitación de pilotos para que puedan responder a las exigencias de nuevos procedimientos y tecnologías cada vez más complejas; y
  - 3) es preciso respaldar las recomendaciones del Equipo Especial relativas a la elaboración de requisitos de competencia para incluirlos en las normas y métodos recomendados (SARPS), los PANS/TRG, y en los textos de orientación, de la OACI, según se requiera.
- c) *Cese, suspensión y revocación de certificados de tipo*
- 1) Es necesario alcanzar un entendimiento común a escala internacional sobre la forma en que deben darse al Estado de matrícula las instrucciones de aeronavegabilidad relativas al diseño en caso de suspensión, cese o revocación de un certificado de tipo por el Estado de diseño.
- d) *Mejora de la seguridad operacional en las operaciones de aproximación y aterrizaje*
- 1) históricamente, en las operaciones de aproximación y aterrizaje se produce un alto número de accidentes fatales y se ha demostrado que el factor causante de la mayoría de los accidentes e incidentes durante la aproximación o el aterrizaje es la aproximación inestable. Existe, en consecuencia, la necesidad de que todas las partes interesada trabajen de forma armonizada para resolver este problema; y
  - 2) la seguridad operacional en las pistas continúa siendo uno de los principales problemas de la aviación y deberían tomarse todas las precauciones posibles para evitar las incursiones en la pista en los aeropuertos de todo el mundo.

- e) *Disponibilidad de textos de orientación de la OACI en los idiomas oficiales de la Organización*
  - 1) La Conferencia coincidió en la importancia de que los documentos de la OACI relacionados con la seguridad operacional se traduzcan a todos los idiomas de la Organización.
- f) *Elaboración de textos de orientación sobre la realización de auditorías de sistemas de gestión de la seguridad operacional fundados en la gestión de la actuación en materia de seguridad operacional*
  - 1) la OACI necesita elaborar textos de orientación para incluir en su Manual de gestión de la seguridad operacional, sobre la realización de auditorías de sistemas de gestión de la seguridad operacional fundados en la gestión de la actuación en materia de seguridad operacional.
- g) *Financiamiento de la iniciativa de un marco de seguridad operacional, de la OACI*
  - 1) diversos Estados y regiones, incluida África, requieren asistencia para alcanzar un nivel sostenible de seguridad operacional, especialmente para desarrollar modelos de financiamiento capaces de garantizar la provisión sostenible de infraestructuras y servicios para la realización de actividades de transporte aéreo adecuadas.

## 2. **RECOMENDACIÓN 3/3**

2.1 La Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

- a) *Mecanismos regionales de vigilancia de la seguridad operacional*
  - 1) los Estados deberían respaldar a la OACI en las iniciativas para fomentar el establecimiento y la sostenibilidad de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO);
  - 2) siempre que sea posible, los Estados deberían participar en las RSOO y apoyarlas activamente;
  - 3) la OACI debería estudiar otras soluciones para aquellas situaciones en las que no sea viable establecer una RSOO; y
  - 4) la OACI debería actualizar los textos de orientación sobre RSOO publicados en el Doc 9734 de la OACI, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte B – Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional*, e incluir orientación sobre el financiamiento sostenible de RSOO y las estructuras de funcionamiento subyacentes.
- b) *La nueva generación de profesionales aeronáuticos y propuestas para la armonización de la instrucción*
  - 1) los Estados deberían respaldar la labor del Equipo Especial sobre la Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP), incluida la labor de mejorar

la capacitación de pilotos para que puedan responder a las exigencias de nuevos procedimientos y tecnologías cada vez más complejas.

c) *Cese, suspensión y revocación de certificados de tipo*

- 1) la OACI debería considerar la posibilidad de crear un grupo de expertos para facilitar la elaboración de un proceso que permita determinar las responsabilidades del Estado de diseño en caso de suspensión, cese o revocación de un certificado de tipo.

d) *Mejora de la seguridad operacional en las operaciones de aproximación y aterrizaje*

- 1) la OACI debería continuar impulsando las iniciativas, tales como la navegación basada en la performance o los sistemas de visión en vuelo mejorada, que tiendan al refuerzo de la seguridad operacional en todas las fases de vuelo; y
- 2) los Estados deberían respaldar la propuesta de celebrar cumbres internacionales, a escala regional, sobre la seguridad operacional en las pistas con el apoyo y la asistencia de la OACI.

e) *Disponibilidad de los textos de orientación de la OACI en los idiomas oficiales de la Organización*

- 1) la OACI debería establecer prioridades en relación con la utilización de sus limitados recursos de traducción en función de los riesgos para la comunidad de la aviación, dando prioridad a los documentos vinculados con la seguridad operacional sobre los documentos de uso interno.

f) *Elaboración de textos de orientación sobre la realización de auditorías de sistemas de gestión de la seguridad operacional fundadas en la gestión de la actuación en materia de seguridad operacional*

- 1) la OACI debería elaborar textos de orientación, para incluir en su Manual de gestión de la seguridad operacional, sobre la realización de auditorías de sistemas de gestión de la seguridad operacional fundadas en la gestión de la actuación en materia de seguridad operacional.

g) *Financiamiento de la iniciativa de un marco de seguridad operacional, de la OACI*

- 1) la OACI debería trabajar con los Estados y las organizaciones regionales que necesiten asistencia para desarrollar modelos de financiamiento que les permitan garantizar la provisión sostenible de infraestructura y servicios en función del nivel de actividad para la realización de actividades de transporte aéreo adecuadas.





ISBN 978-92-9231-527-6



9 7 8 9 2 9 2 3 1 5 2 7 6