



STA/10-WP/44
25/11/09

DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 11 DEL ORDEN DEL DÍA

La sesión plenaria aprobó el 26 de noviembre de 2009 el proyecto de informe sobre la cuestión 11.

**Cuestión 11 del
orden del día: Accidentes de aviación y análisis de la seguridad operacional**

Referencias y uso de la base de datos estadísticos integrada (ISDB) para analizar los datos sobre seguridad operacional (WP/22)

11.1 DOCUMENTACIÓN

11.1.1 En la nota WP/22 se explicaba que con objeto de medir el progreso logrado por la OACI respecto al Objetivo estratégico de Seguridad operacional, los datos sobre exposición del tráfico extraídos de su base de datos estadísticos integrada (ISDB) se vinculaban con los datos sobre sucesos del Centro europeo de sistemas de informes de incidentes de aviación (ECCAIRS) y luego con la base de datos del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) para analizar más a fondo la seguridad operacional. La ISDB desempeña una función importante dado que abarca los datos obtenidos de los Estados por intermedio del Programa de estadísticas; las amplias categorías de sus ficheros de referencia permiten relacionar la información contenida en una tabla con el contenido de otra y así ampliar la gama de los análisis. En la nota se examinaban los vínculos entre las bases de datos ISDB, ECCAIRS y USOAP y se establecía la necesidad de armonizar las referencias mediante estructuras de codificación normalizadas a fin de que la OACI pudiese realizar análisis significativos sobre la seguridad operacional de las aeronaves.

11.2 ANÁLISIS

11.2.1 La Reunión departamental tomó nota de que en 2009 se había realizado una reestructuración en la Dirección de navegación aérea y que actualmente la base de datos sobre accidentes e incidentes de aviación estaba bajo la responsabilidad de la Sección de gestión integrada de la seguridad operacional (ISM), creada recientemente.

11.2.2 El observador de la EASA indicó que convendría que la OACI creara, con carácter de urgencia, un grupo de trabajo *ad hoc* para actualizar la taxonomía del sistema ADREP, actualmente muy anticuado. A este respecto, la Reunión departamental tomó nota de que una de las prioridades de la nueva sección consistía en la gestión y publicación de una nueva edición de la taxonomía ADREP en 2010.

11.2.3 Asimismo, en vista de la importancia que el Consejo asigna a la capacidad de medir el logro del Objetivo estratégico de la Organización en materia de seguridad operacional, la Reunión departamental adoptó la recomendación siguiente:

Recomendación 11/1

La Reunión departamental recomienda que:

la OACI finalice, con carácter de urgencia, su labor sobre la armonización de los sistemas de codificación normalizados aplicados en las bases de datos, que se necesitan para los análisis sobre seguridad operacional de las aeronaves.

Accidentes e incidentes graves de aviación (WP/23)**11.3 DOCUMENTACIÓN**

11.3.1 En la nota WP/23 se informaba que actualmente, la OACI respaldaba el uso del ECCAIRS por los Estados contratantes para recoger datos de accidentes e incidentes. Se tomó nota de que la porción de accidentes e incidentes graves que los Estados del suceso notificaban extraoficialmente a la OACI correspondía, en promedio, a cerca del 32%. Por consiguiente, los datos sobre accidentes mortales, otros accidentes e incidentes graves se obtenían de otras fuentes como los medios de difusión, la industria, información de seguros, etc. Los datos sobre incidentes graves son más difíciles de obtener de otras fuentes y la OACI depende de los Estados contratantes para la notificación de la información sobre incidentes. Los datos sobre incidentes son críticos para la función y el proceso de análisis de la seguridad operacional que lleva a cabo la OACI. A fin de aumentar el alcance de la notificación y presentación de informes sobre accidentes e incidentes graves, facilitar la verificación y validación de la base de datos ADREP y mejorar la función de análisis de la seguridad operacional, la reunión STAP/14 recomendó la introducción de un nuevo formulario de información de transporte aéreo (Formulario GS) en el que se recopilarían anualmente los datos sobre accidentes e incidentes graves de la aviación civil.

11.4 ANÁLISIS

11.4.1 La Reunión departamental tomó nota de que el proyecto de formulario que figura en el Apéndice C de la nota WP/23 se había elaborado basándose en una norma ADREP ya anticuada. Reconociendo la importancia de la recopilación de datos propuesta para complementar y validar los datos sobre seguridad operacional notificados por los Estados, la Reunión departamental convino en principio en adoptar el nuevo formulario de información a condición de que la Secretaría lo revisara cuidadosamente para asegurar que satisfacía los requisitos vigentes en materia de notificación de accidentes de aviación e incidentes graves. Basándose en ello, la Reunión departamental adoptó la recomendación siguiente:

Recomendación 11/2**La Reunión departamental recomienda que:**

- a) la OACI introduzca un nuevo Formulario GS de información de transporte aéreo — Accidentes e incidentes graves de aviación civil — Explotadores comerciales, que los Estados contratantes presentarían cada año; y
- b) la OACI revise el Formulario GS propuesto para que satisfaga las normas ADREP vigentes, antes de que lo adopte el Consejo.
