



HLCC 2021-WP/245
SAF/157
19/10/21

**CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19
(HLCC 2021)**

Montreal, 12 al 22 de octubre de 2021

**PROYECTO DE INFORME DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD
OPERACIONAL SOBRE LA CUESTIÓN 5 DEL ORDEN DEL DÍA**

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 5 del orden del día se somete a la aprobación del Componente de Seguridad Operacional para su presentación a la plenaria.

Cuestión 5: Otros asuntos que habrán de considerarse en el Componente de Seguridad Operacional***Investigación de accidentes e incidentes***

5.1 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/93-SAF/71, presentada por Arabia Saudita, Camerún, Canadá, Colombia, Costa Rica, España, Francia, Guinea Ecuatorial, India, Japón, Malasia, Nigeria, Países Bajos, Reino Unido, República Dominicana y Ucrania, y apoyada por Zambia y la Unión Europea¹ y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil², en la que se considera si el marco de investigación del Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* es adecuado ante posibles situaciones de conflicto de intereses, real o percibido, por ser el Estado del suceso el que con sus acciones provoca el derribo de una aeronave civil. Adicionalmente, en la nota se pide que los Estados que cuenten con nacionales entre las personas heridas o fallecidas participen más en las investigaciones. Si bien toma nota de las inquietudes manifestadas con respecto a la soberanía y la independencia de la investigación, el Componente de Seguridad Operacional reconoce el beneficio de revisar el Anexo 13 para tener más en cuenta las situaciones de conflicto de intereses. El Componente subraya que una revisión debería considerar una gran diversidad de posibles situaciones de conflicto de intereses, y los aspectos políticos y jurídicos. Tomando nota de que se está considerando la inclusión de esta tarea en el programa de trabajo de la Organización, el Componente de Seguridad Operacional alienta a que esta cuestión se remita oportunamente al grupo experto que corresponda.

5.2 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/65-SAF/46, presentada por Colombia y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), que trata de la criminalización de los incidentes y accidentes aéreos. El Componente de Seguridad Operacional reitera la necesidad de que los Estados distingan entre reglamentar la investigación de los accidentes e incidentes de aviación y determinar la culpa o la responsabilidad jurídica, a fin de fortalecer la confianza en el proceso de investigación de accidentes e incidentes. El Componente toma nota de que es necesario proteger la soberanía del Estado y la independencia del proceso de investigación de accidentes e incidentes, si se considera la armonización con un sistema jurídico regional. En este sentido, reconoce el valor de que un grupo experto apropiado haga un diagnóstico general de las prácticas judiciales a fin de formular orientaciones sobre cómo evitar la criminalización de las investigaciones de accidentes e incidentes.

5.3 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula la siguiente recomendación:

Recomendación 5/1 — Criminalización de las investigaciones de accidentes e incidentes

Que los Estados:

- a) apliquen las disposiciones del Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y adopten las mejores prácticas relacionadas con la investigación de

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania

accidentes e incidentes de aviación dentro de sus sistemas jurídicos, diferenciando entre la normativa de investigación de accidentes e incidentes aéreos y aquella en materia de responsabilidades; y

Que la OACI:

- b) considere la realización de un diagnóstico general de las prácticas establecidas en las legislaciones, a fin de elaborar orientaciones sobre cómo evitar la criminalización de investigaciones de accidentes e incidentes, y establezca una relación entre los intervinientes en la actividad aérea, las organizaciones regionales de investigación de accidentes de aviación, las compañías de seguros y el aparato judicial.

Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP)

5.4 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/27-SAF/14, presentada por Paraguay y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), que describe la experiencia en la utilización de las auditorías a distancia para la vigilancia de la seguridad operacional durante una pandemia, y propone considerar las actividades a distancia como parte de las metodologías del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA-USOAP). Se informa al Componente de Seguridad Operacional que las actividades del CMA del USOAP se habían realizado en la modalidad a distancia y virtual durante la pandemia de COVID-19, y este reconoce que, además de las actividades *in situ*, tales actividades agregan flexibilidad para el desenvolvimiento de las funciones del programa. Dada la complejidad de las actividades a distancia y virtuales del CMA del USOAP, se alienta enfáticamente a los Estados a cooperar.

5.5 El Componente de Seguridad Operacional examina seguidamente la nota HLCC 2021-WP/101-SAF/79, presentada por la República de Corea, donde se propone apoyar a los Estados miembros para que gestionen su propia información de auditoría y desarrollen procedimientos para gestionar y proteger la información recopilada y generada por el marco en línea. Se informa al Componente de Seguridad Operacional que las recomendaciones del Grupo Experto para el Examen Estructurado del CMA del USOAP (GEUSR) y del Grupo Asesor sobre el CMA del USOAP (USOAP-AG) coinciden con las propuestas y que la elaboración de un marco de gestión de datos está incluida en la consulta que se está realizando para definir, entre otros, procedimientos para gestionar, utilizar y proteger la información pertinente.

5.6 Las notas HLCC 2021-WP/37-SAF/24, Revisión núm. 1, presentada por Perú y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), y HLCC 2021-WP/100-SAF/78, Revisión núm. 1, presentada por la República de Corea, se refieren a la implementación efectiva y la evolución del USOAP y, en particular, a la integración de las actividades tradicionales del CMA del USOAP con las evaluaciones de la implementación de los programas estatales de seguridad operacional (SSPIA). El Componente de Seguridad Operacional reconoce los beneficios a largo plazo de integrar estas actividades, manteniendo al mismo tiempo diferentes metodologías de estas actividades. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de que las propuestas concuerdan con las recomendaciones pertinentes y la asesoría del GEUSR y del USOAP-AG sobre la evolución del SSPIA, y acuerda remitirlas a la

plataforma de consulta, como lo recomienda el USOAP-AG, para su consideración en la evolución continua del USOAP.

5.7 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula la siguiente recomendación:

Recomendación 5/2 — Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP)

Que los Estados:

- a) cooperen con la OACI y que, en la medida de lo posible, acepten las actividades del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA-USOAP), incluidas las que se realicen en modalidad a distancia o virtual, para favorecer el desenvolvimiento ágil del programa;

Que la OACI:

- b) siga adelante con la evolución del CMA del USOAP siguiendo las recomendaciones y asesoría del Grupo Experto en el Examen Estructurado del CMA de USOAP (GEUSR) y el Grupo Asesor del CMA del USOAP (USOAP-AG) y acompañando las innovaciones resultantes de la gestión de la pandemia;
- c) ejecute las recomendaciones del GEUSR y el USOAP-AG, incluyendo la elaboración de un marco de gestión de datos para el CMA del USOAP que contenga, entre otras cosas, procedimientos para utilizar, gestionar y proteger información pertinente; y
- d) integre las evaluaciones de la implementación de los programas estatales de seguridad operacional (SSPIA) con las actividades tradicionales del CMA del USOAP, valiéndose de la plataforma de consulta propuesta por el USOAP-AG.

El GANP y otros temas de seguridad operacional y navegación aérea

5.8 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/66-SAF/47, presentada por Bolivia y apoyada por Argentina, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname y Venezuela, en la que se propone que el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) se limite a medir la capacidad y la eficiencia, dejando la medición de la seguridad operacional al Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). Se recuerda al Componente de Seguridad Operacional que en la sexta edición del GANP, que fue respaldada en el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, las ambiciones de rendimiento se articulan en 11 áreas clave (KPA) y que las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y el marco de elementos constitutivos básicos (BBB) contribuyen a todas las áreas de rendimiento, incluida la seguridad operacional. El Componente de Seguridad Operacional toma nota asimismo de que la OACI está trabajando en la elaboración del KPA de seguridad operacional en el GANP, como se solicitó en la decimotercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf 13), para proporcionar un vínculo entre el GANP y el GASP y evitar la superposición y duplicación de mediciones del rendimiento en seguridad operacional. Reconoce igualmente la necesidad de disponer de métricas que además de la

capacidad y la eficiencia midan la seguridad operacional en el GANP, sin desmerecer la importancia de evitar las duplicaciones o superposiciones con el GASP.

5.9 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/76-SAF/55, presentada por Colombia y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la que se pone de relieve la importante contribución de los planes nacionales de navegación aérea a la seguridad operacional. La nota también resalta la importancia de recopilar, analizar e intercambiar datos e información para facilitar la gestión del desempeño, no sólo para los fines de la seguridad operacional, sino también de una manera integral para los once KPA que persigue el GANP. El Componente de Seguridad Operacional se manifiesta de acuerdo en considerar la elaboración de disposiciones para la armonización de la gestión del desempeño a escala nacional, regional y mundial en áreas tales como la gobernanza, la calidad, la arquitectura y la confidencialidad. En este sentido, y tras tomar nota de que ya se están elaborando disposiciones sobre la gobernanza de los datos y la información de seguridad operacional, acuerda elevar las propuestas a la atención de los grupos expertos que correspondan.

5.10 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/59-SAF/44, presentada por la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), que describe el impacto económico de la pandemia de COVID-19 en la industria de la aviación y cómo ha obligado a reevaluar las prioridades estratégicas. El Componente de Seguridad Operacional toma nota del impacto de las reducciones del tráfico en los gastos de capital de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), lo que podría ser un obstáculo para el logro de la visión del GANP. En aras de mantener el progreso permanente en la evolución del sistema de navegación aérea, el Componente de Seguridad Operacional coincide en que se formule un nuevo enfoque centrado en la definición de prioridades regionales y mundiales para concretar la visión y las ambiciones de desempeño que se exponen en el GANP.

5.11 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/147-SAF/113, presentada por los Emiratos Árabes Unidos (EAU) en nombre de los Estados miembros de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), en la que se señala un aumento de los incidentes por fallas en la comunicación con las tripulaciones de vuelo en el período de reanudación de las operaciones tras la pandemia y se hace un llamado a reforzar la instrucción en gestión de recursos/factores humanos (CRM/HF) que reciben las tripulaciones de vuelo. El Componente de Seguridad Operacional concuerda en que una capacitación integral de las tripulaciones de vuelo debe necesariamente tener una mejor instrucción en CRM, incluidas las comunicaciones con otros elementos del sistema. Tras tomar nota de las disposiciones existentes sobre CRM y del trabajo que está realizando la Organización en relación con mejoras de la instrucción en HF, el Componente de Seguridad Operacional acuerda elevar las propuestas a la atención del grupo experto correspondiente.

5.12 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/152-SAF/116, presentada por la EAU con el apoyo de los Estados miembros de la OAAC, donde se analiza el estado de ejecución de las medidas solicitadas en la Resolución A40-27 de la Asamblea, *Innovación en la aviación*, y se pone de relieve que es necesario acelerar las iniciativas de innovación en la OACI, las administraciones de aviación civil y la industria. Tras dicho examen, reconoce que una de las mejores maneras de recuperarse con rapidez y paso firme de una crisis es innovando, evolucionando y solidificando la resiliencia. Tomando nota de que el trabajo que realiza la OACI concuerda con las propuestas, el Componente de Seguridad Operacional conviene en remitirlas a los grupos pertinentes de la Organización.

5.13 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/97-SAF/75, presentada por el Japón, que señala la importancia de realizar de manera efectiva el seguimiento y localización de aeronaves en peligro previsto en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*. Tomando nota del trabajo actual de la Organización para propiciar la aplicación de estas disposiciones de la OACI, el Componente de Seguridad Operacional alienta a los Estados a compartir sus datos de contacto en el Directorio de Control OPS establecido por la OACI. El Componente de Seguridad Operacional reconoce así mismo la necesidad de reforzar la instrucción de las entidades que intervienen en los operativos de respuesta a incidentes y alienta a los Estados a realizar ejercicios que expongan al personal de búsqueda y salvamento (SAR) a los elementos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS).

5.14 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/30-SAF/17, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la RTCA, que examina las posibles interferencias que puede provocar el inminente despliegue de la tecnología 5G en las bandas de frecuencias adyacentes a la banda atribuida al radioaltímetro (4.2-4.4 GHz), un dispositivo crucial para la seguridad operacional de uso obligatorio en las aeronaves y que sirve para determinar la altura del aparato respecto del suelo. Luego de observar un pequeño error respecto al despliegue de la tecnología 5G en el Reino Unido, el Componente de Seguridad Operacional trae a colación las medidas que ya ha tomado la OACI a través de la comunicación 2021/22 a los Estados y la Resolución A38-6 de la Asamblea.

5.15 Se toma nota de las notas de información presentadas por Canadá y la Asociación Internacional de Institutos de Navegación (IAIN) (HLCC 2021-WP/150-SAF/114), Alemania, Australia, Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Jordania, Marruecos, Nueva Zelanda, Países Bajos, Reino Unido, República de Corea, Suiza, Ucrania, CANSO, IATA, IFALPA e IFATCA (HLCC 2021-WP/219-SAF/143), China (HLCC 2021-WP/119-SAF/92 y HLCC 2021-159-SAF/120), Colombia (HLCC 2021-WP/141-SAF/107), Indonesia (HLCC 2021-WP/81-SAF/59 Revisión núm. 1), Emiratos Árabes Unidos (HLCC 2021-WP/145-SAF/111), Estados Unidos (HLCC 2021-WP/200-SAF/135 y HLCC 2021-WP/226-SAF/150), Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) (HLCC 2021-WP/229-SAF/151) y el Comité Interestatal de Aviación (IAC) (HLCC 2021-WP/170-SAF/130).

5.16 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula las siguientes recomendaciones:

Recomendación 5/3 — Impacto de la pandemia de COVID-19 en el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

Que la OACI:

- a) facilite discusiones a nivel regional para obtener consenso en torno a la priorización y en consideración de una industria con limitaciones financieras; y
- b) busque caminos críticos y otras oportunidades para acelerar el avance tecnológico.

Recomendación 5/4— Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS)

Que los Estados:

- a) suministren a la OACI la información de vigilancia y datos de contacto operacional de sus dependencias de servicios de tránsito aéreo (ATS) que se requiere para el funcionamiento del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS); y
- b) realicen instrucción sobre el establecimiento del GADSS y lo incluyan en sus ejercicios de búsqueda y salvamento (SAR).

Recomendación 5/5 — Mitigar el riesgo para el funcionamiento de los radioaltímetros y su función crítica en la seguridad operacional por la implementación de la tecnología 5G

Que los Estados:

- a) consideren prioritaria la seguridad del público y la aviación al decidir cómo habilitar los servicios de banda ancha móvil/5G;
- b) consulten a los órganos reguladores de la seguridad de la aviación, especialistas y usuarios del espacio aéreo para que aporten todas las consideraciones y medidas reglamentarias necesarias para que los actuales sistemas y servicios de aviación no queden expuestos a interferencias perjudiciales; y

Que la OACI:

- c) mantenga el esfuerzo coordinado de la aviación, especialmente ante la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), para proteger el espectro de radiofrecuencias en las que operan los sistemas de seguridad operacional aeronáuticos.