



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/9 — NE/11

14/06/16

Novena Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA/9)

Ciudad de Panamá, Panamá, 23 de junio de 2016

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Informe del Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)

INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (ASR) DEL RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta a la Novena Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/9):	
<ul style="list-style-type: none">• el resultado de la revisión de la quinta edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR);• las últimas decisiones del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA con respecto a las próximas ediciones del Informe;• la distribución de la sexta edición del Informe; y• el plan de trabajo para la producción de la séptima edición del Informe	
Acción:	Se indica en el párrafo 3.1 de esta nota de estudio.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Reunión RASG-PA/02• Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA• Informe de la Reunión RASG-PA/04• Informe de la Reunión RASG-PA/ESC/16• Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)• Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) del ISSG

1. Introducción

1.1 La última edición del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) contiene las siguientes 4 áreas de seguridad operacional objeto de mejora:

- estandarización
- colaboración
- inversión
- intercambio de información

1.2 Estas 4 áreas deben ser trabajadas primero con un enfoque de vigilancia de la seguridad operacional por un periodo estimado de implementación hasta el año 2017 donde los Estados deberían lograr tener sistemas efectivos de vigilancia de la seguridad operacional hasta alcanzar un nivel de cumplimiento del 60% de las auditorías de la OACI, y donde la Industria y los Estados intercambien información de seguridad operacional. Tanto la Declaración de Bogotá como la Declaración de Puerto España ambas contienen la meta de lograr el 80% en el promedio de cumplimiento de las Regiones SAM y CAR, respectivamente.

1.3 Entre el 2017 y el 2022 todos los Estados deberían tener implementados sus SSP y los RASG haber incorporado programas de gestión de la seguridad operacional.

1.4 A partir del 2022 hasta el 2027 debería alcanzarse un nivel suficiente para trabajar en modelos predictivos de sistemas de gestión de la seguridad operacional.

1.5 Esta visión ha sido la base del trabajo del RASG-PA desde sus inicios mediante la adopción de un enfoque proactivo y/o predictivo en la evaluación del riesgo para formular estrategias de seguridad operacional en base a información recopilada y analizada de seguridad operacional.

1.6 Desde sus inicios, el RASG-PA concluyó que un informe anual de seguridad operacional (ASR) debería ser desarrollado bajo un ambiente de colaboración e intercambio de información de seguridad operacional.

1.7 Este informe contendría las siguientes 3 secciones:

- reactiva,
- proactiva y
- predictiva

1.8 A medida que avanzan las versiones del informe anual de seguridad operacional, va quedando reflejado el proceso de transición desde información principalmente reactiva, hacia un balance entre las tres secciones, lo cual representa el estado de madurez de la Región Panamericana en relación con la captura, intercambio y análisis de datos de seguridad operacional. La inteligencia de seguridad operacional contenida en la sexta edición del informe permite identificar, focalizar y priorizar las áreas de interés para la seguridad operacional en la Región, a fin de facilitar el desarrollo y la implementación medidas de mitigación.

1.9 Se espera que la metodología para el análisis de información reactiva, proactiva y predictiva utilizada en el informe anual, al ser consistente con el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sea replicada por los Programas de Seguridad Operacional de los Estados (SSP), como una forma de facilitar la identificación de tendencias, ayudar en la toma de decisiones y medir la madurez que va alcanzando cada sistema de gestión.

2. Metodología para el desarrollo del ASR basado en el intercambio de información en un ambiente colaborativo

2.1 El desarrollo del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA, requiere una participación activa de los integrantes del equipo, conducente a un análisis conjunto de los datos de seguridad operacional proporcionados por las diferentes fuentes de información, utilizando para su evaluación las métricas específicamente desarrolladas. Lo anterior, permitirá establecer una visión compartida para identificar y resaltar las principales áreas de interés, clasificándolas según su origen en reactivas, proactivas o predictivas.

2.2 Del 25 de mayo al 5 de junio de 2015, el equipo que desarrolla el ASR se reunió en la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica en Lima para trabajar en la sexta edición del ASR. A la fecha de la presente nota de estudio, la sexta edición se encuentra en la última fase de revisión editorial y diagramación, estimándose que la versión final se encontraría disponible durante el mes de julio de 2016.

2.3 En el desarrollo de la sexta edición del ASR, se utilizaron datos proporcionados por OACI, Boeing, IATA, CARSAMMA y el SRVSOP, para las distintas secciones del informe. En particular, esta edición muestra mayor equilibrio entre las secciones reactiva, proactiva y predictiva, concordante con la maduración de los sistemas de captura y análisis de datos de seguridad operacional de la Región Panamericana.

2.4 La sexta edición del ASR muestra que las principales categorías de interés para la Seguridad Operacional en la Región continúan siendo Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I), Salida de Pista (RE), Impacto Contra el Terreno sin Pérdida de Control (CFIT) y Colisión/Cuasicolisión en Vuelo (MAC), mostrando tendencias decrecientes durante los períodos de tiempo analizados y según las respectivas fuentes de información reactiva, proactiva y predictiva utilizadas en cada caso.

2.5 Específicamente, la sección reactiva mantiene información valiosa sobre estadísticas de accidentes del período 2005-2014, en función de la cual se sustenta la importancia de la pérdida de LOC-I, CFIT y RE como las tres principales categorías en la Región, y la categoría MAC como una categoría emergente en la Región, en función del análisis del riesgo de mortalidad.

2.6 En relación con la sección de información proactiva, el resultado y análisis del cumplimiento por parte de los Estados de las normas y procedimientos de la OACI producto del Programa USOAP, se destaca que la implantación efectiva promedio aumentó de 65.2% en 2010 a 69.46% en diciembre de 2015 y que 13 Estados en la Región Panamericana mantienen un nivel de implantación efectiva (EI) de las SARPS de OACI por debajo de 60%. La EI asociada con la calificación e instrucción del personal técnico continúa siendo el elemento crítico con menor nivel de cumplimiento, así como las áreas de responsabilidades de vigilancia a los servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos terrestres (AGA). Una revisión de las auditorías de la IOSA resultó en hallazgos que podrían estar relacionados con las principales categorías de accidentes (LOC-I, RE y CFIT), especialmente con respecto a las políticas anticolidión y la instrucción de la tripulación de vuelo en procedimientos para la recuperación de la pérdida de control de la aeronave, y evasión y recuperación de la cizalladura del viento.

2.7 Por otra parte, la sección de información predictiva mostró que las aproximaciones inestables siguen siendo una preocupación identificada como un precursor de las RE, con una tendencia descendente. El mismo comportamiento fue observado en la cantidad de aterrizajes que continuaron luego de una aproximación inestable en las Regiones CAR y SAM. Las métricas relacionadas con los eventos TCAS RA (identificados como precursores de MAC) también indicaron tendencias a la baja, en tanto los eventos relacionados con GPWS (precursor de CFIT), mostraron una leve alza hacia el final de 2014.

2.8 Finalmente, el informe cuenta con lineamientos precisos y una estructura en evolución, para representar de mejor forma la realidad de la seguridad operacional de la Región. De esta forma, el equipo del ASR (que se reunió en Lima entre el 6 y el 17 de junio de 2016, para iniciar la séptima edición) continúa permanente buscando la optimización de la interacción entre las diferentes fuentes de información reactiva, proactiva y predictiva, así como también del concepto de “inteligencia de seguridad operacional”, a fin de mejorar el soporte a la toma de decisiones de seguridad operacional.

3. Acción sugerida

1.1 Se invita al RASG-PA/9 a:

- a) Tomar nota sobre la información proporcionada en esta nota de estudio; y
- b) tomar nota sobre la Sexta Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA y aprobar su publicación mediante fast-track al finalizar los procesos de revisión y edición.