

Miembros del Equipo

El CICTT está co-presidido por representantes del CAST y la OACI. El co-presidente CAST es un representante de la industria, y el representante OACI es un miembro del personal de la Secretaría. Los participantes del CICTT incluyen representantes de una amplia gama de intereses de la aviación—

Entidades gubernamentales de la aviación
Fabricantes de aeronaves/aviación
Operadores de aviación
Organizaciones laborales de aviación
Entidades investigadoras de aviación
Vendedores de datos y servicios de aviación

Grupos de Trabajo del Equipo

El equipo ha creado grupos de trabajo enfocados en áreas específicas de la taxonomía y rinden informes al cuerpo principal del CICTT. Actualmente el equipo cuenta con los siguientes seis grupos de trabajo:

GRUPO DE TRABAJO EN TAXONOMÍA DE AERÓDROMOS — se enfoca en el desarrollo de una taxonomía común de áreas y servicios en un aeródromo.

GRUPO DE TRABAJO EN CONCEPTOS DETAXONOMÍA — se enfoca en el uso de conceptos relacionados con herramientas de análisis de textos para obtener y reunir información pertinente de los informes de accidentes e incidentes. El uso de conceptos en lugar de solo términos específicos produce mejores resultados en los datos, especialmente cuando se trabaja con documentos narrativos que contienen jerga o lenguaje específico de la industria.

GRUPO DE TRABAJO EN MARC/MODELO DE MOTORES — establece normas para las marcas y modelos de motores de aeronaves.

GRUPO DE TRABAJO EN OCURRENCIAS EN MOTORES — crea una taxonomía común de tipos de eventos que pueden afectar los motores de las aeronaves.

GRUPO DE TRABAJO EN TAXONOMÍA POSITIVA — se enfoca en los factores que estuvieron correctos al prevenir un accidente en complemento a la investigación tradicional de los factores que fallaron y causaron un incidente. Una taxonomía positiva está dirigida a identificar mejor todas las redes de seguridad de los factores técnicos y humanos y medir su efectividad.

GRUPO DE TRABAJO EN MANTENIMIENTO DE LA TAXONOMÍA — se enfoca en mantener las taxonomías existentes, como categorías de eventos y fase de vuelo, las que pueden incluir actualización y correcciones a las taxonomías actuales según sea necesario.

<< << << << << <<

Muestra de Usuarios Actuales de las Taxonomías en Común del CICTT

>> Gubernamental

European Co-ordination Center for Aviation
Incident Reporting System
Federal Aviation Administration
Fuerza Aérea Alemana
Organización de Aviación Civil Internacional
International Register of Civil Aircraft
Namibia Directorate of Civil Aviation
National Aeronautics and Space Administration
National Aerospace Laboratory - Netherlands
National Transportation Safety Board
Transport Canada
United Kingdom Civil Aviation Authority
United States Air Force

>> Industria

Asociación de Pilotos de Aerolíneas
AvGen
Boeing
Flight Safety Foundation

Para obtener la lista completa de usuarios y cómo aplican éstos las taxonomías comunes del CICTT, sírvase visitar nuestra página Web.

Se dispone de asistencia técnica para aquellos que deseen aplicar las taxonomías y normas de CICTT.

Información de Contactos

Para información más actual del CICTT, sírvase visitar nuestra página Web en:

www.intlaviationstandards.org

o póngase en contacto con:

Corey Stephens
Corey.Stephens@FAA.gov
1-202-493-4258



CICTT

Equipo de Taxonomía Común CAST/OACI

Establecido en 1999



www.intlaviationstandards.org

Con un lenguaje en común,
se mejora enormemente la capacidad
de la comunidad aeronáutica para enfocarse
en temas comunes de seguridad.

Visión general del CICTT

EQUIPO DE TAXONOMÍA COMÚN CAST/OACI

Antecedentes

El Equipo de Taxonomía Común CAST/OACI fue establecido en 1999 por el Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial (CAST) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con el propósito de eliminar las restricciones para analizar y compartir temas de seguridad de la aviación. Estas restricciones se crean debido a la falta de términos descriptivos comunes y globales para sucesos de seguridad de la aviación y normas para los datos e información de la seguridad de la aviación.

Temas

La falta de términos universales estandarizados para la descripción de los sucesos y de las normas para los datos entre las organizaciones de aviación, y aún dentro de la propia organización, frecuentemente tiene como consecuencia problemas en la calidad y el uso de la información lo que reduce significativamente el valor de la información y los datos de seguridad.

Un mismo suceso o entidad puede ser entrado en un sistema de informe de accidentes o incidentes varias veces o en más de una forma. Esto limita la capacidad de integrar los datos de fuentes múltiples o de analizar dichos datos.

Objetivo

El objetivo del CICTT es reforzar la seguridad de la aviación mediante el desarrollo y promoción de terminología, definiciones, y taxonomías usadas en común para describir sucesos de seguridad de la aviación. La adopción generalizada de estas descripciones estandarizadas mejorará significativamente el valor de la información de seguridad de la aviación porque hará más fácil compartir la información de seguridad.

www.intlaviationstandards.org

Ejemplos de productos actuales del CICTT

NORMAS PARA GRUPOS DE LA AERONAVE

>> Marca/Modelo/Serie de Aeronave

>> Marca/Modelo/Sub-Modelo de Motor de Aeronave

>> Marca/Modelo/Serie de Aeronave

Tema: Aunque muchas organizaciones aeronáuticas utilizan esquemas de identificación o agrupamiento de las aeronaves con propósitos administrativos y analíticos, a menudo se utilizan diferentes normas dentro de dichos esquemas. Como consecuencia, la misma información fundamental es identificada con múltiples designaciones. Las definiciones del CICTT proporcionan normas y orientación para identificar o agrupar las aeronaves.

Ejemplo:

Sistema Actual	Marca/Fabricante	Modelo/Serie
Reportes de Datos de Accidentes e Incidentes	AIRBUS INDUSTRIES	A300-B2/B4
Registro Internacional de Aeronaves Civiles	AIRBUS INDUSTRIES	AIRBUS A300B4-605R
Junta Nacional de Seguridad de Transporte	Airbus	A-300B4-605R
	Marca/Fabricante	Modelo Serie
CICTT Valor Válido	AIRBUS	A300 B4 605R

>> Marca/Modelo/Sub-Modelo de Motor de Aeronave

Tema: Varían los sistemas que se utilizan para identificar los motores de las aeronaves o para agruparlos con motores similares. Establecer y reconocer los motores de las aeronaves mediante el agrupamiento según características claves de identificación, como por ejemplo la marca, modelo, sub-modelo, o categoría del motor de aeronaves, ayuda en el registro de las aeronaves, la investigación de accidentes/incidentes, y el análisis de seguridad.

Esta norma está actualmente en elaboración.

TAXONOMÍAS DEL CICTT

>> Fases de vuelo

>> Categorías de sucesos en aviación

>> Fases de Vuelo

Tema: Es común que los sistemas de informe de sucesos en la aviación capturen la fase de vuelo en la que ocurrió el suceso. La lista de definiciones de fase de vuelo del CICTT proporciona orientación para estandarizar las designaciones de categorías de las fases de vuelo. Cada definición contiene una breve descripción de la fase o sub-fase de vuelo, así como notas de uso para aclarar posibles ambigüedades.

Ejemplo:

DESCRIPCIÓN DE FASE (ATERRIZAJE): Desde el comienzo del enderezamiento para aterrizar hasta que la aeronave sale de la pista de aterrizaje, se detiene en la pista, o cuando se aplica potencia para despegar en el caso de aterrizajes “toque y despegue”.

DESCRIPCIÓN DE SUB-FASE (ENDEREZAMIENTO PARA ATERRIZAR): Transición de la posición nariz-baja a nariz-alta inmediatamente antes de aterrizar, hasta el momento de tocar el suelo.

NOTA DE USO: Para aeronaves de alas giratorias, incluye tanto aterrizajes verticales como horizontales.

>> Categorías de Sucesos en Aviación

Tema: Un elemento importante en el diseño de la categoría de suceso es que ésta permite la asociación de múltiples categorías con un suceso. Esto quiere decir que, por ejemplo, si ocurre una falla en el motor y a continuación hubo pérdida de control, el suceso sería codificado en ambas categorías. La codificación múltiple apoya el enfoque principal del CICTT—la prevención de accidentes— en la cual todo elemento pertinente debe ser investigado, registrado y analizado.

Ejemplo:

VUELO CONTROLADO CONTRA O HACIA EL TERRENO (CFIT): Colisión o casi colisión en vuelo con terreno, agua, u obstáculo sin indicación de pérdida del control.