



**Discurso de apertura del Presidente del Consejo de la
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
en el Seminario internacional sobre seguridad operacional OACI-COPAC**

(Madrid, 24 y 25 de marzo de 2011)

Es para mí un gran honor estar hoy en Madrid inaugurando el Seminario internacional OACI-COPAC sobre la información de seguridad operacional y la cooperación entre la aviación y las autoridades judiciales. Se trata de un acontecimiento primordial ya que los asuntos que se analizarán tendrán un efecto profundo en la seguridad operacional de la aviación en el futuro.

En el último decenio, el número de accidentes mortales y las pérdidas de vidas asociadas a ellos se ha reducido de manera sistemática a pesar del crecimiento del tráfico. Si bien esto representa un progreso significativo, el índice global de accidentes a escala mundial sigue siendo esencialmente el mismo, lo cual indica que es preciso seguir trabajando al respecto. Además, la actuación en materia de seguridad operacional presenta una brecha inaceptable entre determinados Estados y regiones. El aumento previsto del tráfico para el próximo decenio y después, sólo intensificará el problema. En consecuencia, es preciso adoptar ahora nuevos enfoques para reforzar aún más la seguridad operacional a escala mundial, reduciendo al mismo tiempo la diferencia en la actuación de seguridad operacional que existe en el sistema de aviación mundial.

La visión de la OACI para el futuro es trabajar en colaboración con sus Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, los asociados de la industria y otros interesados para crear un sistema de transporte aéreo mundial incluso más seguro que el que existe hoy día. Para lograr esta meta, se están elaborando e implantando estrategias más flexibles y eficaces que permiten tanto abordar problemas de seguridad operacional a escala mundial como dar apoyo a los Estados que enfrentan desafíos específicos en este ámbito. Para algunos Estados, la preocupación inmediata será mejorar la capacidad fundamental de vigilancia. Para otros, es el momento de complementar las estrategias tradicionalmente prescriptivas y reactivas con un enfoque proactivo basado en la actuación. La transición hacia una estrategia de seguridad operacional previsor y dinámica requerirá que se identifiquen los riesgos emergentes y que se responda oportunamente a ellos, antes de que se produzcan accidentes o incidentes.

Esta estrategia innovadora se basa en fundamentos esenciales que incluyen la implantación de sistemas de gestión y programas estatales de seguridad operacional, y la transición a un enfoque de supervisión continua para el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. Estas innovaciones y tendencias dependerán del flujo continuo de datos e información procedentes de numerosas fuentes entre las que se incluyen: las actividades de vigilancia de la seguridad operacional que desempeñan las autoridades de la aviación, las investigaciones de accidentes e incidentes, los informes obligatorios de sucesos y los informes de peligros sistémicos proporcionados de manera voluntaria por el personal de primera línea.

En el contexto de esta estrategia, la disponibilidad permanente de datos e información de seguridad operacional es crítica. El sector de la aviación ha confirmado que es imprescindible que dichos datos, información y análisis subsiguientes se utilicen de manera óptima únicamente con fines de seguridad operacional, en lugar de utilizarlos para atribuir culpa o implicar responsabilidades innecesariamente. Esta afirmación se ha expresado en muchos foros, entre ellos la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI, celebrada en 2010, y los dos últimos períodos de sesiones de la Asamblea de la OACI. Ahora es tiempo de responder. De lo contrario, la capacidad de intercambiar datos o información entre los participantes clave en la seguridad operacional de la aviación se verá limitada y no se aprovecharán plenamente los beneficios potenciales que se derivan de dicha información. Por ello, es esencial contar con disposiciones de protección apropiadas que permitan asegurar el flujo constante de los datos y la información que se requieren para identificar y evaluar los riesgos emergentes y elaborar estrategias de mitigación eficaces.

Muchas organizaciones, incluida la OACI, están desarrollando herramientas capaces de realizar análisis proactivos que finalmente se traducirán en mejoras en la seguridad operacional del sistema de aviación mundial. Un ejemplo concreto de las capacidades de análisis de la Organización es el sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional de la OACI, conocido también como iSTARS. Este sistema, y otros similares, tienen el potencial de proporcionar información crucial que puede utilizarse para orientar la toma de decisiones en materia de políticas y priorizar el uso de los recursos limitados; esta información se obtiene analizando diversos tipos de datos, para lo cual se crean evaluaciones multidimensionales de problemas de seguridad operacional emergentes. Uno de los requisitos previos para desarrollar aún más las capacidades analíticas de sistemas como el iSTARS es, precisamente, la protección de las fuentes que proporcionan los datos y la información que se requieren.

No obstante, estas iniciativas sólo tendrán éxito si se establece un equilibrio apropiado entre la necesidad de proteger los datos y la información de seguridad operacional y la necesidad simultánea de permitir que se administre debidamente la justicia en las jurisdicciones nacionales. Al elaborar y adherirse a los convenios de protección apropiados, la comunidad internacional estará favoreciendo un entorno en el que el intercambio de información crítica puede alentarse y facilitarse sin poner en peligro las fuentes de información. Este entorno de protección se necesita para garantizar la disponibilidad permanente de datos e información de seguridad operacional, de modo que el análisis resultante pueda entonces compartirse entre los participantes de la comunidad de la aviación. Ahora, aun cuando el objetivo final de proteger estas fuentes es garantizar su disponibilidad para reforzar la seguridad operacional de la aviación, no deben tolerarse conductas imprudentes, negligencia grave ni dolo. Por ello, este seminario es oportuno ya que en él se aborda la cooperación necesaria entre las entidades de seguridad operacional de la aviación y las autoridades judiciales.

Una iniciativa importante que emprendieron los encargados de reglamentación y la industria para compartir de manera eficiente y amplia la información, es el Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional iniciado en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Esta iniciativa puede ayudar a identificar mejor los riesgos existentes y emergentes en las operaciones del transporte aéreo, haciendo posible que se adopten medidas antes de que los problemas de seguridad operacional se traduzcan en accidentes. Las iniciativas de este tipo, que forman parte de una estrategia mundial dinámica, sólo pueden lograrse mediante la protección adecuada de la información que todos los participantes proporcionan con la garantía de que la información intercambiada entre ellos se utilizará únicamente con fines de seguridad operacional.

En reconocimiento de los beneficios del intercambio de información, ya hemos empezado a agrupar los componentes de una estrategia destinada a garantizar la disponibilidad de los datos e información que se requieren para lograr nuestros objetivos. En diciembre de 2010, la OACI convino en establecer un grupo especial multidisciplinario para avanzar específicamente en el tema de la protección de la información. Paralelamente, el Consejo de la OACI está elaborando determinados principios de confidencialidad y transparencia que darán forma a un código de conducta sobre el

intercambio y uso de la información de seguridad operacional cuyo objeto será asegurar aún más que la utilización de esta información se realice de manera apropiada, justa y coherente. Este Código de conducta se está elaborando con la finalidad de reafirmar la confianza mutua de los Estados en el intercambio de información que puede servir de base para dar respuestas coherentes, basadas en hechos y transparentes a problemas de seguridad operacional a escala estatal, regional o mundial. Estas dos medidas permitirán que avance el desarrollo de nuestras capacidades de análisis para detectar riesgos, lo que se traducirá en estrategias de mitigación mejoradas.

Como puede observarse, una estrategia proactiva sólida, diseñada para reforzar la seguridad operacional de la aviación, exige recopilación constante, protección adecuada, análisis preciso e intercambio eficiente de información entre todos los que participan en la aviación. Estos elementos clave seguirán constituyendo la base de una estrategia global con la capacidad de disminuir aún más el índice de accidentes de aviación a escala mundial e iniciar la reducción de la diferencia en la actuación de seguridad operacional existente entre Estados y regiones.

Es imprescindible lograr un acuerdo mundial sobre la elaboración de un marco jurídico para proteger las fuentes de datos e información de carácter delicado. Para ello se requerirá estrecha coordinación y cooperación entre las autoridades aeronáuticas y jurídicas. El nivel de protección debería estar en consonancia con la índole de la información generada por cada fuente y el propósito que servirá su divulgación. Sin un marco de protección equilibrado, la información esencial no llegará a la OACI y a otras organizaciones que participan en la detección, análisis y resolución de problemas mundiales de seguridad operacional. Por estas razones, corresponde ahora presentar los puntos de vista de todas las partes interesadas en la información de seguridad operacional.

Para terminar, damas y caballeros, en todo momento debemos ser conscientes del hecho de que, a pesar de nuestros esfuerzos incansables, un cierto grado de riesgo es inherente a las operaciones de la aviación. No obstante, confío en que las conclusiones de este seminario aportarán ideas muy útiles e innovadoras que indudablemente promoverán la seguridad operacional mediante una mejor protección de la información respectiva y conducirán a una colaboración más estrecha entre la aviación y las autoridades judiciales. Las valiosas contribuciones que surjan en los próximos días ayudarán ciertamente a proporcionar a los ciudadanos de todos los Estados miembros de la OACI los sistemas de transporte aéreo nacionales, regionales y mundiales más seguros posibles. Y, repito, ello sólo puede lograrse mediante la colaboración estrecha entre las partes interesadas clave que, incluso frente a perspectivas que difieren, llegarán a un entendimiento común para garantizar la evolución continua y exitosa de nuestra estrategia de seguridad operacional global.