



CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

RESUMEN DE LOS DEBATES

Cuestión 2: Mejora de la seguridad aeronáutica

Tema 2.1: Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional

**DGCA/06-WP/5 Revisada, 11 (y Corr. núm. 1), 22 (y Corr. núm. 1), 23 Revisada, 26 (y Corr. núm. 1), 29 (y Corr. núm. 1), 30 Revisada, 34, 35 y 39
IP/24, 26, 34 y 39**

1. La nota DGCA/06-WP/05 Revisada, “Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional”, se presentó para que la conferencia la examinara. El tema también se trató en las notas de estudio 11 (y Corrigiendo núm. 1), 22 (y Corrigiendo núm. 1), 23 Revisada, 26 (y Corrigiendo núm. 1), 29 (y Corr. núm. 1), 30 Revisada, 34, 35 y 39, que presentaron sus autores respectivos. Las notas de información IP/24, 26, 34 y 39 también se relacionaban con este tema.

2. Varios de los delegados expresaron su pleno apoyo a la nota DGCA/06-WP/5, así como sus puntos de vista con los que afirmaban que la transparencia y el intercambio de información mejorarían la seguridad operacional y el suministro de asistencia para corregir deficiencias, crearían una mejor base para el reconocimiento mutuo, promoverían la confianza del público y, en consecuencia, la sustentabilidad de la aviación civil.

3. Sin embargo, varios delegados expresaron preocupación pues pensaban que el público podría malentender la información derivada de las auditorías USOAP y que esto, combinado con el riesgo de uso inapropiado de la información, podría deformar la percepción del público, creando así más daño que beneficios. Por lo tanto, varios delegados apoyaron el punto de vista de que sólo los Estados contratantes deberían tener acceso a los informes USOAP a través de un sitio web seguro. Un delegado comentó que los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional preparados durante el ciclo inicial de auditorías podrían ahora ya ser obsoletos y, de publicarse en el sitio web de la OACI, se podría presentar información desorientadora sobre la situación de un Estado en cuanto a sus capacidades de vigilancia. Por este motivo, la información se complementaría con los datos actuales proporcionados por el Estado interesado.

4. Se señaló que cualquier requisito que se imponga a los Estados para compartir información sobre deficiencias debería considerarse a la luz de sus habilidades para rectificar rápido dichas deficiencias. Al respecto, los delegados subrayaron la necesidad de contar con asistencia a escala regional y subregional. Si bien se reconoció que se prevé que el nivel de transparencia aumentaría al

mejorarse los niveles de las capacidades de vigilancia, se puso gran énfasis en que la transparencia y el intercambio de información eran críticos, en todo momento, para garantizar tanto la seguridad operacional como la confianza del público viajero.

5. Los delegados destacaron que cualquier información dada a conocer al público debería ser normalizada, fáctica e inequívoca para evitar cualquier riesgo de confusión o mala interpretación. Además, se indicó que existía la necesidad de que la OACI elaborara una estrategia sobre la divulgación de la información. Hubo cierto apoyo a la creación de una base de datos de la OACI para recopilar y centralizar información relacionada con la seguridad operacional que los Estados darían a conocer en forma voluntaria. Al subrayar la necesidad de que los Estados tuvieran acceso a información fidedigna y oportuna sobre la propiedad y control de las aeronaves, se expresó apoyo en relación con la creación de un sistema centralizado para proporcionar información dentro del marco del Artículo 21 del Convenio.

6. Varios delegados comentaron la labor realizada hasta ahora para preparar y apoyar la Resolución A35-17 de la Asamblea y destacaron la necesidad de proteger los datos de seguridad operacional. En respuesta a una pregunta al respecto, el Presidente señaló que pronto se transmitiría a los Estados un proyecto de orientación jurídica sobre la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, que estaba disponible en el sitio web de la OACI para examinarlo.

7. Varios delegados también destacaron la necesidad de proteger a los profesionales de la aviación que proporcionan información crítica para la seguridad operacional. Se consideraron las implicaciones de una “cultura justa” y la cuestión relativa a la confidencialidad. Varios delegados expresaron el punto de vista de que la OACI debería consultar a los Estados para examinar la manera en que podrían introducirse las disposiciones para una cultura justa.

8. Al resumir el debate, el Presidente puso énfasis en la necesidad de trabajar dentro del marco del Convenio y en la dirección marcada por la Asamblea. Al respecto, se refirió a los puntos fundamentales descritos en el Artículo 44 d) del Convenio, donde se reconocen las “necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”, y a la Resolución A35-7 de la Asamblea, donde se reconocen la transparencia y el intercambio de información como principios fundamentales de un sistema de un transporte aéreo seguro. Hubo pleno apoyo al intercambio de información sobre seguridad operacional entre los Estados. Entendiendo las preocupaciones de poner a disponibilidad del público información sobre seguridad operacional, el Presidente sugirió que se diera a los Estados un máximo de dos años para proporcionar a la OACI información actualizada. Mientras tanto, se alentó a los Estados a proporcionar al público su información. En relación con el asunto de la categorización/evaluación de las constataciones USOP, el Presidente observó que el Consejo de la OACI examinaría con cuidado la cuestión. El Presidente recordó que varios delegados habían hecho referencia a las notas WP/22 y WP/35 y aconsejó que se conservaran los puntos sustantivos que se mencionaron en dichas notas.

9. En general, se apoyó el resumen del Presidente. Muchos delegados confirmaron su apoyo en curso a los principios de transparencia y al intercambio de información entre los Estados. Acogieron con beneplácito el período máximo de dos años que se propuso para actualizar la información, pero algunos se mostraron aún incómodos con proporcionar al público información sobre seguridad operacional. Además, un delegado propuso que se encargara a la OACI la tarea de desarrollar un sistema de gestión de la información para determinar cómo, al final del período de dos años, se proporcionaría dicha información. Otro delegado tomó nota de que los avisos a los viajeros y las cuestiones relacionadas con los seguros podrían verse afectados en forma negativa y que podría generarse una competencia desleal.

10. Varios delegados no apoyaron una demora en cuanto a la revelación al público de información sobre seguridad operacional y pensaron que, para preservar la credibilidad de la OACI, el proceso debería iniciarse inmediatamente y concluirse antes de la próxima Asamblea. Se señaló que la revelación de información al público a menudo favorecía a aquellos Estados que necesitaban recibir asistencia y financiamiento y existía preocupación de que una demora de dos años los perjudicaría.

11. Varios delegados expresaron preocupación sobre la propuesta que figuraba en la nota WP/11 para categorizar las constataciones USOAP y se recordó que el programa de auditoría de la seguridad operacional se había establecido en respuesta a los sistemas de categorización iniciados en algunos Estados. Al ofrecer un punto de vista distinto, un delegado señaló que las categorizaciones ya constituían un determinante y que era preferible que la OACI elaborar su propio sistema. Se tomó nota de que el Consejo de la OACI examinaría este asunto más a fondo.

12. Se tomó nota de que el financiamiento del Banco Mundial se estaba canalizando hacia proyectos de infraestructura de la aviación y se expresó que se esperaba que esto continuaría. Además, se esperaba que el Banco Mundial se centraría en iniciativas regionales para mejorar la seguridad operacional de la aviación. En relación con las decisiones de inversión, el observador del Banco Mundial puso énfasis en que la transparencia y el intercambio de información se consideraban factores clave. Sobre el tema de la inversión en la aviación, el Presidente recordó que el Banco Mundial había sugerido que la OACI publicara cada año un informe sobre los requisitos de infraestructura y asistencia en el campo de la aviación.

— FIN —