



Cuestión 2 del

Orden del Día: Actividades regionales en la navegación aérea

Reporte de Seguridad Aérea en la Región CAR/SAM

(Presentado por IATA)

RESUMEN

Los Informes de Seguridad Aérea (ASR) son fundamentales para la mitigación de eventos /incidencias para prevenir accidentes y el desarrollo de mejores prácticas para prevenir que sigan ocurriendo tales eventos. IATA conjuntamente con las oficinas ICAO, NACC y SAM proporciona informes de incidentes ATS recibidos de las aerolíneas a los estados para acciones correctivas e investigativas. Las aerolíneas están preocupadas por la falta de acción por parte de algunos Estados para responder ante estos incidentes. IATA insta a la pronta investigación de estos informes de incidentes ATS por parte de los Estados y a la implementación de medidas correctivas para resolverlos y prevenir nuevos.

Referencias:

- ICAO Anexo 11
- Doc 4444 ATM/501

1. Introducción

1.1 La seguridad aérea continua siendo motivo de serias preocupaciones en las regiones de Latinoamérica y el Caribe (LATM/CAR) / regiones del Caribe y de Sudamérica (CAR/SAM). En el año 2010, ocurrieron más de 4 accidentes graves en la región. La tasa de accidentes comercial en la región es de aproximadamente 3,54% por cada millón de despegues. En el Anexo A se muestra una comparación regional de las tasas de accidentes vs. otras regiones.

1.2 La información usada para este informe proviene de aerolíneas que envían informes de incidentes a la oficina regional de IATA. Estas compañías han sido diligentes en la comunicación de incidentes de seguridad en la región para las acciones correctivas y de investigación por parte de las AAC. Coordinadamente OACI y la IATA han estado en comunicación con los Estados para investigar y proporcionar información, pero aún así persiste la falta de respuesta de manera oportuna de las AAC.

2. Debate

2.1 Un total de 130 informes (el Anexo B contiene los incidentes por ubicación) recibidos de 17 aerolíneas a partir de junio 2010 - julio de 2011 se han incorporado en la base de datos "Centro de Información de Seguridad Global" (GSIC - STEADES) y han sido notificados a las oficinas regionales de la OACI

2.2 Los incidentes reportados a la IATA y la OACI para la acción ocurrida en cada uno de los Estados / Territorios se encuentran en el Apéndice C. Hasta ahora, el 14% de los informes han sido investigados y cerrados por las autoridades. Sin embargo debido a las acciones internas de las aerolíneas sin contar con respuesta de las autoridades, ha llevado a la tasa de cierre para la región LATAM / CAR al 35%.

2.3 De acuerdo con los informes de las aerolíneas, la mayoría de los incidentes ATS se encuentran deficiencias de comunicación, falta de coordinación con otros ACC, infraestructura, procedimientos de separación, y los incidentes de choques con aves.

2.4 Las compañías aéreas que operan en la región han reportado un incremento en la tendencia de incidentes con globos y luces láser. Esto crea una amenaza potencial para las líneas aéreas, especialmente con los globos que se han traducido en informes de AIRPROX (proximidad al aire) y TCAS RA.

2.5 La mayoría de incidentes se producen durante la fase de aproximación de vuelo, como se ve en el Apéndice D para la región LATAM / CAR. Este es un período de alta carga de trabajo para las tripulaciones y estas ocurrencias frecuentes pueden ser perjudiciales para las compañías aéreas.

3. Posición del IATA

3.1 IATA está trabajando conjuntamente con las aerolíneas que operan en las regiones LATAM/CAR para informar sistemáticamente los incidentes de seguridad en la región a la oficina regional.

3.2 En aras de la seguridad, los Estados / Territorios deben investigar y tomar acciones correctivas, mientras elaboran informes de manera oportuna.

3.3 En el anexo 11 se encuentra la solicitud de cumplimiento por los Estados a la ICAO.

3.4 Los informes de seguridad proporcionan los datos básicos para un sistema de gestión de seguridad eficaz. A partir de ahí, debe llevarse a cabo un enfoque riguroso y formal para identificar peligros, evaluar el riesgo asociado, y la definición y priorización de las mejores maneras de intervenir. Todas estas acciones deben ser evaluadas dentro de un círculo de mejora continua.

3.5 El futuro de la seguridad aérea se basa en el intercambio de este tipo de información. Esta información tiene que fluir en ambas direcciones: de las aerolíneas / operadores a los Estados / reguladores y viceversa. Sólo de esta manera se logrará instar una "cultura de seguridad".

4. Acciones de la Reunión

4.1 Basándose en la información de las aerolíneas, IATA insta a los Estados/Territorios a:

- a) Investigar incidentes y proporcionar informes de manera oportuna.
- b) Proporcionar a IATA y a las aerolíneas con los contactos directos en cada instalación para investigaciones de incidentes.
- c) Solicitar que los Estados / Territorios presenten informes en el idioma Inglés y acusar recibo de los informes de incidentes.

- d) Los Estados / Territorios deben tomar medidas más eficaces de seguridad de acuerdo con el DOC 4444 - ATM/501 Capítulo 2.
- e) Recomendar que se forme un grupo de seguridad para analizar los incidentes de seguridad en los estados / regiones
 - a. Dar seguimiento a las investigaciones de parte de los Estados.
 - b. Cumplimiento de los Estados al Anexo 11
 - c. Asegurar que los estados implementen medidas de acción correctiva

4.2 Se les ha solicitado a las autoridades de Aviación Civil la más alta prioridad para abordar y resolver los problemas reportados por este mecanismo, y ayudar a la OACI y la IATA en la coordinación e implementación de soluciones.

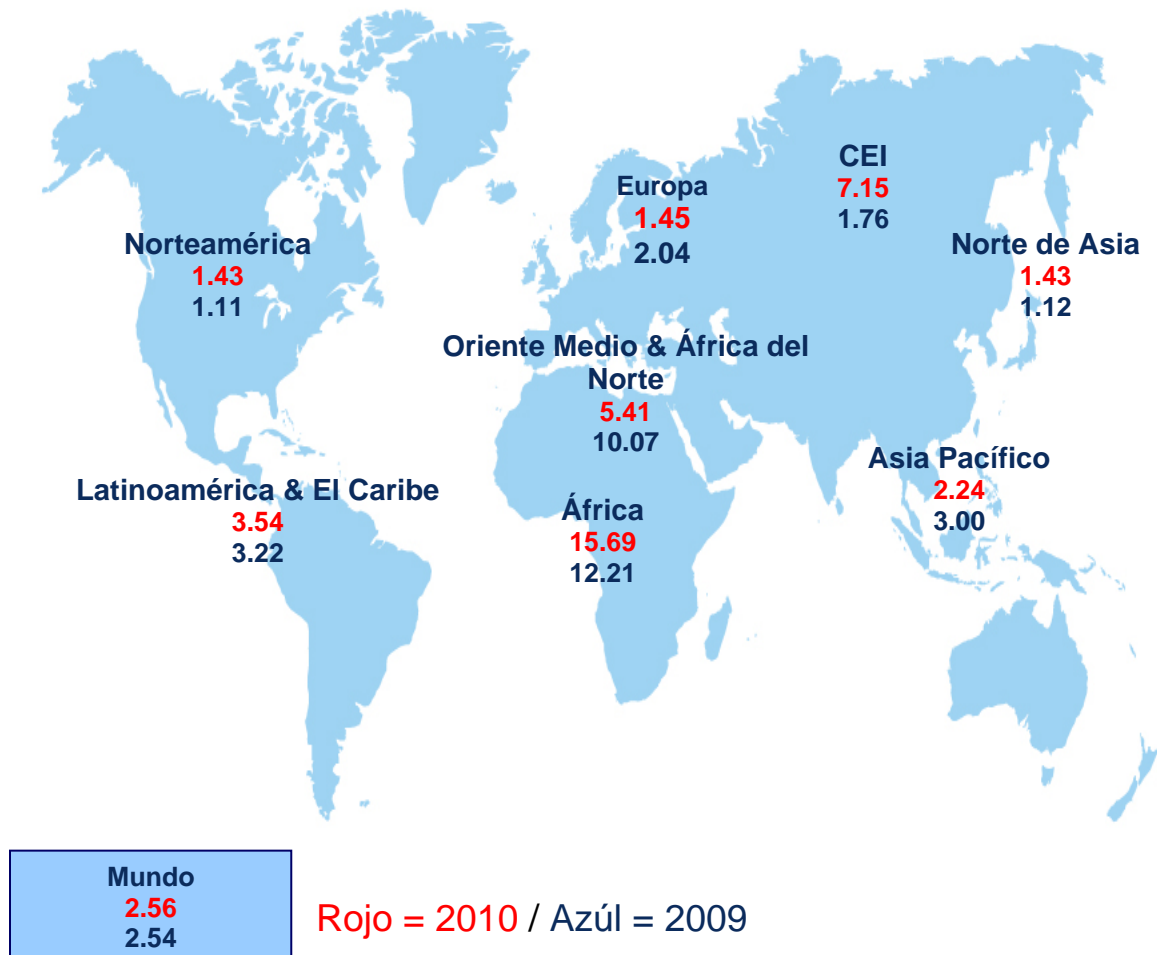
4.3 Los Estados, con la asistencia de la OACI y la IATA, deben establecer un sistema de gestión de la seguridad que utilice la información de estos informes.

4.4 ICAO, los Estados y IATA trabajen en conjunto para reducir incidentes ATS en toda la región

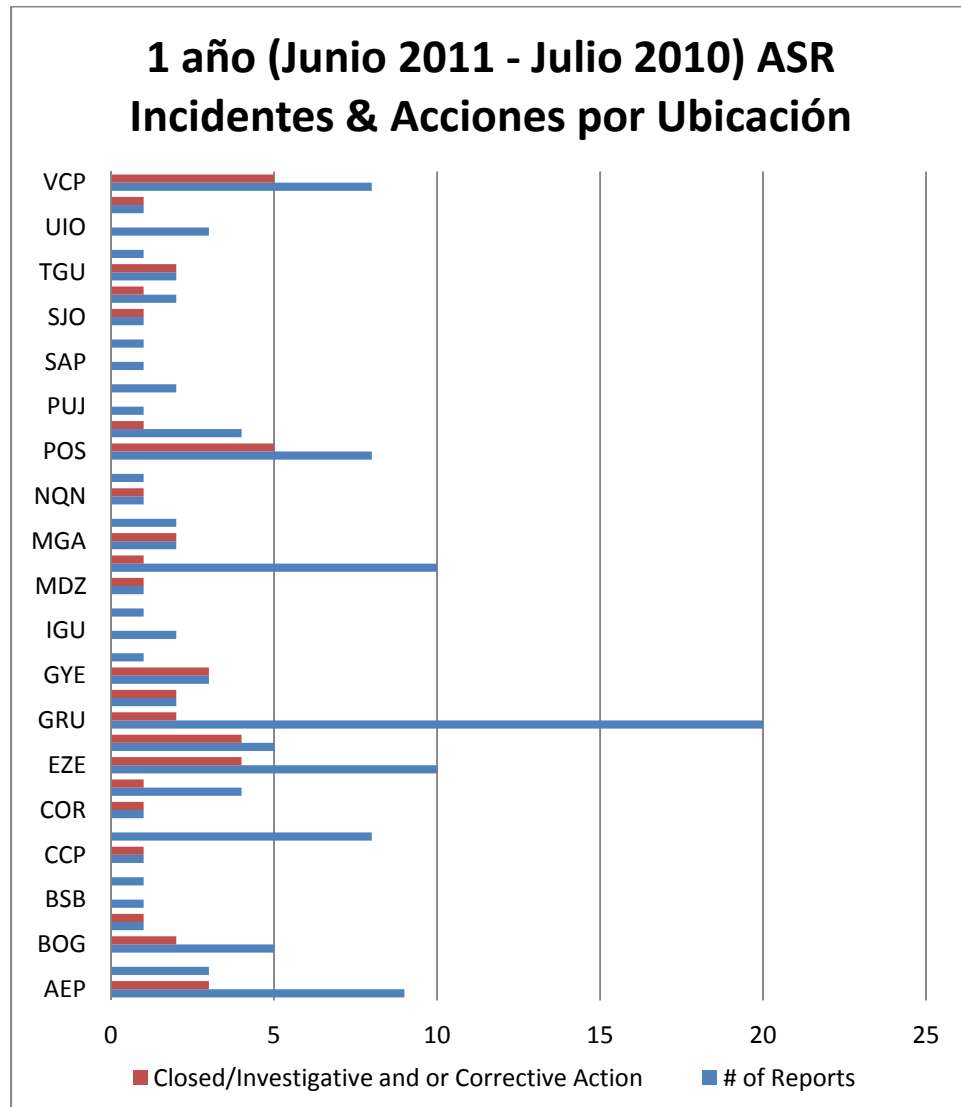
- - - - -

Anexo A

Índice Total de Accidentes (incluye aviones del Este y Oeste, aviones Jets y Turboprops)

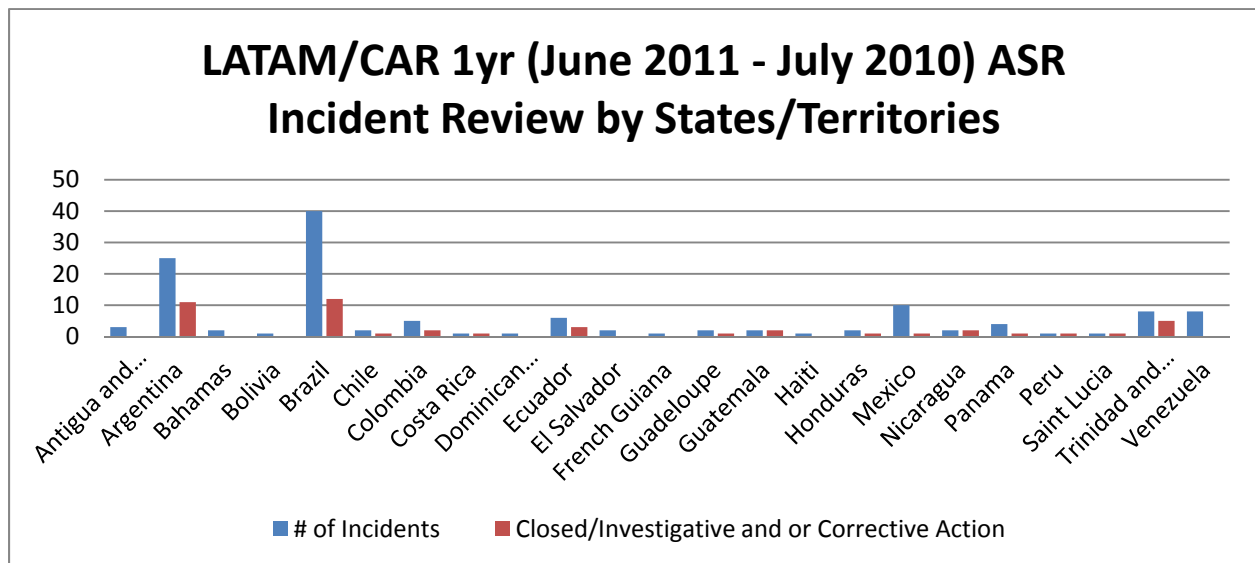


Anexo B



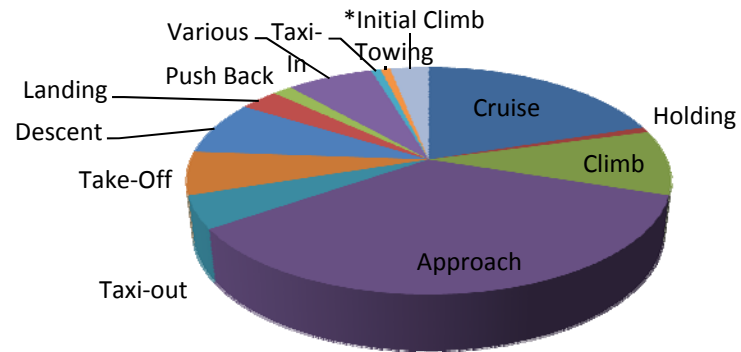
- - - -

Anexo C



Apéndice D

LATAM/CAR 1año (Junio 2011 - Julio 2010) ASR Revisión de Incidentes por Fase de vuelo



- FINAL -