



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes

SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN MUNDIAL
INFORMES SOBRE LAS PRIORIDADES CLAVE PARA EL PRÓXIMO TRIENIO

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se ofrece un resumen de las publicaciones de la OACI en las que se presentan informes sobre seguridad operacional. Desde la publicación inaugural de *Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial 2011*, la OACI publica informes sobre las tendencias y cuestiones relacionadas con los objetivos del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

Asimismo, en esta nota se resume la elaboración prevista de informes anuales de cada grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG) para destacar sus respectivas cuestiones e iniciativas de seguridad operacional.

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

- a) tomar nota de las publicaciones de la OACI en las que se presentan informes sobre seguridad operacional; y
- b) instar a los Estados miembros a que proporcionen a los RASG la información y los recursos necesarios para la publicación de informes regionales sobre seguridad operacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con la seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los recursos para las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto para 2014-2016 y/o mediante contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004) <i>Informe sobre seguridad operacional 2013</i> , de la OACI <i>Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial 2011</i> , de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI publica regularmente informes sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial para ofrecer información actualizada sobre cómo se ha ido avanzando para lograr los objetivos del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), analizar indicadores de seguridad operacional y ofrecer información sobre las actividades de promoción de la implantación del Objetivo estratégico de Seguridad operacional de la OACI.

1.2 El *Informe sobre seguridad operacional* de la OACI, se publica actualmente cada año en abril en formato electrónico para ofrecer información actualizada sobre los indicadores de seguridad operacional, así como sobre los accidentes y factores de riesgo conexos que ocurrieron el año previo. El *Informe sobre seguridad operacional 2013* se encuentra en <http://www.icao.int>. En la medida necesaria, la OACI publicará informes de mitad de año en que se actualizarán las estadísticas y tendencias en el campo de la seguridad operacional. Asimismo, en los años de celebración de la Asamblea de la OACI se prevé publicar informes de la *Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial* a fin de ofrecer a los Estados miembros, a la comunidad de la aviación y al público viajero extensa información acerca de los importantes programas de seguridad operacional de la aviación que la OACI y sus socios están llevando a cabo, y destacar la importante función de liderazgo de la Organización en promover más cooperación e innovación para mejorar en el mundo los resultados de seguridad operacional del transporte aéreo.

2. ANTECEDENTES

2.1 La edición inaugural del informe de la OACI *Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial* se publicó en diciembre de 2011. Este informe contiene un resumen de las actividades que se realizan en las áreas relativas al marco de seguridad operacional de la OACI que son, políticas, normalización, análisis, observación e implantación. En la edición de 2011 de dicho informe se estableció la metodología de la OACI para difundir información sobre sus políticas de seguridad operacional e iniciativas conexas.

2.2 Después de la publicación del informe inaugural, la OACI han venido publicando anualmente informes sobre seguridad operacional. El ciclo de presentación de informes ha evolucionado continuamente para permitir una difusión más oportuna de las tendencias clave de seguridad operacional de los años precedentes. Con el propósito de proporcionar información más precisa, lo más oportunamente posible, el *Informe sobre seguridad operacional* de la OACI correspondiente a 2013 se publicó en abril, con un informe complementario de mitad de año sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial, publicado antes de la celebración del 38° período de sesiones a fin de proporcionar datos actualizados sobre los indicadores de seguridad operacional, así como información relacionada con ciertos programas de seguridad operacional. Se prevé que se continuarán publicando informes semestrales.

3. ANÁLISIS

3.1 Un enfoque de seguridad operacional proactivo exige un análisis continuo e informes periódicos de los indicadores y las tendencias pertinentes. Los informes sobre seguridad operacional de la OACI ofrecen información actualizada anual del rendimiento mundial en materia de seguridad operacional en varias áreas que abarcan análisis estadísticos del volumen de tráfico, accidentes y resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

3.2 Los informes sobre seguridad operacional incluyen análisis de indicadores de seguridad operacional reactivos (p. ej., accidentes), la tasa de accidentes y las muertes conexas a escala mundial. Asimismo, los informes ofrecen análisis del crecimiento del tráfico, protocolos del USOAP, información obtenida a través del enfoque de observación continua (CMA) y otros indicadores para seguir de cerca y

predecir problemas emergentes de seguridad operacional. Estos informes, como tales, ayudan a definir prioridades de seguridad operacional para cada trienio.

3.3 Con base en el actual análisis, se identificaron tres categorías de accidentes de alto riesgo: pérdida de control en vuelo (LOCI); impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y accidentes relacionados con la seguridad operacional en la pista. En el Apéndice de esta nota de estudio se ilustra la distribución de accidentes, accidentes mortales y muertes conexas dentro de estas categorías durante 2012, en comparación con el período previo de seis años que se usa como punto de referencia. Si bien los diagramas que figuran en el Apéndice proporcionan indicaciones sobre la distribución de estas tres categorías de accidentes, la interpretación de los resultados de los análisis reactivos está basada en el número de accidentes incluidos en el conjunto de datos. En 2012 hubo un total de 99 accidentes, 9 de los cuales fueron mortales, relacionados con operaciones comerciales regulares.

3.4 El análisis proporcionó una respuesta efectiva para resolver estos problemas de seguridad operacional. Trabajando en asociación con los Estados miembros y organizaciones internacionales, la OACI celebró un Simposio mundial sobre seguridad operacional en la pista, al que siguió una serie de seminarios regionales sobre dicha seguridad. Actualmente, se están preparando nuevos textos de orientación como apoyo a los equipos multidisciplinarios sobre seguridad operacional en la pista. Como se ilustra en el Apéndice, la proporción de sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista y las muertes conexas disminuyeron significativamente durante 2012, en comparación con los seis años previos.

3.5 La OACI también se coordinó con los Estados miembros y socios de la industria para abordar la cuestión de los riesgos de LOCI, así como la preparación de un manual de instrucción para la prevención y la recuperación de la pérdida del control de la aeronave, que se finalizará en 2013. Asimismo, la OACI será anfitriona del Simposio sobre pérdida de control en vuelo (LOCI), que se celebrará mayo de 2014 para intercambiar información sobre las iniciativas en curso para mitigar este tipo de riesgo.

3.6 Las actividades de la OACI relativas a la presentación de informes sobre seguridad operacional han evolucionado para informar a la comunidad de la aviación acerca de cómo se ha avanzado para lograr los objetivos del GASP de corto, mediano y largo plazos. No obstante, es importante que los análisis mundiales contenidos en los informes de la OACI estén complementados con análisis de los indicadores a escala regional. Las iniciativas de intercambio de información, difundidas por medio de los RASG, servirán para aumentar la utilidad de estos análisis. A partir de 2014, se espera que todos los RASG preparen informes anuales en los que proporcionen resúmenes de las tendencias y actividades en materia de seguridad operacional específicas de cada región. Además, la OACI seguirá publicando informes regulares sobre seguridad operacional a escala mundial para destacar cuestiones o logros de importancia relacionados con iniciativas clave de seguridad operacional.

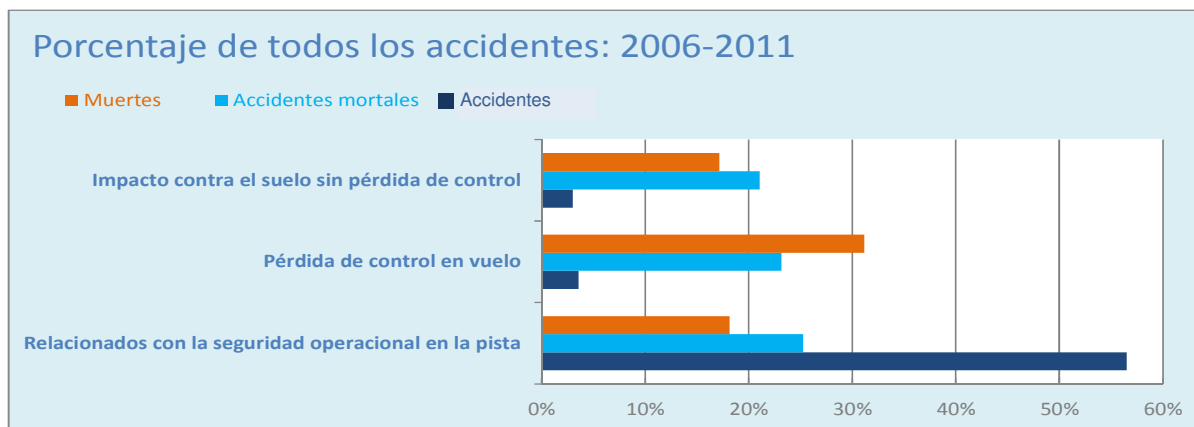
4. CONCLUSIÓN

4.1 De conformidad con la estrategia de seguridad operacional, la OACI desarrolló un método para notificar regularmente los indicadores, tendencias e iniciativas relacionados con el logro de los objetivos del GASP. Con la elaboración de informes sobre seguridad operacional, publicados por la OACI y por los RASG, se establece un mecanismo para difundir información oportuna sobre iniciativas en materia de políticas, normalización, análisis, observación e implantación. Complementada con los informes periódicos sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial, esta serie de publicaciones de la OACI, en las que se presentan informes sobre seguridad operacional, ofrece información para evaluar el avance de los esfuerzos de seguridad operacional a nivel mundial y en cada región, así como para establecer prioridades de seguridad operacional para el futuro.

APÉNDICE

ANÁLISIS DE ACCIDENTES – TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL REGULAR

En los diagramas siguientes se compara la distribución de accidentes, accidentes mortales y muertes en relación con las tres categorías de accidentes de alto riesgo durante el período de referencia 2006-2011 y en 2012. Los accidentes relacionados con la seguridad operacional en la pista constituyen la mayoría de los accidentes durante el período 2006-2011, así como el 18% de todas las muertes.



Las observaciones dignas de mención relativas a los accidentes de 2012 son:

- El porcentaje de accidentes relacionados con la seguridad operacional en la pista se redujo de manera importante ya que representó 43% de todos los accidentes y sólo 11% de todos los accidentes mortales y 1% de todas las muertes conexas, es decir, una disminución importante respecto del período de referencia 2006-2011.
- Si bien la categoría de accidentes relacionados con la pérdida de control en vuelo incluyó un solo accidente que representó el 1% de todos los accidentes, esta categoría preocupa especialmente ya que representó el 8% de todas las muertes.
- Hubo tres accidentes relacionados con el impacto contra el suelo sin pérdida de control, lo cual representó el 3% de todos los accidentes, pero el 22% de todos los accidentes mortales y el 37% de las muertes (un aumento importante respecto al período de referencia).

