



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

IMPLEMENTACIÓN DE LOS SARPS DE LA OACI SOBRE RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN Y RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA AVIACIÓN

[Presentada por el Comité Interestatal de Aviación (IAC) en nombre de Armenia, Belarús, Federación de Rusia, Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán]

RESUMEN

En esta nota se analizan los problemas relativos a la mejora de la eficiencia de los sistemas de recopilación y análisis de datos de seguridad operacional de la aviación y su intercambio según las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

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

- valorar el progreso y el compromiso de la OACI para dar respuesta al problema de la recopilación y el análisis de datos de seguridad operacional de la aviación civil, así como su aporte a la seguridad operacional de la aviación civil a nivel mundial desde esta perspectiva;
- encargar al Consejo de la OACI que estudie la posibilidad de dar a la taxonomía del sistema de notificación de datos sobre accidentes e incidentes (ADREP) la categoría de SARPS de la OACI para lograr un enfoque unificado en el intercambio de información sobre los sucesos de aviación;
- encargar al Consejo de la OACI que estudie la posibilidad de generar un formato unificado para el intercambio de datos de seguridad operacional de la aviación sobre la base de la taxonomía del ADREP, independiente de los proveedores de software;
- encargar al Consejo de la OACI que continúe con la creación y la publicación de un sistema en línea en el portal de la OACI para la recopilación, análisis e intercambio de datos sobre sucesos de aviación y recomendaciones de seguridad operacional de la aviación para que la comunidad mundial de la aviación tenga acceso a información sobre seguridad operacional fiable y exhaustiva;
- encargar al Consejo de la OACI la revisión de los SARPS de la OACI para excluir referencias y recomendaciones sobre el uso de programas informáticos para la recopilación y el análisis de datos de sucesos de aviación que no sean mantenidos por la OACI; y
- incluir el informe del Consejo de la OACI sobre los resultados de los estudios mencionados anteriormente en el programa de la próxima Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el objetivo estratégico: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
--------------------------------	--

¹ Las versiones en inglés y ruso fueron proporcionadas por la IAC.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Se entiende que las actividades de la OACI detalladas en esta nota se ejecutarán con recursos del presupuesto anual para 2026-2028 o, si fuera necesario, mediante contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Manual de gestión de la seguridad operacional</i> (Doc 9859) <i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> (Doc 9756) <i>Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> (Doc 9962)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 No cabe duda de que la comunidad mundial de aviación necesita un método normalizado para la recopilación y el intercambio de información de seguridad operacional de la aviación, en particular sobre los accidentes e incidentes de aviación y las recomendaciones de seguridad operacional de la aviación. Si bien, de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, cada Estado debería contar con un sistema nacional con este fin, la falta de una norma mundial de recopilación de datos de seguridad operacional de la aviación impide el intercambio fluido de dicha información y no permite a los Estados miembros de la OACI que realicen un análisis en profundidad sobre la gestión de los factores de riesgo de seguridad operacional para determinar si se necesitan medidas para mantener la aeronavegabilidad. El intercambio mundial de datos puede exteriorizar toda la experiencia acumulada y así proporcionar un análisis sistémico más preciso de los riesgos de seguridad operacional.

1.2 El intercambio de información de seguridad operacional constituye uno de los principios fundamentales para crear un sistema de transporte aéreo seguro y alcanzar las metas de los programas estatales de seguridad operacional (SSP). La identificación de las preocupaciones de seguridad operacional a escala mundial y la capacidad para formular soluciones eficaces con el objetivo de mejorar la seguridad operacional dependen del acceso a fuentes de información precisa y pertinente en varias áreas.

1.3 Habida cuenta de que la aviación mundial abarca muchos sistemas interconectados, el intercambio de información en todas las áreas de actividad en la aviación para determinar las deficiencias en todo el sistema, diseñar medidas correctivas eficaces y aprovechar al máximo los recursos limitados es un componente necesario para desplegar estrategias para la mejora continua de la seguridad operacional dentro del sistema de transporte aéreo mundial.

1.4 Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados por la OACI y la introducción exitosa de sistemas nacionales de intercambio de información de seguridad operacional en una serie de regiones y países, continúan existiendo problemas sin resolver a nivel mundial, como por ejemplo lograr un enfoque unificado para la elaboración de normas de recopilación e intercambio de datos.

1.5 La elaboración de normas y textos de orientación de la OACI para unificar el proceso de recopilación e intercambio de información de seguridad operacional permitirá a los Estados miembros aplicar correctamente las disposiciones de los SARPS de la OACI. A su vez, la mejora del portal de la OACI destinado a la recopilación y el análisis de dichos datos ayudará a los Estados con la gestión de riesgos de seguridad operacional y a mantener la seguridad operacional en su territorio, teniendo en cuenta que ambos tipos de actividades son componentes importantes del SSP.

2. ANÁLISIS

2.1 La norma 8.1 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, establece que “[c]ada Estado establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y para determinar las medidas preventivas necesarias.”

2.2 La norma 5.1 del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* requiere que los Estados establezcan “sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) para captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional”. Los textos de orientación sobre los SDCPS figuran en el capítulo 5 del *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859).

2.3 El párrafo 5.3.1 del Doc 9859 señala que “[l]o ideal es que los datos de seguridad se clasifiquen utilizando taxonomías con definiciones que permitan capturar los datos y almacenarlos utilizando términos significativos. Las taxonomías y definiciones comunes conforman un lenguaje normalizado que mejora la calidad de la información y la comunicación.” El sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP) se presenta como ejemplo de dicha taxonomía en el párrafo 5.3.2: “ADREP: una taxonomía de categorías de sucesos que integra el sistema de notificación de accidentes e incidentes de la OACI. Constituye una recopilación de atributos y valores conexos que permiten realizar análisis de tendencias de seguridad operacional en esas categorías.”

2.4 A su vez, el párrafo 2.1.2 del *Manual de accidentes e incidentes de aviación* (Doc 9756), Parte IV — *Redacción de informes*, sugiere lo siguiente: “Asimismo, los informes del ADREP pueden enviarse por correo electrónico o en un formato compatible con el sistema del ADREP, como el del Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Información de Incidentes y Aéreos (ECCAIRS). Asimismo, el *Manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9962) contiene una sección (párrafo 12.2) sobre el sistema ECCAIRS, en donde “Se alienta a los Estados a que implanten su base de datos sobre accidentes e incidentes basada en ECCAIRS, que está disponible gratuitamente.”

2.5 Parecería que todo está funcionando bien en este aspecto, y que los Estados cuentan con los documentos, normas y herramientas que se necesitan, pero no es así. En primer lugar, la herramienta ECCAIRS no está más disponible; en 2019 dejó de recibir soporte técnico. En segundo lugar, la afirmación de que “ADREP es una taxonomía de categorías de sucesos que integra el sistema de notificación de accidentes e incidentes de la OACI” también es una exageración.

2.6 Efectivamente, la documentación de la taxonomía del ADREP se encuentra disponible en el sitio web de la OACI en la sección Taxonomía del ADREP² de la Sección de Investigación de Accidentes (AIG) de la Dirección de Navegación Aérea. Sin embargo, los documentos que allí se encuentran se identifican como *Norma de definición de datos de aviación 1.3.0.12 ECCAIRS* con fecha 2013, es decir, no se han actualizado durante 12 años y, más importante aún, no forman parte de los SARPS de la OACI. Hasta el momento, el ADREP no ha sido publicado como documento de la OACI.

² <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>
<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>

2.7 A pesar de las incoherencias mencionadas, durante las auditorías de los Estados realizadas en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI (USOAP) se alienta a los equipos auditores de la OACI a verificar la compatibilidad de las bases de datos estatales con el *ADREP/Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Información de Incidentes Aéreos (ECCAIRS)*.

2.8 También debería destacarse que la OACI actualmente no tiene su propia base de datos moderna de accidentes e incidentes de aviación, por lo que depende ya sea del anticuado sistema ECCAIRS o de su sucesor, el ECCAIRS-2 de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA). Por lo tanto, en alguna medida, se mantiene al margen de un papel más preponderante en el mantenimiento de la taxonomía del ADREP.

2.9 Para encontrar datos de seguridad operacional, la comunidad mundial de la aviación se ve forzada a acudir a fuentes nacionales de información o a organizaciones públicas o independientes. Asimismo, la gestión de la taxonomía está a cargo de la comunidad entusiasta del Equipo de Seguridad Operacional de la Aviación Comercial [Equipo de Taxonomía Común CAST/OACI (CICCT)].³

2.10 Todo esto genera dificultades en la preparación y sostén de los sistemas de recopilación y análisis de datos de seguridad operacional y su intercambio en un formato compatible que sea comprensible para todas las partes intervinientes y no contribuye al cumplimiento de los programas estatales de seguridad operacional en lo referido al intercambio de información de seguridad operacional.

2.11 En este sentido, se considera conveniente que la OACI asuma nuevamente un papel de liderazgo en la recopilación y el análisis de datos de seguridad operacional, para lo cual es necesario normalizar la taxonomía del ADREP, elaborar un protocolo de intercambio de datos que no esté ligado a un programa informático específico y crear y publicar en el portal de la OACI un sistema moderno de información en línea para la recopilación, análisis e intercambio de información entre los Estados. La OACI ya se ha embarcado en esta tarea, específicamente, a cargo del Grupo Experto en Investigación de Accidentes (AIGP), y es necesario que los Estados respalden estos esfuerzos.

— FIN —

³ <https://www.intlaviationstandards.org/> <https://www.intlaviationstandards.org/>