



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

6.2: Aplicación de la gestión de la seguridad operacional

6.2.3: Desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional

EL USO DE LOS DATOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA SEGURIDAD OPERACIONAL A NIVEL ESTATAL

(Presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo)

RESUMEN

Las obligaciones de vigilancia *de un Estado* incluyen la necesidad de mantener una visión general sobre el rendimiento de la seguridad operacional de su sistema de aviación. Esto exige la aplicación sistemática e integrada de los principios de gestión de la seguridad operacional por parte del Estado y de sus Proveedores de servicios.

En la nota de estudio (WP) del 39º período de sesiones de la Asamblea (A39-WP-117), la IATA planteó sus inquietudes relativas a la posibilidad que los Estados malinterpretaran el Anexo 19 de SARPS de convertir en obligatorios los sistemas de recopilación de datos voluntarios o automáticos. En respuesta, la Asamblea resolvió solicitar que la OACI preste colaboración a la Industria y al Estado en el establecimiento de una Recopilación de datos de seguridad operacional y del sistema de procesamiento (SDCPS) que satisfagan las necesidades del Anexo 19 al mismo tiempo que abordan las preocupaciones planteadas.

Luego de la clausura del 39º período de sesiones de la Asamblea, se informó a la IATA que algunos Estados habían indicado claramente su intención de dictar el intercambio de datos brutos de vuelo y de otros informes voluntarios e internos como fueron presentados, en apoyo a sus actividades SSP. Pese a que incumbe a los Estados hacerlo, parece ser que este enfoque contradice los principios de protección de la información contenidos en el Anexo 19 tal como ha sido enmendado, menoscaba el espíritu de colaboración entre los Proveedores de servicios y las Autoridades estatales, y entra en conflicto con el propósito mismo de los principios de la Gestión de la seguridad operacional.

Se debe comprender el contexto de los datos y de la información con respecto a la seguridad operacional para poder llegar a las debidas conclusiones. Debido a una ausencia de contexto, algunos

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

riesgos significativos pueden ser introducidos si estos datos e informaciones son malinterpretados, sin mencionar la degradación de los sistemas voluntarios de información sobre la seguridad operacional. Todo esto puede ser contrario y perjudicial para la Gestión de la seguridad operacional en su totalidad.

Por lo tanto, la IATA y sus miembros, y la IFALPA continúan apoyando la noción de los modelos de colaboración entre la Industria y el Estado que:

- 1) satisfacen las necesidades de un SSP en la gestión de la seguridad operacional a nivel del Estado;
- 2) abordan las preocupaciones de los Operadores de las aerolíneas y de otras partes interesadas en la industria de la aviación en el uso de información voluntaria y de los sistemas de captura automática de datos;
- 3) establecen protocolos para mantener la desidentificación de los datos provenientes de cada proveedor de servicios; y
- 4) adhieren a los principios de protección tal como descritos en el Anexo 19.

Medidas propuestas: La IATA y la IFALPA invitan a la Conferencia a apoyar las recomendaciones del párrafo 4.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde los años 70, las disposiciones que requieren que los Estados establezcan bases de datos sobre la seguridad operacional o sistemas de información han sido incluidas en los Anexos y documentos de la OACI. La mayoría son sistemas de información de seguridad operacional de un sector específico a excepción de aquellos del Anexo 13, los cuales se centran específicamente en accidentes e incidentes serios.

1.2 De acuerdo con el Artículo 37 de la Convención sobre la Aviación Civil Internacional (Convención de Chicago), los SARPS existentes relacionados con la información de seguridad operacional en Anexos separados deben ser aplicados por cada Estado. Los Procedimientos para la Navegación Aérea (PANS) no tienen el mismo estatus que los SARPS; pero, de la misma forma, los Estados deben publicar las listas actualizadas de las diferencias significativas de los documentos PANS en sus publicaciones de información aeronáutica ya que éstas complementan sus Anexos correspondientes (Ref. Resolución de la Asamblea 38-11).

1.3 Todos los datos de seguridad operacional y la información de seguridad operacional considerada pertinente por un Estado caen dentro del alcance del Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Por lo tanto, las disposiciones de información sobre la seguridad operacional en los Anexos existentes y en los PANS, los cuales son considerados de gran importancia para la seguridad operacional, forman parte de los aportes que sostienen un SSP.

1.4 El Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional, fue aprobado el 14 de noviembre de 2013. Es un material que reunió los Anexos existentes relacionados con los SSP, los SMS y la compilación y uso de datos sobre la seguridad operacional en un Anexo que permite a los Estados volcar su atención en la importancia de integrar la gestión de la seguridad operacional de las diversas actividades de la aviación, al mismo tiempo que facilita la evolución de los SMS por medio de la armonización de las disposiciones. Incluyó también la promoción de las actividades de supervisión estatal de la seguridad operacional descritas en el Doc 9734 ~ *Manual de la vigilancia de la seguridad operacional, Parte A - Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*, a nivel de normas, incluidas en el Anexo A.

1.5 El 2 de marzo de 2016, la OACI aprobó la Enmienda 1 al Anexo 19, lo cual ha ampliado las disposiciones de la gestión de la seguridad operacional. Específicamente, actualizó las disposiciones SSP integradas con el sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado (SSO) y Elementos Críticos (CE); mejoró las disposiciones del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS); extendió SMS a las organizaciones responsables del tipo de diseño y/o fabricación de motores y propulsores; y mejoró las disposiciones para la protección de los datos de seguridad operacional, información de seguridad operacional y fuentes relacionadas. Esta enmienda será puesta en vigor el 7 de noviembre de 2019.

2. ANÁLISIS

Entre los requerimientos de la OACI se incluye que los Estados establezcan un programa estatal de seguridad operacional (SSP) con el fin de asegurar que un nivel aceptable de seguridad operacional sea puesto en pie y mantenido en sus sistemas de aviación civil. Los Estados tienen, además, la obligación de asegurar que el SMS es implementado por los Proveedores de servicios (SP), incluyendo a los Transportistas aéreos comerciales que operan de acuerdo con el Anexo 6.

2.2 Ambos sistemas tienen elementos estructurales similares y se complementan mutuamente, con el fin de alcanzar una gestión eficiente de seguridad operacional en un sistema de aviación civil.

2.3 Como los SSP y los SMS son sistemas basados en el rendimiento, el Anexo 19 requiere que la Recopilación de información sobre la seguridad operacional y los sistemas de procedimientos (SDCPS) sea establecida para recopilar, almacenar, agrupar, y habilitar el análisis de los datos de seguridad operacional y la información de seguridad operacional con el fin de apoyar sus actividades respectivas en cuanto a la gestión de la seguridad operacional.

2.4 Junto con los SMS, los SP deben identificar y gestionar los riesgos de seguridad operacional, así como monitorear el rendimiento continuo de la seguridad operacional de sus organizaciones respectivas. Igualmente, el SSP del Estado describe el requerimiento de los Estados para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional a todo el sistema de aviación civil y medir el rendimiento de seguridad operacional del Estado, y no los SP por separado.

2.5 Los Estados tienen la obligación de mantener un conocimiento general acerca del nivel de rendimiento de seguridad operacional que su sistema de aviación aporta, y asegurar que las medidas apropiadas son tomadas para abordar los riesgos. Requiere una aplicación sistemática e integrada de los principios de gestión de la seguridad operacional tanto por parte del Estado, como por los SSP.

2.6 Pese a que cada SP posee la autonomía para desarrollar su propio SMS en el contexto de su organización, se reconoce que la comunidad aeronáutica en su totalidad, se beneficia cuando la integración de dicha información puede proporcionar un panorama más completo. Por esto, existen requerimientos en el Anexo 19 para que los Estados, no solamente compartan e intercambien información de seguridad operacional con los SSP y los otros Estados como corresponda, sino también para promover el establecimiento de redes de participación e intercambio de información sobre la seguridad operacional entre todas las partes interesadas.

2.7 Los operadores de aerolíneas han recopilado un caudal de datos de seguridad operacional y de información de seguridad operacional en sus respectivos programas SMS tanto de parte de los informes voluntarios como de los sistemas automatizados de recopilación de datos.

2.8 Los Estados han reconocido el valor de agrupar y de desidentificar la información de seguridad de los operadores con el fin de apoyar sus actividades SSP; y diversas Autoridades de la Aviación Civil (CAA) han expresado su interés en la utilización de estos datos para identificar, mitigar y medir los riesgos a la seguridad operacional en sus respectivos Estados. Se ha recalcado que no están interesados en las fuentes específicas de la información, sino más bien en las tendencias identificadas.

2.9 Desafortunadamente, varias CAA también han expuesto su intención de exigir la compilación de datos brutos FDM y de otros informes voluntarios internos, en su forma original, lo cual es extremadamente delicado tanto para la aerolínea como para los ANSP y sus empleados y, si corresponde, sus sindicatos o asociaciones.

2.10 IATA, IFALPA e IFATCA reconocen que pertenece a la autoridad de los Estados hacerlo, sin embargo, también sostienen que este enfoque parece estar opuesto a los principios de los datos de seguridad operacional y a la protección de la información del Anexo 19, y contra los principios de Gestión de la seguridad operacional en su conjunto. El contexto de los datos de seguridad operacional y de información deben ser comprendidos con el fin de alcanzar las conclusiones correctas. Es por esto que la primera enmienda al Anexo 19 subraya la importancia de las redes de intercambio de la información.

2.11 Un Estado (o cualquier otra organización) que posea datos de seguridad operacional o información sin el contexto correspondiente no proporcionará una decisión eficiente y efectiva en el proceso de la toma de decisiones. De hecho, riesgos importantes tales como medidas punitivas no merecidas, la erosión de elementos de la cultura de la equidad, la reducción en los informes de seguridad operacional, y la violación de la protección de informes, incluyendo la desidentificación del informador y del operador, pueden ser introducidos si los datos y la información de seguridad operacional son malinterpretados debido a la falta de contexto.

2.12 Sin embargo, IATA, IFALPA e IFATCA, reconociendo que esta información sensible es extremadamente valiosa para un SMS o para un SSP, con el fin de mantener o mejorar la seguridad operacional, apoyan firmemente el intercambio de información de seguridad operacional alineado con los SARP y con la intención del Anexo 19 – a los Estados a nivel de desidentificación y basado en protocolos establecidos para mantener la separación de los datos de cada transportista aéreo y de cada proveedor de servicios de navegación aérea

3. CONCLUSIÓN

Dado que durante el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI la IATA propuso que la OACI propicie la colaboración entre la Industria y el Estado para establecer los modelos de compilación de informes de seguridad operacional y de sistemas de procesamiento (SDCPS) que satisfagan las necesidades del Anexo 19 al mismo tiempo que abordan las preocupaciones de los miembros de la IATA, y que la intención declarada por parte de algunos Estados para dictar la presentación de FDM y de otros datos e información reconocidos como altamente sensibles, la IATA y sus miembros y la IFALPA continúan propugnando la noción de los modelos de colaboración entre la Industria y el Estado que:

- 1) satisfacen las necesidades de un SSP para manejar la seguridad operacional a nivel del Estado;
- 2) abordan las preocupaciones de los operadores de aerolíneas en la utilización de información proveniente de los informes voluntarios y los sistemas de captura automática de datos;
- 3) establecen protocolos para mantener la desidentificación de los datos de cada proveedor; y

- 4) adhieren a los principios de protección tal como han sido descritos en el Anexo 19.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

IATA, IFALPA e IFATCA invitan a la Conferencia a:

- a) reconocer que riesgos importantes pueden ser introducidos si los datos de seguridad operacional y la información de seguridad operacional son malinterpretados debido a la falta de contexto;
- b) reiterar la importancia de los modelos de intercambio colaborativo de información para asegurar que el contexto es claro, y que la protección de los datos de seguridad operacional y la información de seguridad operacional es aplicada según el Anexo 19; y
- c) destacar lo siguiente:
 - 1) que la protección de los datos de seguridad operacional, de la información de la seguridad operacional y de las fuentes relacionadas es un importante facilitador de la gestión de seguridad operacional, y es sumamente importante para asegurar la continua disponibilidad de datos de seguridad operacional y de información de la seguridad operacional;
 - 2) que el uso efectivo de los datos e información de seguridad operacional es mantener o mejorar la seguridad operacional a través del aumento de la gestión de riesgos y la identificación de los peligros. La mitigación es el objetivo, no solamente el intercambio de información; y
 - 3) que el uso de datos de seguridad operacional e información de seguridad operacional para otros propósitos que no sean mantener o mejorar la seguridad operacional, pueden en última instancia inhibir la disponibilidad futura de dichos datos e información, y tener un efecto adverso importante en la seguridad operacional.

— FIN —