



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/192¹

TE/29

21/9/04

En chino, español,
francés, inglés y ruso
únicamente

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)

RECOPIACIÓN Y COMPARTICIÓN DE DATOS DE SEGURIDAD TÉCNICA

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

En esta nota se indican los principios del Programa de gestión y análisis de datos de seguridad técnica de la IATA (SDMA), se examinan las sinergias con el Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP), y se analiza la necesidad de elaborar un régimen de seguridad técnica de alcance mundial más completo impulsado por los datos concentrándose en una gestión de datos de seguridad técnica proactiva en lugar de reactiva.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 5.

1. ANTECEDENTES

1.1 La OACI y la IATA comparten los mismos objetivos de prevención de accidentes. La IATA aplaude la iniciativa GASP y acoge con beneplácito las sinergias que tiene con el Plan de seguridad técnica de seis puntos de la IATA. El medio principal por el cual la IATA comunica a la industria su plan de seguridad y las estrategias de prevención de accidentes es el informe anual sobre seguridad técnica. Se han presentado a la Asamblea de la OACI ejemplares del informe sobre seguridad técnica de 2003 en formato de CD-ROM.

1.2 Todas las organizaciones encargadas de la seguridad técnica han de estar impulsadas por los datos y tanto la IATA como la OACI dedican considerable tiempo a aprender de la experiencia de accidentes. En el marco del Plan de seguridad técnica de seis puntos de la IATA que ha sido diseñado principalmente para satisfacer los requisitos de seguridad de las compañías aéreas, la gestión de datos de seguridad técnica y su análisis desempeñan una función predominante. El informe sobre seguridad técnica de la IATA muestra el valor de divulgar los datos.

¹ Las versiones en chino, español, francés, inglés y ruso fueron suministradas por la IATA.

1.3 El proceder de concentrarse únicamente o predominantemente en el análisis de los accidentes y en los datos correspondientes, tiende sin embargo a ser reactivo perdiéndose la oportunidad de aplicar medidas preventivas antes del acaecimiento de un accidente. La IATA ha pasado a una situación más proactiva mediante el cotejo y análisis de datos de incidentes, examinando los factores contribuyentes que actúan como una predicción a escala mundial.

1.4 En la presente nota se muestra la forma por la que el Programa de gestión y análisis de datos de seguridad técnica de la IATA (SDMA) es un complemento de los objetivos del GASP en el campo de notificación de incidentes.

2. GESTIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS DE SEGURIDAD TÉCNICA DE LA IATA

2.1 La experiencia mundial en gestión de la seguridad técnica ha demostrado que muchos miles de incidentes de seguridad que ocurrieron en las operaciones diarias de las líneas aéreas proporcionan una indicación sólida de la predisposición a accidentes. Por consiguiente, es posible que estos incidentes tengan un valor mucho más intrínseco que los detalles descubiertos después de un accidente.

2.2 Una de las dificultades enfrentadas en los últimos años es la recopilación de datos válidos y diversos que sean suficientes para deducir conclusiones mundiales para la seguridad técnica. La confidencialidad de los datos y el mantenimiento de disposiciones no punitivas, están normalmente presentes como una restricción importante. La interacción directa de la IATA con las compañías aéreas ofrece la posibilidad de actuar como intermediario de confianza de los datos de seguridad técnica para el 98% de todas las operaciones del transporte aéreo comercial.

2.3 En el programa SDMA se ha preparado el Sistema de evaluación de tendencias, análisis e intercambio de datos sobre seguridad técnica (STEADES) para analizar los informes de incidentes de seguridad de las compañías aéreas tales como los informes sobre seguridad en vuelo e informes por conducto de programas tales como el ASAP y ASRS de Estados Unidos, respecto a tendencias que indican riesgos que si se gestionan de modo correcto pudieran servir para identificar e impedir posibles situaciones de accidentes. STEADES es el instrumento de investigación primario utilizado para este fin. Se aplica la clasificación más moderna y el sistema descriptor de incidentes más moderno, optimizado para el intercambio mundial de datos en base a un programa impulsado por los datos y es el punto de concentración en el plan de seguridad técnica de 6 puntos de la IATA, según se indica con detalle en el informe sobre seguridad técnica de 2003 en CD-ROM.

2.4 Mientras que STEADES ha estado acumulando y analizando probablemente la base de datos más completa en todo el mundo de informes de seguridad de los pilotos (en la actualidad unos 300 000 sucesos), la IATA tiene planes de ampliar el SDMA a la esfera de análisis de datos de vuelo (FDA), para prestar asistencia a las compañías aéreas que no cuentan con recursos internos o experiencia para satisfacer los requisitos del programa FDA del Anexo 6 — Operación de aeronaves, a partir del 1 de enero de 2005.

3. SINERGIAS ENTRE EL GASP Y EL SDMA DE LA IATA

3.1 La OACI tiene la finalidad de mejorar la recopilación, análisis y compartición de información sobre seguridad técnica por conducto de la iniciativa GASP. En los párrafos siguientes se señalan las sinergias en esta esfera entre el GASP y el programa SDMA de la IATA.

3.2 **Estrategias de prevención de accidentes** – El informe anual sobre seguridad técnica de la IATA es un informe completo basado en el análisis de los accidentes del año anterior realizado por un grupo de expertos de la industria. En el informe se examinan los factores que contribuyeron a cada accidente y se recomiendan estrategias de intervención y de prevención para superar cualesquiera posibles amenazas a la seguridad que surjan del análisis. La IATA publica también informes periódicos dirigidos a los miembros que proceden del análisis de informes sobre seguridad técnica presentados por miembros de la IATA para la base de datos STEADES. En otro informe mensual, el boletín de seguridad técnica de la IATA, se resumen accidentes de transporte aéreo e incidentes graves del mes anterior para ofrecer a los departamentos de seguridad técnica de los transportistas aéreos un cuadro temprano de la situación actual en todo el mundo de la seguridad técnica del transporte aéreo.

3.3 **Análisis y compartición de incidentes y sucesos** – La IATA opina que la compartición de información sobre seguridad técnica es la clave para divulgar el mensaje de seguridad de los vuelos y por consiguiente para reducir las tasas de accidentes. El sistema ADREP de la OACI informa acerca de accidentes con pérdida de aparatos y accidentes mortales notificados por los Estados en virtud de las disposiciones de notificación del Anexo 13. El programa STEADES de la IATA es un programa impulsado por datos que coteja y analiza los informes de seguridad presentados por los explotadores de las compañías aéreas por conducto de un sistema confidencial y no punitivo de notificación para establecer posibles tendencias de las operaciones que pudieran ser precursores de accidentes e informa a sus miembros acerca de estas tendencias y de las posibles estrategias de prevención. La IATA se ha comprometido a un enfoque impulsado por los datos para la seguridad técnica ampliando su programa hacia el análisis de los datos de vuelo. Reconociendo que son complementarios los enfoques de ADREP y STEADES, la IATA desea cooperar con la OACI en el intercambio mutuo de información y datos sobre seguridad y desea colaborar en beneficio de la seguridad de la aviación internacional.

3.4 **Compartición de datos que no es de carácter punitivo** – El principio de notificación no punitiva ha sido siempre una piedra fundamental para la contribución de datos y su integridad en el programa STEADES. Continuará haciéndose hincapié en este principio al ampliar STEADES hacia la esfera de análisis de datos de vuelo, de conformidad con los requisitos del Anexo 6. La incorporación al programa SDMA tanto de las auditorías de la seguridad técnica de operaciones de las compañías aéreas (LOSA) como la auditoría de seguridad operacional de la IATA (IOSA) ayudarán aún más a vincular las iniciativas de la IATA y las de la OACI. La notificación no punitiva es también un componente clave del sistema de gestión de seguridad técnica de la IATA y del Plan de seguridad técnica de seis puntos de la IATA. La IATA está totalmente comprometida a prestar apoyo al principio de la OACI de notificación no punitiva. La IATA comparte las inquietudes de la OACI sobre la protección de personas (y datos) frente a la interferencia de las autoridades mundiales, particularmente en la esfera de investigación de accidentes de aviación, y presta apoyo al proyecto de resolución para proteger datos críticos para la seguridad operacional con miras a asegurar la circulación libre en todo el mundo de información sobre seguridad técnica que está ahora ante la Asamblea. La IATA coopera activamente con el programa de la red mundial de información de aviación (GAIN) para elaborar y evaluar instrumentos de datos y de investigación de textos que faciliten el intercambio de datos y de información mundial en toda la industria aeronáutica. Además, la IATA está trabajando por concertar acuerdos de compartición de datos con Eurocontrol y con otros proveedores de servicios de navegación aérea.

3.5 **Actividades regionales** – Hay representantes de la seguridad en todas las oficinas regionales de la IATA que tienen la responsabilidad de aplicar en sus regiones el Plan de seguridad técnica de seis puntos. El Comité de seguridad técnica de la IATA ha establecido un grupo de tareas que colabora con los gobiernos, empleados de la reglamentación y transporte aéreo en la aplicación de los sistemas de gestión de la seguridad técnica en los cuales la gestión de datos desempeña una parte tan importante. Además, todas las oficinas regionales tienen establecidas actividades impulsadas por los datos

que son propias de sus esferas, por ejemplo, en el equipo de mejora de la seguridad de África recientemente establecido (ASET) que coordina los esfuerzos para aumentar la seguridad con las líneas aéreas, y con las organizaciones nacionales e internacionales de África. La IATA toma nota de que Eurocontrol tiene en vías de ejecución iniciativas de programas de seguridad técnica en zonas del ECAC (p.ej., el programa ECCAIRS), y la oficina Europa de la IATA está muy implicada en dar apoyo a estas actividades. La adición de datos de incidentes regionales mediante acuerdos de compartición de datos mencionados anteriormente mejorará la base de datos STEADES y la calidad de la información disponible después del análisis.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Los amplios objetivos del GASP de la OACI y del Plan de seguridad técnica de seis puntos de la IATA son en gran parte similares con sinergias particulares en el análisis de datos de accidentes y en su compartición según lo indicado en la presente nota. Por consiguiente, la IATA presta plenamente su apoyo al GASP y desea cooperar para elaborar un plan firme y conjunto para el intercambio de información y datos sobre seguridad, especialmente los derivados de datos de incidentes, que lleven a una mejor comprensión de las amenazas a la seguridad operacional.

5. DECISIÓN PROPUESTA A LA ASAMBLEA

5.1 Se invita a la Asamblea a recomendar al Consejo que:

- a) **formule disposiciones para el intercambio de información sobre seguridad operacional obtenidos a partir de datos de incidentes** entre organizaciones de seguridad, mejorando lo relativo a las inquietudes sobre el carácter confidencial y sobre medidas punitivas; y
- b) **amplíe el alcance de la gestión de datos de seguridad** de la OACI de forma que el análisis de tendencias sobre incidentes y factores contribuyentes se utilice de forma proactiva para comprender y gestionar mejor las amenazas a la seguridad operacional de la aviación.