

COMISSÃO LATINO-  
AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/32-NE/19  
04/04/14

**TRIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/32)**

(La Habana, Cuba, del 8 al 10 de abril de 2014)

**Cuestión 5 del**

**Orden del Día:**           **Seguridad Operacional**

**Cuestión 5.1 del**

**Orden del Día:**           **Anexo 19 al Convenio de Chicago – Experiencia Argentina**

(Nota de estudio presentada por la República Argentina)

**Antecedentes al nuevo Anexo 19 al Convenio de Chicago**

1. El 28 de mayo de 2010 el Consejo de la OACI aprobó una recomendación de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional, en virtud de la cual la Organización debería desarrollar, en colaboración con los Estados y las organizaciones nacionales e internacionales, un nuevo Anexo dedicado a las responsabilidades y procesos de gestión de la seguridad operacional enmarcados en el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).
2. Al año siguiente, la Comisión de Aeronavegación acordó establecer un Grupo de Expertos sobre Gestión de la Seguridad Operacional, con la misión de proporcionar recomendaciones para el desarrollo del nuevo Anexo.
3. Luego de las invitaciones cursadas por la Organización, la Comisión de Aeronavegación aprobó la nominación de varios países, entre ellos la República Argentina, y de distintas organizaciones internacionales para integrar ese grupo de expertos.
4. El mandato otorgado al Grupo de Expertos consistió en el desarrollo de su trabajo en dos fases: la primera, centrada en presentar una compilación coherente y comprensiva de las normas y métodos recomendados existentes, con sus apéndices y anexos e identificar las enmiendas consiguientes a realizar en otros Anexos al Convenio de Chicago luego de la adopción del nuevo Anexo 19 sobre Gestión de la Seguridad Operacional. En la segunda fase, se preveía la identificación de aquellas cuestiones que deben ser resueltas con el objeto de lograr el desarrollo necesario del nuevo Anexo,

mediante la incorporación de nuevas normas y recomendaciones aún inexistentes o el mejoramiento de las actualmente vigentes.

5. El Proyecto de Anexo 19 sobre Gestión de la seguridad operacional elaborado y presentado por el Grupo de Expertos en el mes de febrero de 2012, fue analizado y sometido al Consejo de la Organización, el que lo adoptó el 25 de febrero de 2013.
6. De este modo, el nuevo Anexo 19 al Convenio de Chicago fue sometido a consideración de los Estados Miembros y, al no haber sido objeto de desaprobación, entró en vigencia el 15 de julio de 2013 con fecha de aplicación efectiva a partir del 14 de noviembre del mismo año.

### **Consideraciones sobre el Anexo 19 al Convenio de Chicago**

7. El Anexo 19 consta de las siguientes partes:
  - 7.1. El Preámbulo, en el que se encuentran resumidos los antecedentes de su elaboración, las medidas que han de adoptar los Estados contratantes respecto de la notificación de diferencias y una explicación sobre el carácter de las distintas partes del proyecto de Anexo (normas y métodos recomendados, apéndices, definiciones y tablas y figuras).
  - 7.2. El Capítulo 1. Definiciones, que contiene los términos utilizados en el Anexo, tomados según los casos, de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14.
  - 7.3. El Capítulo 2. Aplicación, donde se expresa que está dirigido a las funciones de gestión de la seguridad operacional que atañen o sirven de apoyo directo a la operación segura de las aeronaves.
  - 7.4. El Capítulo 3. Responsabilidades funcionales estatales en materia de Seguridad Operacional, alude a las responsabilidades de los Estados en materia de gestión de la seguridad operacional: el Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y la supervisión estatal de la seguridad operacional, adoptando normas de los Anexos 6, 8, 11 y 14.
  - 7.5. El Capítulo 4. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), se relaciona con los requisitos del sistema para los proveedores de servicios y para los explotadores de aviación general internacional, adaptando disposiciones de los Anexos 1, 6, 8 y 14.
  - 7.6. El Capítulo 5. Recopilación, Análisis e intercambio de datos sobre Seguridad Operacional, contiene normas sobre la materia existentes en el Anexo 13.
  - 7.7. El Anexo contiene asimismo:
    - 7.8. el Apéndice I, relacionado con el Cap. 3, que trata sobre el Sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional, en el que se establecen los criterios relativos a la actuación estatal en la materia, estructurados sobre la base de los ocho elementos críticos previstos en el Anexo 6 (legislación aeronáutica básica; reglamentos de explotación específicos; sistema y funciones estatales; personal técnico cualificado; orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional; obligaciones relativas al otorgamiento de licencias, certificaciones y autorizaciones y/o aprobaciones; obligaciones de vigilancia y; solución de problemas de seguridad operacional);
    - 7.9. El Apéndice 2, Marco para un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), complementario del Capítulo 4, con normas del Anexo 1, Apéndice 4; Anexo 6, Parte I, Apéndice 7; Anexo 6, Parte III, Apéndice 4; Anexo 11, Apéndice 6 y Anexo 14, Apéndice 7;
    - 7.10. El Adjunto A. Marco para un programa estatal de seguridad operacional (SSP) tratado en el Cap. 3 y;
    - 7.11. El Adjunto B. Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, referido al Cap. 5 y tomado del Anexo 13 al Convenio.
  - 7.9. El Apéndice 2, Marco para un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), complementario del Capítulo 4, con normas del Anexo 1, Apéndice 4; Anexo 6, Parte I, Apéndice 7; Anexo 6, Parte III, Apéndice 4; Anexo 11, Apéndice 6 y Anexo 14, Apéndice 7;
  - 7.10. El Adjunto A. Marco para un programa estatal de seguridad operacional (SSP) tratado en el Cap. 3 y;
  - 7.11. El Adjunto B. Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, referido al Cap. 5 y tomado del Anexo 13 al Convenio.
8. El objetivo buscado a través de la adopción del nuevo Anexo 19, es el de destacar la importancia de la gestión de la seguridad operacional a nivel estatal y mejorar la seguridad operacional al consolidar en un solo Anexo las disposiciones sobre esta temática que se aplican a múltiples campos de la aviación.

### **La Seguridad Operacional**

9. Las cuestiones relativas a la seguridad operacional de la aviación civil forman parte de varios textos normativos elaborados por la OACI y por lo tanto, vigentes en todos los países miembros de la Organización.
10. En cuanto a la seguridad operacional, materia del nuevo Anexo 19, se entiende que es el estado en el que el riesgo de lesiones a las personas o de daños a los bienes como consecuencia de las operaciones aeronáuticas se reduce a un nivel aceptable, por medio de un proceso continuo de identificación de deficiencias y gestión de riesgos.
11. Varias normas en distintos Anexos al Convenio tratan aspectos de seguridad operacional, como el Anexo 1, sobre Licencias al Personal; el Anexo 6, sobre Operación de Aeronaves; el Anexo 8 sobre Aeronavegabilidad; el Anexo 11 sobre Servicios de Tránsito Aéreo; el Anexo 13 sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación y; el Anexo 14, sobre Aeródromos.
12. Los peligros son componentes integrales de los contextos operacionales aeronáuticos. En la aviación ocurrirán fallas y errores operacionales a pesar de los mejores y más logrados esfuerzos por evitarlos. Ninguna actividad humana puede garantizarse como absolutamente libre de peligros y errores operacionales.
13. Por consiguiente, la seguridad operacional es un concepto que debe comprender aspectos relativos más que absolutos, según el cual los riesgos para la seguridad operacional que surgen de las consecuencias de los peligros existentes en los contextos operacionales, deben ser aceptables. El aspecto principal sigue siendo todavía el control, aunque –como se ha dicho- en un contexto relativo más que absoluto.
14. En la medida en que los riesgos para la seguridad operacional y los errores operacionales se mantengan bajo un grado razonable de control, un sistema tan abierto y dinámico como la aviación civil comercial se puede considerar seguro. En otras palabras, los riesgos para la seguridad operacional y los errores operacionales que se controlan en un grado razonable, resultan aceptables en un sistema inherentemente seguro.
15. La seguridad operacional se considera cada vez más como el resultado de la gestión de ciertos procesos de una organización, cuyo objetivo es mantener bajo control los riesgos derivados de los peligros existentes en los contextos operacionales.
16. La gestión de la seguridad operacional implica la puesta en funcionamiento de mecanismos de identificación de peligros, así como de mitigación de los riesgos de seguridad operacional, dentro de cada organización.

### **La Recopilación de los datos de Seguridad Operacional y su adecuada Protección**

17. La tarea de reunir en un nuevo Anexo al Convenio de Chicago, disposiciones existentes en otros Anexos al Convenio sobre un tema particular como lo es la seguridad operacional –tal la tarea inicialmente asignada por la OACI al Grupo de Expertos que trabajó en la elaboración del anteproyecto del nuevo Anexo 19- no ha estado exenta de prolongadas discusiones, disenso y reclamos de distinto tipo, antes de poder presentar a la Comisión de Aeronavegación el texto inicial para el nuevo Anexo.
18. Es importante señalar que en muchos casos no se trata sencillamente de transferir una disposición ubicada en un Anexo, a otro. Al transferir disposiciones es necesario dotarlas de la redacción adecuada al nuevo contexto y además, prever la forma de tratar el vacío que se crea en el Anexo al que se le restará una disposición que antes integraba un capítulo o una sección determinada.
19. Esta situación se manifestó con especial aspereza al tratar el tema de la recopilación de datos de seguridad operacional y, en particular, al analizar la transferencia de la guía de orientación para la protección de la información de seguridad operacional, ambos incluidos en el Anexo 13 sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

20. En materia de recolección de datos de seguridad operacional, citemos como ejemplo las normas que disponen:
- 20.1. 8.1 Los Estados establecerán un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.
  - 20.2. 8.2 Los Estados establecerán un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes.
  - 20.3. Nota.— Se alienta a los Estados a que establezcan otros sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional para recopilar información de seguridad operacional que quizás no capten los sistemas de notificación de incidentes mencionados en 8.1 y 8.2.
  - 20.4. 8.3 Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.
  - 20.5. Nota 1. — Un entorno sin aplicación de sanciones es fundamental para la notificación voluntaria. .
  - 20.6. Por su parte, en la orientación sobre protección de la información de seguridad operacional podemos leer:
  - 20.7. 2.3 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben garantizar un equilibrio entre la necesidad de proteger dicha información, a fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación, y la de administrar debidamente la justicia.
  - 20.8. 2.4 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben impedir que ésta se utilice en forma inapropiada.
  - 20.9. 2.5 Ofrecer protección para información calificada sobre seguridad operacional en condiciones específicas es parte de las responsabilidades que en materia de seguridad operacional tiene un Estado.
21. Las disposiciones transcritas generan enormes desafíos, por cuanto el tema de la protección de la información de seguridad operacional, su utilización exclusivamente para fines de seguridad operacional, la exigencia de no punibilidad, su reserva, entre otras múltiples aristas de la cuestión, pone en juego la relación entre la gestión de esa información y la adecuada administración de justicia; los límites a la ausencia de castigo para quien brinda voluntariamente una información personal; la pertinencia de la difusión de ciertos actos, conductas o situaciones sensibles ante la opinión pública; etc.
22. La definición de estos aspectos es sumamente compleja y es materia de estudio actual en el seno de la OACI, así como de solución sobre base diversa en varias legislaciones.
23. Pero además de su importancia intrínseca como material de estudio de profunda sensibilidad, como pueden serlo el tratamiento de las grabaciones de voces en la cabina de las aeronaves, la adopción de medidas disciplinarias contra dependientes que hubieran brindado información empresaria con contenido de seguridad operacional, entre muchas otras cuestiones de similar entidad, se presenta la dificultad de la ubicación de estas disposiciones en uno u otro Anexo al Convenio de Chicago.
24. Durante los trabajos de elaboración del nuevo Anexo 19 sobre Seguridad Operacional, se alzaron voces sumamente críticas de la posición de transferir disposiciones del Anexo 13 al 19, alegándose que se perjudicaría la función de investigación de accidentes, al cercenarse a los investigadores el acceso a información clave para la realización de sus tareas.
25. Objeciones de este tipo plantean la necesidad de recordar que los Anexos al Convenio de Chicago contienen normas y recomendaciones para los Estados, que éstos deben incorporar a sus legislaciones nacionales. De tal modo, no debería sobredimensionarse la relevancia de si determinada norma se encuentra en uno u otro Anexo, de acuerdo con el método que se haya

- adoptado para su presentación temática consistente, desde que sin importar su ubicación, su obligatoriedad para el Estado será ineludible.
26. En otras palabras, cada Anexo está dirigido al Estado mismo y no a una autoridad estatal en particular. Corresponde a cada Estado dictar regulaciones acordes con la normativa internacional y hacerlas cumplir a través de las organizaciones internas competentes en cada materia.
  27. No obstante estas conclusiones que emanan del Convenio de Chicago mismo, las reacciones frente a esta sensible cuestión aparentemente han motivado que la Comisión de Aeronavegación de la OACI, en su propuesta a los Estados acerca del Anexo 19, presentara la solución de mantener la “Orientación Jurídica para la Protección de la Información Obtenida por medio de Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional” duplicada en el Anexo 13 y en el Anexo 19. Esta duplicación obligará a su actualización en forma conjunta en futuras enmiendas, a pesar de que no es frecuente que dos Anexos sean revisados al mismo tiempo o bien, en el caso de evolucionar independientemente, a evitar que la actualización de esa orientación jurídica en uno de la Anexos, entre en conflicto con el texto anterior que se mantenga en el otro.
  28. Sin perjuicio de estas consideraciones, es importante destacar que a través de la normativa internacional elaborada en materia de seguridad operacional, todos los Estados deben cumplir con la creación y establecimiento de los siguientes elementos:
    - 28.1. un sistema de notificación obligatoria de incidentes;
    - 28.2. un sistema de notificación voluntaria de incidentes;
    - 28.3. una base de datos;
    - 28.4. un procedimiento para el intercambio de información
  29. El tema central radica en la necesidad de instaurar un correcto equilibrio entre la necesidad de protección de la información de seguridad operacional, que asegure su permanente disponibilidad y la adecuada administración de justicia.
  30. El Modelo de Política de Enjuiciamiento adoptado por Eurocontrol (“Model Prosecution Policy”) describe un concepto muy interesante con una serie de elementos a implementar en la ley nacional de procedimiento o enjuiciamiento.
  31. La política en cuestión está dirigida a los procesos de investigación criminal relacionados con las acciones civiles emergentes de accidentes o incidentes de aviación civil, reportados en virtud de sistemas obligatorios o voluntarios de información de sucesos.
  32. La prescripción más importante de la guía que ofrece esta Política Modelo, es la de asegurar que de ninguna manera se impedirá el juzgamiento de delitos criminales por actos u omisiones intencionales o graves negligencias incurridas y, paralelamente, el reconocimiento de que las personas no deberían ser enjuiciadas por actos, omisiones o decisiones que reflejen una conducta razonable de la persona, aún cuando esos actos, omisiones o decisiones puedan haber provocado involuntaria o inadvertidamente, la violación de una normativa aplicable.
  33. En esta línea existen algunos otros ejemplos como el Reglamento 996/2010 de la Unión Europea; el Programa de Seguridad Operacional del Estado de India, la ley española que instaura el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil; la orientación para una ley modelo elaborada por el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional – Panamérica (RASG-PA), entre otros.
  34. En general, los textos analizados se refieren a los datos recogidos y a información resultante de los accidentes e incidentes de aviación civil que, naturalmente son los que mayor repercusión generan.
  35. No obstante, existe un universo de situaciones vinculadas con información de seguridad operacional que no está referida a ningún accidente o incidente que deba ser investigado y, que permite advertir fallas en algunos de los sistemas o procesos vinculados con la aviación civil. Esta información es vital para la salud de estos mismos sistemas y procesos y por tal motivo resulta esencial resguardar ese tipo de información de cualquier uso ajeno al ámbito de la seguridad operacional. Es particularmente en este contexto donde se observa la necesidad de alentar a las personas que participan en las distintas actividades relacionadas con la aviación civil, a informar e incluso a admitir errores o eventuales incumplimientos de las normas de seguridad operacional, sin

temer que esa información sea utilizada para aplicarles sanciones administrativas o laborales, a menos que tales acciones u omisiones resulten configurativas de un delito .

36. Para el logro de este objetivo, el personal que reciba la información debe estar adecuadamente entrenado, para poder así distinguir las simples fallas en el cumplimiento de normas, reglamentos o procedimientos, de lo que presuntivamente podría constituir la comisión de un delito.
37. Paralelamente, es necesario poner al alcance de los jueces las valiosas experiencias que proporciona la actividad aeronáutica, para garantizar que las decisiones judiciales se basen en una profunda comprensión de la materia técnica involucrada.
38. Existe también considerable interés por parte de las autoridades judiciales, de que los jueces y fiscales cuenten con asesoramiento y apoyo de profesional especializado en asuntos técnicos y operacionales en materia de aviación, para fundar adecuadamente sus decisiones.

### **La experiencia en la República Argentina. Proyecto de Ley sobre la gestión de la Seguridad Operacional.**

39. El movimiento puesto de manifiesto en la OACI en materia de gestión de la seguridad operacional, ha tenido eco en Argentina al conformarse, a comienzos del año 2011 un Grupo de Trabajo de carácter multidisciplinario en la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), con el objeto de diseñar la implementación del Programa de Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino. En este Grupo de Trabajo han tenido participación las distintas organizaciones estatales con competencia en la materia (SERVICIO METEOROLÓGICO NACIONAL –SMN-; INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA AERONÁUTICA Y ESPACIAL –INMAE-; ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS –ORSNA-; JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL – JIAAC).
40. El plan de implementación propuesto contemplaba, entre otros puntos, la elaboración por el grupo de expertos legales y técnicos de un anteproyecto de ley nacional de seguridad operacional del Estado.
41. Los trabajos relativos a la elaboración del anteproyecto de ley comenzaron inmediatamente y, paralelamente, el ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL dictó la Resolución N° 857 del 25 de octubre de 2011, por la cual aprobó la Declaración de Política de Gestión de la Seguridad Operacional de la ANAC, en cuyo primer punto compromete sus mejores esfuerzos para elaborar e impulsar un anteproyecto de Ley Nacional de Seguridad Operacional que contemple las garantías necesarias para la efectiva implementación de las actividades esenciales subyacentes a la gestión de la seguridad operacional contemporánea.
42. La tarea de elaboración del anteproyecto de ley contempló múltiples consultas con otras organizaciones y el examen de las experiencias logradas en otras latitudes donde se plasmaron algunas de las soluciones más modernas en la materia, como es el caso de España o el diseño de autoridades específicas en Canadá, Australia y Estados Unidos.
43. En la elaboración del anteproyecto, se han respetado los lineamientos trazados por la OACI, tanto en el Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc 9859) como en las disposiciones existentes en diversos Anexos al Convenio de Chicago, actualmente plasmadas en el nuevo Anexo 19 sobre Gestión de la Seguridad Operacional.
44. En este sentido, cabe poner de relieve que el anteproyecto de ley elaborado se fundamenta en los siete principios de Gestión de Seguridad Operacional del Estado:
  - 44.1. proactividad de procesos y actividades relacionadas a la gestión de la seguridad operacional;
  - 44.2. unificación y cohesión normativa;
  - 44.3. separación de funciones de vigilancia y control, y de provisión de servicios por el Estado;
  - 44.4. vigilancia continua de la seguridad operacional,

- 44.5. recolección, análisis y difusión de información sobre seguridad operacional y su protección;
  - 44.6. desarrollo de recursos humanos y capacitación; e
  - 44.7. Investigación independiente y con orientación sistémica de accidentes e incidentes.
45. El anteproyecto de ley elaborado consta de 21 artículos organizados bajo los siguientes títulos:
- 45.1. Disposiciones generales
  - 45.2. Sistema Nacional de Gestión de Seguridad Operacional
  - 45.3. Información de Seguridad Operacional
  - 45.4. Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil
  - 45.5. Asistencia a las víctimas, y
  - 45.6. Disposiciones Finales
46. En su articulado, se define a la seguridad operacional como “el estado en el que el riesgo de lesiones a las personas o de daños a los bienes como consecuencia de las operaciones aeronáuticas se reduce al mínimo, por medio de un proceso continuo de identificación de deficiencias y gestión de riesgos de seguridad operacional” .
47. Se diseña el Sistema Nacional de Gestión de Seguridad Operacional a través de un criterio funcional (art. 5) y se crea una Unidad Coordinadora para enlazar las actividades de las distintas organizaciones estatales con injerencia en las distintas cuestiones de seguridad operacional, ajustando su actuación a pautas claras comprensivas de la adecuada garantía de funcionamiento (art. 6).
48. El texto propiciado caracteriza la información de seguridad operacional dotándola de la protección adecuada de acuerdo con su diversa naturaleza y función (art. 9).
49. El anteproyecto contempla asimismo la necesidad de brindar apropiada asistencia a las víctimas de accidentes de aviación (art. 18).
50. Por otra parte, en función de su elevado valor como regla de particular trascendencia para la sociedad, la norma propiciada expresa su naturaleza de orden público (art. 19).

### **Conclusiones**

51. De acuerdo con la estructuración de la aviación civil internacional alcanzada mediante la extensa e intensa labor de la OACI, los Estados deben poner en práctica los procesos, procedimientos y medios que les permitan cumplir con sus responsabilidades en materia de gestión de la seguridad operacional.
52. Esta responsabilidad tiene una clara base normativa que, desde la génesis de las Normas y Métodos Recomendados de la Organización, se irradia a todos los Estados impulsando la concreción de medidas concretas tendientes a identificar deficiencias y gestionar los riesgos de seguridad operacional, con miras a la permanente y más efectiva reducción de los riesgos de lesiones a las personas y de daños a los bienes, como consecuencia de las operaciones aeronáuticas.
53. De esta manera se materializa una responsabilidad propia del Derecho Aeronáutico, que se encuentra a cargo del propio Estado, y le exige el cumplimiento de una serie de deberes que resultan trascendentales para el desarrollo seguro de la aviación civil internacional.
54. Como resultado de esta responsabilidad del Estado, se crea un entramado normativo y organizacional orientado a establecer con mayor claridad el programa de seguridad operacional del Estado (SSP), el acompañamiento y control de los sistemas de gestión de la seguridad operacional que deben cumplir los proveedores de servicios (SMS) –líneas aéreas, aeropuertos, talleres, etc.-, el fortalecimiento del proceso independiente de investigación de accidentes de aviación y la recopilación y procesamiento de datos e información de seguridad operacional, dotados del nivel adecuado de protección que corresponde atribuirles en función de su propia naturaleza, que permitan en conjunto, el permanente mejoramiento del sistema.

55. La OACI informó que en 2012 hubo 3,2 accidentes por millón de salidas, lo que representa un total de 99 accidentes sobre alrededor de 31 millones de vuelos.
56. También, los casos mortales de la aviación disminuyeron de 414 en 2011 a 372 en 2012. Se trata de la cifra más baja de casos mortales desde 2004.
57. Sobre la base de los datos obtenidos, la OACI expresó que los resultados positivos son el reflejo del progreso logrado gracias a varias iniciativas de colaboración en la esfera de la seguridad operacional que están en curso.
58. El Presidente del Consejo de la OACI, Roberto Kobeh González, expresó que la adopción del Anexo 19 es el primer nuevo Anexo al Convenio de Chicago en más de tres decenios y constituye un verdadero logro histórico para la OACI y la comunidad de la aviación internacional.
59. Sostuvo en tal sentido que la adopción del Anexo 19 servirá de apoyo a la estrategia mundial de seguridad operacional de la OACI, mediante la cual se exige una mejor normalización, mayor colaboración entre las partes interesadas de la aviación, nuevas iniciativas de intercambio de información y el establecimiento de prioridades de inversión en los recursos técnicos y humanos que se requieren para garantizar en el futuro operaciones seguras.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

60. Medidas propuestas al Grupo de Expertos
  - 60.1. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada e intercambiar opiniones y que:
  - 60.2. Los Estados suministren a la Secretaria información acerca de:
    - 60.2.1. La normativa que se dicte en cada Estado de conformidad con las prescripciones del Anexo 19 al Convenio de Chicago.
    - 60.2.2. En especial, la normativa vigente en materia de protección y resguardo de datos e información de seguridad operacional.