



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación

FACILITACIÓN DE LA COMPARTICIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Singapur)

RESUMEN

Para motivar mayores mejoras en la seguridad operacional de la aviación, las iniciativas de seguridad dependerán más intensamente en los análisis de datos que involucran también el uso de datos operacionales como los de control de tránsito aéreo y los datos de vuelo. Actualmente, los Estados, reglamentadores, líneas aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea y organizaciones de aviación acopian datos con arreglo a sus áreas específicas. Si los datos de estas diversas fuentes pueden integrarse y analizarse a nivel más amplio, ello podría descubrir vulnerabilidades o peligros de seguridad operacional que de otra forma no serían detectados. Algunos Estados y regiones ya tienen, o prevén tener, sistemas para compartir y analizar datos de seguridad operacional. Las ventajas de estos sistemas para compartir y analizar datos son evidentes. En la presente nota se procura fomentar el desarrollo y la implantación de programas y sistemas para compartir y analizar datos de seguridad operacional a nivel regional con miras a que los datos y análisis regionales se compartan mundialmente.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) a que elaboren e implementen programas y sistemas regionales para compartir y analizar datos de seguridad operacional; y
- b) pedir al Consejo que elabore un marco que facilite la compartición y el análisis de datos de seguridad operacional de la aviación mediante sistemas regionales y a través de sistemas regionales, incluyendo la necesidad de establecer protección adecuada para la información de seguridad operacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Si se emprenden las medidas propuestas, los RASG necesitan presupuesto y recursos para su desarrollo y ejecución a través del presupuesto de la OACI y contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	Doc 10004, <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> .

1. INTRODUCCIÓN

1.1 A efectos de impulsar ulteriores mejoras en seguridad operacional de la aviación, las iniciativas de seguridad dependerán cada vez más de los análisis de datos. Si los datos de seguridad operacional y de operaciones típicos como los de control de tránsito aéreo y los datos de vuelo pueden integrarse y analizarse a un nivel más amplio, ello podría descubrir vulnerabilidades o peligros de seguridad operacional que de otra forma pasarían desapercibidos. Existe mucho potencial para la comunidad de la aviación en el aprovechamiento de “datos fuertes” o aspectos analíticos para mejorar la seguridad operacional de la aviación. En la presente nota se procura fomentar el desarrollo e implantación de sistemas para compartir y analizar datos de seguridad operacional a nivel regional con miras a que dichos datos y análisis regionales se compartan con carácter mundial.

2. ANÁLISIS

2.1 Como parte de la gestión de la seguridad operacional, los Estados, reglamentadores, líneas aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea y organizaciones de aviación acopian y analizan datos dentro de sus sectores específicos. Los datos de seguridad operacional típicos comprenden estadísticas de incidentes de seguridad operacional (como incursiones y excursiones en las pistas, pérdida de separación, etc.), así como informes de investigación de accidentes e incidentes. Hay también datos operacionales de aeródromos, datos meteorológicos y datos de sistemas de control de tránsito aéreo y aeronaves. El análisis integrado de los datos de seguridad operacional y operacionales típicos tiene el potencial de aumentar considerablemente la gestión de la seguridad operacional.

2.2 No obstante, este potencial todavía no se ha alcanzado plenamente. Dado que cada entidad por lo general tiene acceso a solamente su propia información de seguridad, puede no ser posible evaluar el contexto general de los sucesos de seguridad operacional o de problemas de ese tipo. Existen vulnerabilidades de seguridad operacional que sólo se pondrían en evidencia después de que los datos de diferentes fuentes se integren y analicen para identificar tendencias más amplias. Por consiguiente, hay una buena posibilidad de que los Estados acopien datos de seguridad operacional y datos operacionales obtenidos de sus proveedores de servicios, en particular a través de varios dominios. Por ejemplo, integrando y analizando datos de sucesos de seguridad operacional, de vuelo, meteorológicos, de aeródromos y de control de tránsito aéreo a partir de un proveedor de servicios de navegación aérea, así como datos de vuelo a partir de las líneas aéreas que utilizan ese espacio aéreo, se podrían obtener tendencias de seguridad operacional desde la perspectiva de la totalidad de operaciones de transporte aéreo. Otra ventaja es que cada proveedor de servicios estaría en condiciones de medir su propia actuación en materia de seguridad operacional con referencia a las tendencias en ese ámbito.

2.3 Algunos Estados ya cuentan con sistemas para compartir y analizar datos de seguridad operacional. El Sistema de análisis e intercambio de información sobre seguridad operacional de la aviación (ASIAS) de los Estados Unidos constituye un ejemplo de sistema integrado para compartir y analizar datos de seguridad operacional. El ASIAS integra y analiza conjuntos de datos de la FAA, datos de vuelo, datos disponibles al público y datos de fabricantes de aeronaves a efectos de identificar tendencias de seguridad operacional y evaluar las consecuencias de los cambios en el entorno operacional de la aviación. Otros Estados ya están contemplando sistemas similares para mejorar la seguridad operacional de la aviación a nivel estatal.

2.4 Podría formarse un panorama más completo si esos sistemas se desarrollaran e implantaran a nivel regional para integrar y analizar datos de los Estados de la región. Los programas y sistemas regionales para compartir y analizar datos de seguridad operacional pueden ser establecidos, en principio, por los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) en apoyo de

iniciativas regionales para mejorar la seguridad operacional y los objetivos del Plan global de la OACI para la seguridad operacional de la aviación. Los diversos datos y análisis regionales podrían compartirse para formar un panorama mundial coherente. Para lograr este potencial, sería necesario un marco a efectos de facilitar la compartición y el análisis de los datos de seguridad operacional mediante sistemas regionales y a través de sistemas regionales. Este marco podría abarcar la normalización de elementos como la taxonomía y definiciones de los datos que son necesarios para realizar con precisión comparaciones y análisis de datos.

2.5 Es el momento apropiado para que la OACI comience a elaborar un marco a efectos de facilitar la compartición y el análisis de datos regionales consolidados, a medida que se desarrollan o planifican sistemas regionales. El marco orientaría el desarrollo de sistemas regionales para facilitar el intercambio fluido de datos a través de regiones en el futuro. También evitaría la realización de actividades engorrosas en el futuro para armonizar sistemas regionales desarrollados sin un marco mundial.

2.6 Ya sea a nivel estatal, regional o mundial, la protección de los datos e información de seguridad operacional especialmente mediante tales programas y sistemas resulta crítica para asegurar el continuo éxito de dichos programas y sistemas. Si bien algunos Estados pueden contar ya con legislación nacional sobre el uso de información de seguridad operacional, puede no ser inmediatamente claro la forma en que podrían tratarse los datos de seguridad proporcionados a través de un mecanismo regional por entidades extranjeras y otros Estados. A este respecto, sería útil que la OACI elaborara orientación práctica para la protección de esa información de modo de facilitar que los datos de seguridad operacional se compartan y analicen a los niveles regional y mundial.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El acopio y análisis de datos de seguridad operacional y datos operacionales típicos pueden resultar muy útiles para que los Estados mejoren la seguridad operacional de la aviación. Hay amplio espacio para que los RACG elaboren programas y sistemas regionales que permitan compartir y analizar dichos datos procedentes de Estados, proveedores de servicios y otras fuentes a nivel regional y para que la OACI elabore un marco que facilite la compartición y el análisis de los datos regionales a escala mundial. La mejor forma de asegurar su éxito es tener en cuenta políticas y medidas eficaces para la protección de los datos de seguridad operacional.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los RASG a que elaboren e implanten programas y sistemas regionales para compartir y analizar datos de seguridad operacional; y
- b) pedir al Consejo que elabore un marco que facilite la compartición y el análisis de datos de seguridad operacional mediante sistemas regionales y a través de sistemas regionales, incluyendo la necesidad de establecer una protección adecuada de la información de seguridad operacional.