



AIG SAM – Datos y Taxonomía

Reunión AIG SAM 2026 • Lima, Perú • 22 de junio de 2026

**ORGANIZACIÓN DE
AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL**



Objetivo de la presentación

Presentar una visión consolidada de los datos AIG de la Región SAM, validados en el marco del OVSG, y su relación directa con la taxonomía ADREP. Se busca fortalecer la calidad del reporte, la correcta clasificación de los sucesos y la promoción efectiva de la seguridad operacional.

Agenda de la Presentación

01 Datos AIG SAM

02 Taxonomía ADREP

03 Mensajes Clave

OVSG

Occurrence Validation Study Group



En apoyo al GASP, los datos validados de accidentes se utilizan para estadísticas de seguridad y análisis de riesgo en el informe anual de la OACI.



Los miembros del OVSG son nominados por los Estados y organizaciones internacionales. Los miembros pueden ser asistidos por asesores.



El OVSG se reúne anualmente en febrero. Cuando se considere necesario, puede realizar revisiones preliminares de los conjuntos de datos mediante teleconferencias.



El OVSG clasifica las ocurrencias según las taxonomías ADREP de la OACI y CICTT (CAST/ICAO Common Taxonomy Team), el mismo estándar que se está revisando actualmente a nivel global.

OVSG ToR

Ref.: AN6/42 –
25/19

April 9th, 2025

Scope

The OVSG reviews the minimum data fields including classification, registration, aircraft type, State/area of occurrence, aircraft damage, injury level, number of fatalities, operation type, schedule type and categorization of Annex 13 reportable accidents from the previous year involving airplanes of a maximum mass of ~~MTOW~~ over ~~5700~~ 2 250 kg, according to ICAO ADREP and CAST/ICAO Common Taxonomy Team (CICTT) taxonomies².

As available, the OVSG ~~will reviews and classify~~ Annex 13 reportable serious incidents involving airplanes of a maximum mass of over 2 250 kg. ~~associated with GASP High Risk Categories and will~~ It also updates classification and categorization of accidents during prior years that were previously categorized as UNKNOWN but have subsequently resulted in a final report or an interim report with additional information.

As applicable, the OVSG will cover future-type commercial air transport operations.

Metodología de Recolección

Los datos fueron recopilados de los Estados de la Región SAM durante el mes de enero de 2026.



Con excepción de dos Estados, todos los demás Estados respondieron a las solicitudes.



Se identificó que algunos Estados no cuentan con pleno conocimiento para la correcta clasificación de las ocurrencias.



En los casos en que se detectaron discrepancias, se realizó un nuevo contacto con los Estados correspondientes.



Los datos consolidados fueron cargados en la base de datos del OVSG.

Headline	Local Date	Occurrence Class	Flight Phase	AC Make Model	Mass group	State/Area	category	Highest damage	Injury Level	fatalities	Total serious injuries	Total minor injuries
SINCID LV-FPS/LV-FPT	12/11/2025	Serious incident	Take-off	EMBRAER - ERJ190	27 001 to 272 000 kg	Argentina	MAC: Airprox/ Air	None	None	0	0	0
SINCID LV-FSK 114624291/25	10/15/2025	Serious incident	Take-off	BOEING - 737 - 800	27 001 to 272 000 kg	Argentina	SCF-PP: powerpl	Substantial	None	0	0	0
SINCID HK-S360/HP-3610DAE	10/13/2025	Serious incident	Taxi	BOEING - 767 - 300 - 316 /	27 001 to 272 000 kg	Argentina	RI: Runway incur	None	None	0	0	0
SINCID LV-FQY 112809636/25	10/9/2025	Serious incident	Take-off	BOEING - 737 - 800 - 81D	27 001 to 272 000 kg	Argentina	SCF-PP: powerpl	Substantial	None	0	0	0
SINCID LV-FUB 74080914/25	7/4/2025	Serious incident	En route	BOEING - 737 - 800 - 8HX	27 001 to 272 000 kg	Argentina	SCF-PP: powerpl	Substantial	None	0	0	0
SINCID LV-FRK 24026397/25	3/5/2025	Serious incident	Take-off	BOEING - 737 - 800	27 001 to 272 000 kg	Argentina	SCF-PP: powerpl	Substantial	None	0	0	0
Despegue abortado por presencia de	1/27/2025	Serious incident	take off	BOEING 737 8Q8	27 001 to 272 000 kg	Bolivia	SCF-PP	Minor	None	0	0	0
202543840000	3/1/2025	Accident	landing	BEECH C90A	2 251-5 700kg	Brazil	SCF-NP	Substantial	None	0	0	0
202562691497	2/3/2025	Serious incident	taxi	CESSNA 208B	2 251-5 700kg	Brazil	SCF-NP	Minor	None	0	0	0
202505739716	2/12/2025	Serious incident	take off	BOEING 737-8 MAX	27 001-272 000kg	Brazil	RI	Minor	None	0	0	0
202563297927	3/31/2025	Serious incident	landing	AIRBUS A319-112	27 001-272 000kg	Brazil	RE	Minor	None	0	0	0
202500729590	4/11/2025	Serious incident	Initial climb	BOEING 737-8EH	27 001-272 000kg	Brazil	MAC	None	None	0	0	0
SCF-NP: Durante el aterrizaje la aer	1/5/2025	Serious incident	landing	BAE BAE146 200	27 001-272 000kg	Chile	SCF-NP	Minor	None	0	0	0
LOC-I / ICE: La aeronave, posterior a	5/7/2025	Accident	en-route	PIPER PA31T	2 251-5 700kg	Chile	LOC-I	Destroyed	Fatal	6	0	0
F-NI: Previo al despegue, se inició fu	6/9/2025	Serious incident	taxi	AIRBUS A320 200	27 001-272 000kg	Chile	F-NI	Minor	None	0	0	0
UNK: Accidente con causal por deter	9/13/2025	Accident	en-route	BEECH C90	2 251-5 700kg	Chile	UNK	Substantial	Serious	0	1	3
SCF-NP: Colapso de la rueda	11/12/2025	Accident	landing	PIPER PA31T	2 251-5 700kg	Chile	SCF-NP	Substantial	None	0	0	0
izquierda del tren principal												
Aterrizaje de emergencia en origen	12/12/2025	Serious incident	Initial climb	Boeing 727-200	27 001-272 000kg	Colombia	SCF-NP	Minor	None	0	0	0
Falla eléctrica durante el despegue	12/6/2025	Serious incident	take off	Boeing 727-200	27 001-272 000kg	Colombia	SCF-NP	None	None	0	0	0
Incurción de pista de aeronave	11/13/2025	Serious incident	take off	Airbus A320	27 001-272 000kg	Colombia	RI	None	None	0	0	0
Aterrizaje de emergencia en altern	5/3/2025	Serious incident	en-route	Airbus A320	27 001-272 000kg	Colombia	FUEL	None	None	0	0	0
Aterrizaje antes del umbral de la pis	4/10/2025	Serious incident	landing	Boeing 737 - 400	27 001-272 000kg	Colombia	USOS	Minor	None	0	0	0
Aterrizaje de emergencia por proble	3/2/2025	Serious incident	en-route	Boeing 737 - 400	27 001-272 000kg	Colombia	SCF-NP	None	None	0	0	0
Pérdida de separación en el aire por	1/28/2025	Serious incident	landing	ATR 42-600	5 701-27 000kg	Colombia	MAC	None	None	0	0	0
Runway Excursion RE	5/16/2025	Accident	landing	FOKKER F27 50	5 701-27 000kg	Panama	RE	Destroyed	Serious	0	1	34
Falla de motor en vuelo y posterior	1/14/2025	Serious incident	en-route	CESSNA GRAND CARAVAN 208B	2 251-5 700kg	Peru	SCF-PP	Substantial	None	0	0	0
Aterrizaje de emergencia y	3/4/2025	Accident	landing	JETSTREAM JS-32	5 701-27 000kg	Peru	SCF-NP	Destroyed	None	0	0	0
Ida al aire de aeronave por	5/23/2025	Serious incident	approach	BOEING 737-8V3	27 001-272 000kg	Peru	OTHR	None	None	0	0	0
Aterrizaje con trenes retractados	11/14/2025	Accident	landing	BEECHCRAFT B200C	2 251-5 700kg	Peru	ARC	Substantial	None	0	0	0
SCF-PP (Powerplant failure or malfunction)	9/15/2025	Serious incident	en-route	737-329	27 001-272 000kg	Venezuela	SCF-PP	None	None	0	0	0
SCF-PP (Powerplant failure or malfunction)	8/12/2025	Serious incident	take off	737-3Q8	27 001-272 000kg	Venezuela	SCF-PP	None	None	0	0	0



OVSG

Occurrence Validation Study Group

De los 7 accidentes identificados en el conjunto de datos, solo 2 ocurrieron con aeronaves con un peso máximo de despegue (MTOW) superior a 5 700 kg, correspondientes al alcance histórico del OVSG.



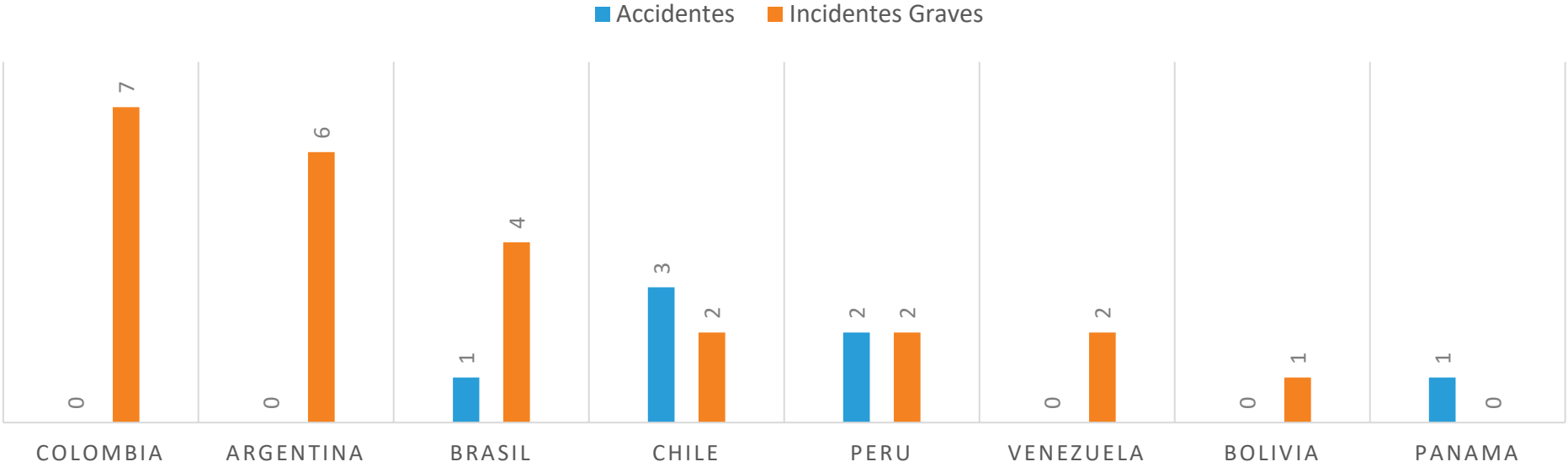
Los 5 accidentes restantes involucraron aeronaves con MTOW inferior a 2 250 kg, lo que evidencia el impacto directo de la ampliación del alcance del OVSG.



1 Accidente fatal

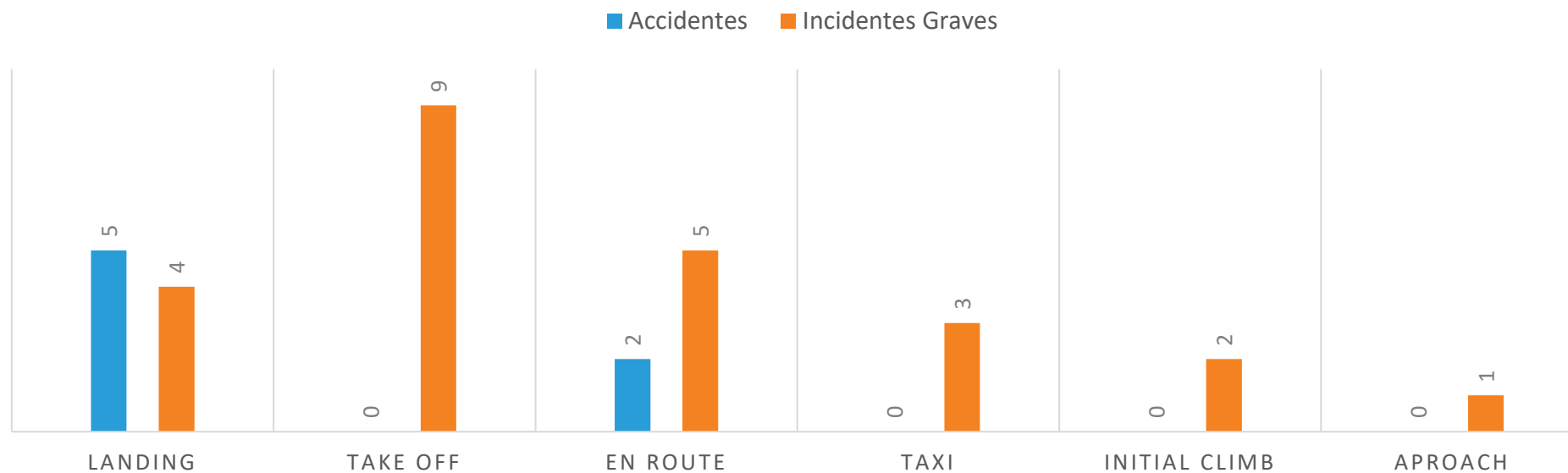
Sucesos por Estado

7 Accidentes – 24 Incidentes Graves



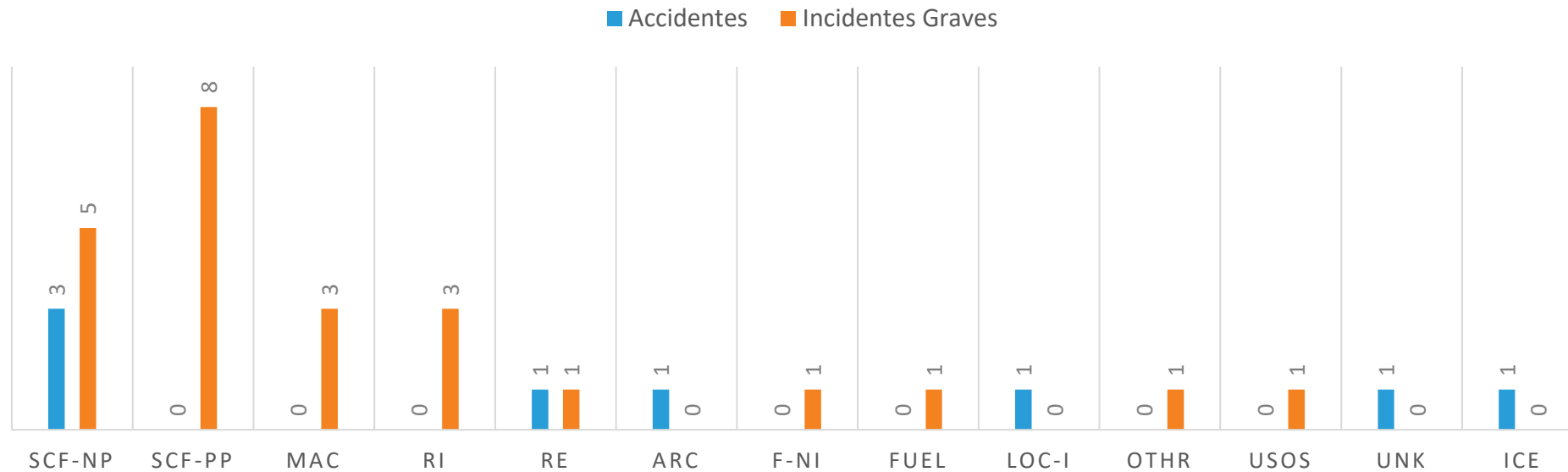
Sucesos por Fase de Vuelo

Mayor concentración de sucesos en despegue y aterrizaje (fases críticas de vuelo)



Sucesos por Categoría – ADREP Taxonomy

Predominio de fallas de sistemas y componentes (SCF-NP) y fallas en el motor (SCF-PP)



• For icing-related events, which are also loss of control, code both LOC-I and Icing (ICE)

Accidentes con lesiones o fatales



Chile CC-CCC PMD menor 5700kg
LOC-I / ICE
6 Fatalidades



Chile CC-AHN PMD menor 5700Kg
UNK
1 Serious Injuries / 3 Minor Injuries



Panama HP- 1899PST PMD **mayor** 5700Kg
RE
1 Serious Injuries / 34 Minor Injuries



Total:
6 Fatalidades
2 Serious Injuries
37 Minor Injuries

Tasas de Accidentes – Resumen

Escopo del OVSG: Anterior y Actual

Anterior:

- Aeronaves con MTOW > 5 700 kg

Actual:

- Aeronaves con MTOW > 2 250 kg



Estimated departures (million)
2025 – 1,99 (estimated)



Numero de accidentes
Antes: 2
Ahora: 7

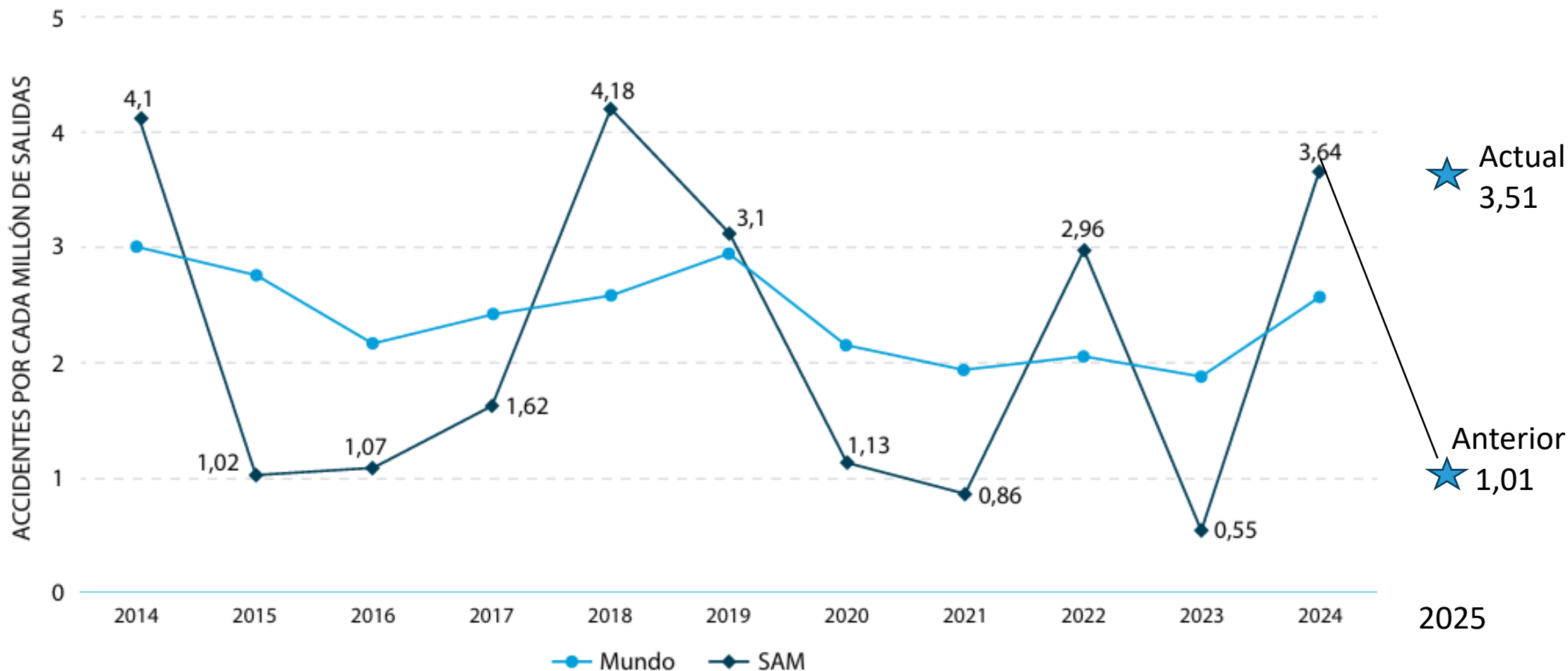


Numero de accidentes fatales
Antes: 0
Ahora: 1

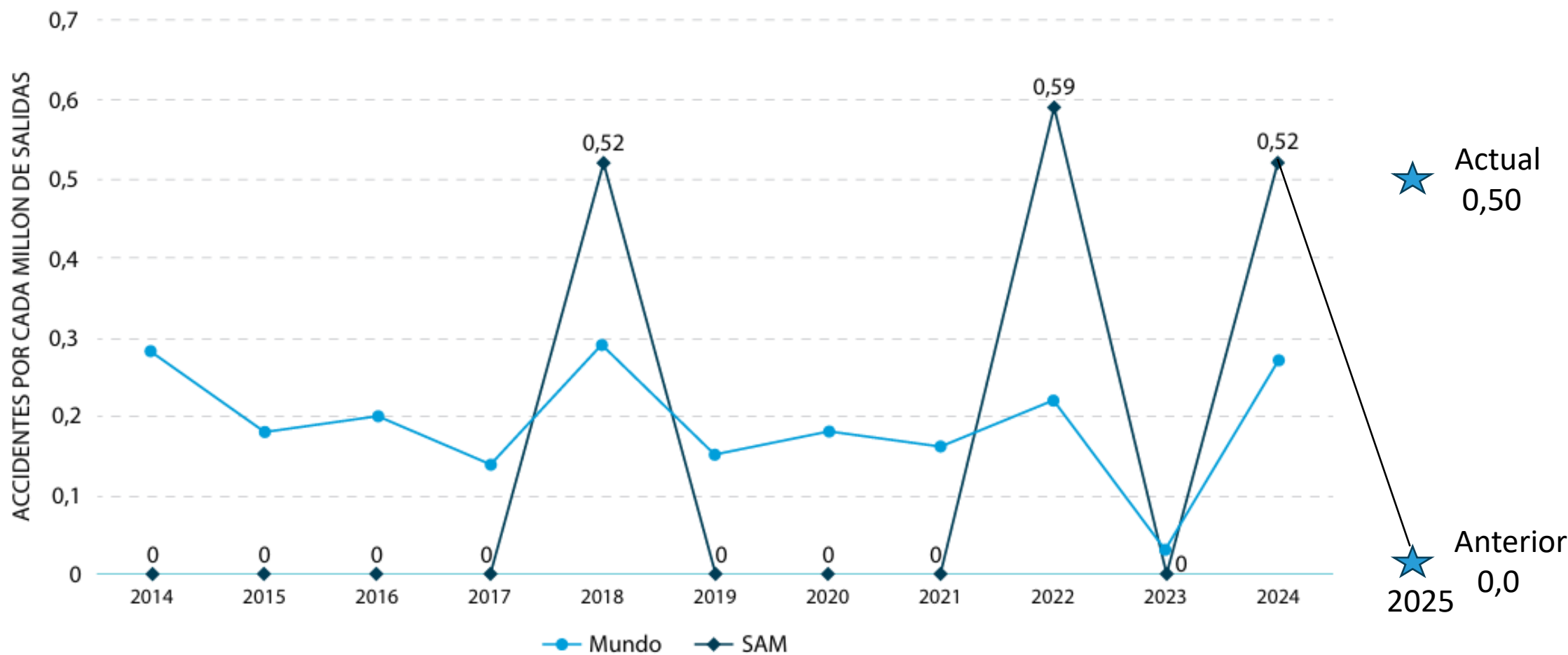


Número de fatalidades
Antes: 0
Ahora: 6

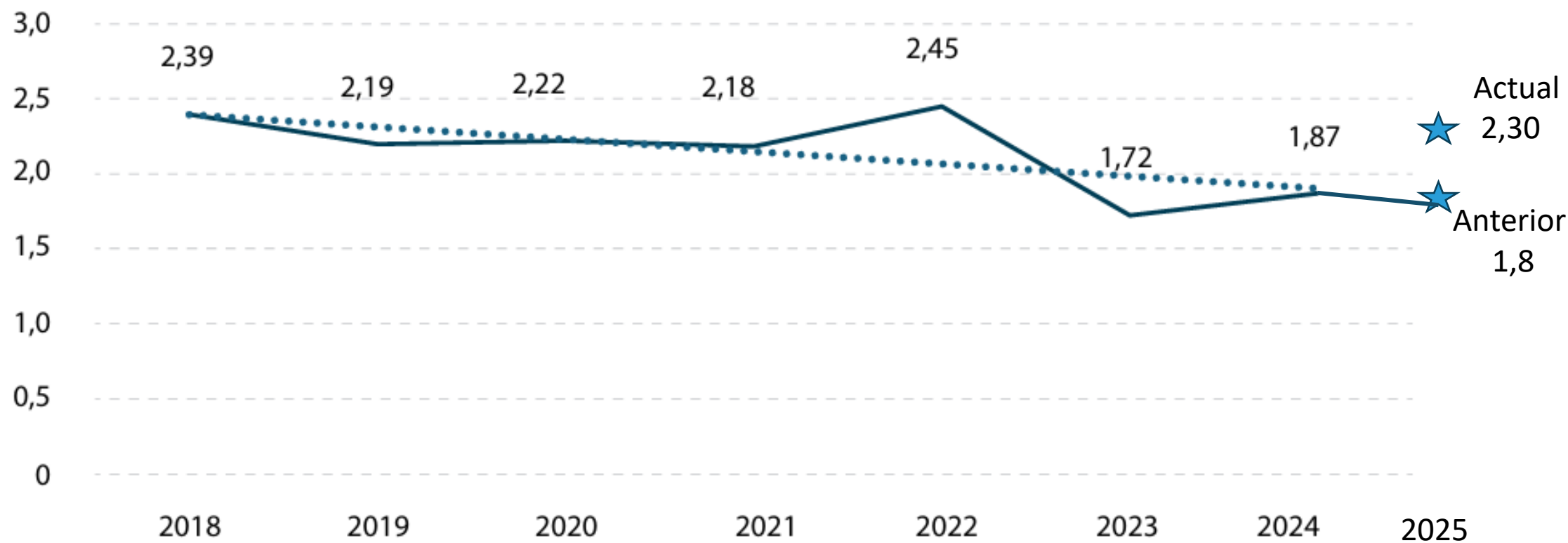
Tasa de accidentes en la Región SAM



Tasa de accidentes fatales en la Región SAM



Promedio móvil 5 años tasa de accidentes en la Región SAM



Clasificación de Sucesos

Las cuatro variables de la taxonomía y el flujo de decisión para clasificar un suceso como **Accident**, **Serious incident** o **Incident**.

Las cuatro variables

Un mismo suceso se codifica en cuatro dimensiones independientes: qué pasó, qué tan grave fue, cómo quedó la aeronave y qué lesiones hubo.

01 · QUÉ PASÓ Occurrence Category	02 · QUÉ TAN GRAVE Occurrence Class	03 · LA AERONAVE Aircraft Damage	04 · LAS PERSONAS Injury Level
---	---	--	--

El punto de partida: daños y lesiones

PASO 1 · ¿HAY DAÑOS O LESIONES?

¿Daño **Substantial** o aeronave **Destroyed** · o lesión **Serious** / **Fatal**?

SÍ →

Accident

NO ↓ no es accidente

PASO 2 · ES UN INCIDENT

¿Está en la lista de incidentes con propensión a ser graves del Anexo 13?

SÍ →

Serious incident

NO →

Incident

Daños a la aeronave

1	Destroyed	Los daños hacen inviable restaurar la aeronave a condición de aeronavegabilidad.
2	Substantial	Afecta adversamente la resistencia estructural o el rendimiento; normalmente requiere reparación mayor.
3	Minor	Aeronavegable mediante reparaciones simples; no requiere inspección extensa.
98	None	La aeronave no sufrió daños en el suceso.
99	Unknown	Se desconoce la magnitud del daño sufrido.

Distinto de hull loss. Destroyed es una evaluación técnica de aeronavegabilidad; hull loss es un juicio económico de costo de reparación y no se codifica aquí.

Daño Substantial: cómo decidir

SÍ ES SUBSTANTIAL

Daño o falla estructural que afecta adversamente la resistencia estructural, el rendimiento o las características de vuelo

EXCLUSIONES — NO SUBSTANCIAL

- Daño limitado al motor, sus carenados o accesorios
- Hélices, puntas de ala, antenas, neumáticos, frenos, carenas
- Pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento

Nivel de lesión a las personas

1	Fatal	Muerte por lesión del suceso dentro de los 30 días.
2	Serious	Lesión grave según el criterio del Anexo 13 (ver derecha).
3	Minor	Lesión que no alcanza el umbral de grave.
98	None	No hubo lesiones.
99	Unknown	No conocido.

SERIOUS INJURY — CRITERIO ANEXO 13

- Hospitalización por más de 48 h, iniciada dentro de las 48 h
- Fractura de hueso (salvo dedos, manos, pies o nariz)
- Hemorragia severa
- Daño a cualquier órgano interno
- Quemaduras de 2.º/3.er grado o en más del 5 % del cuerpo
- Exposición a sustancias infecciosas o radiación

Las clases de suceso

100 Accident

Lesión grave o fatal, daño substantial o destroyed, o aeronave desaparecida / inaccesible.

200 Serious incident

Circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente. Ver la lista del Anexo 13.

300 Incident

Suceso que afecta o podría afectar la seguridad de la operación.

SUBDIVISIONES EUROCONTROL DEL INCIDENT

301 Major incident — la seguridad pudo verse comprometida.

302 Significant incident — pudo derivar en accidente o incidente grave.

400 No safety effect — sin efecto sobre la seguridad.

500 Not determined — clase aún no determinada.

Incidentes con propensión a ser graves

- 01 Casi colisiones que requieren maniobra evasiva para evitar una colisión o situación insegura.
- 02 Impacto contra el terreno (CFIT) evitado por escaso margen.
- 03 Despegues interrumpidos en pista cerrada u ocupada, calle de rodaje o pista no asignada.
- 04 Despegues desde pista cerrada u ocupada, calle de rodaje o pista no asignada.
- 05 Aterrizajes o intentos de aterrizaje en pista cerrada u ocupada, calle de rodaje o pista no asignada.
- 06 Incapacidad grave de alcanzar el rendimiento previsto en el despegue o ascenso inicial.
- 07 Incendios o humo en cabina de pasajeros, compartimentos de carga o incendios de motor, aun extinguidos.
- 08 Uso de emergencia de oxígeno por la tripulación de vuelo.

Incidentes con propensión a ser graves

- 09 Fallas estructurales o desintegración de motor (incl. fallas no contenidas) no clasificadas como accidente.
- 10 Múltiples fallas de uno o más sistemas que afectan gravemente la operación de la aeronave.
- 11 Incapacitación de la tripulación de vuelo en vuelo.
- 12 Cantidad de combustible que obliga a declarar emergencia.
- 13 Incursiones en pista **(RI)** clasificadas con severidad A (Doc 9870).
- 14 Incidentes de despegue o aterrizaje: quedarse corto, sobrepasar o salirse de la pista.
- 15 Fallas de sistemas, fenómenos meteorológicos u operaciones fuera de la envolvente que pudieron dificultar el control.
- 16 Fallas de más de un sistema en una redundancia obligatoria para guía de vuelo y navegación.

Categorías ADREP — referencia

VUELO Y CONTROL

- LOC-I
- LOC-G
- CFIT
- LALT
- UIMC
- AMAN

PISTA Y SUPERFICIE

- RE
- ARC
- USOS
- RI
- GCOL
- RAMP
- ADRM

COLISIÓN Y CONFLICTO

- MAC
- CTOL
- BIRD
- WILD
- ATM

SISTEMAS Y MOTOR

- SCF-PP
- SCF-NP
- FUEL
- ICE

ENTORNO Y OTROS

- TURB
- WSTRW
- CABIN
- EVAC
- SEC
- OTHR
- UNK

Las categorías no son mutuamente excluyentes — un suceso puede llevar varias.

RECONSTRUCCIÓN ESQUEMÁTICA

El suceso

Aterrizaje · excursión de pista · colapso del tren de nariz

Ejemplo: clasificar un suceso

Durante la carrera de aterrizaje, la aeronave esquiva un perro en la pista. El piloto pierde el control, la aeronave sale por el lateral derecho y el tren de nariz colapsa. **Sin lesiones.**

CATEGORY · 430

WILD

LOC-G

RE

Esquivar la fauna, pérdida de control en tierra y la excursión resultante.

DAMAGE · CD

2 · Substantial

El colapso del tren exige reparación mayor del componente.

INJURY · 451

98 · None

No hubo lesiones a las personas a bordo.

CLASS · 431

Accident

Class 100

El daño **Substantial** cumple la definición de accidente — aunque no haya lesiones.

Collision with, risk of collision, or evasive action taken by an aircraft to avoid wildlife on a runway or on a helipad/helideck in use. (WILD: Collision Wildlife) 27

- Usage Notes:
- Includes encounters with wildlife on a runway in use or on any other movement area of the aerodrome.
 - Includes instances where evasive action is taken by the flight crew that leads to a collision off the movement area of the aerodrome or to consequences other than a collision (e.g., gear collapsing).
 - Wildlife encounters may occur at controlled or uncontrolled airports, or on unprepared/natural landing sites.
 - Excludes bird strikes, which are coded as Bird (BIRD).

A veer off or overrun off the runway surface. (RE: Runway excursion) 15

Usage Notes:

- Only applicable during either the takeoff or landing phase
- The excursion may be intentional or unintentional. For example, the deliberate veer off to avoid a collision, brought about by a Runway Incursion. In this case, code both categories
- Use RE in all cases where the aircraft left the runway/helipad/helideck regardless of whether the excursion was the consequence of another event or not.

Loss of aircraft control while the aircraft is on the ground (LOC-G: Loss of control - ground) 12

29 April 2013 Attribute Values Page 4 of 8

ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 VL for AttrID: 430 - Occurrence category

- Usage Notes:
- Used only for non-airborne phases of flight, i.e., ground/surface operations.
 - The loss of control may result from a contaminated runway or taxiway (e.g., rain, snow, ice, slush).
 - The loss of control during ground operations can occur as the result of other occurrence categories as well. For example, LOC-G may result from a system/component failure or malfunction to the powerplant (SCF-PP) or non-powerplant (SCF-NP), or from evasive action taken during a Runway Incursion (RI-VAP) or Wildlife (WILD) encounter. For these occurrences, the event is coded under both categories (e.g., LOC-G and SCF-PP, LOC-G and SCF-NP, or LOC-G and RI-VAP or LOC-G and WILD).
 - Do not use when a mechanical failure rendered the aircraft uncontrollable.
 - Rotorcraft (losses of control) during sloping ground or moving helideck operations, dynamic rollover and ground resonance events are also included here.

Informes Finales



La finalización oportuna y la publicación de los Informes Finales ha sido tema destacado en la 42.ª Asamblea de la OACI



Con el objetivo de comprender la situación actual en la Región se realizó un análisis breve de los accidentes “OVSG” ocurridos entre 2016 y 2024.



Este análisis se basó en datos extraídos de la plataforma *ICAO Integrated Safety Trend Analysis and Reporting System* (iSTARS), compilados en diciembre de 2025.



Total Accidentes: 33

Informes Finales publicos: 23

Tasa de Publicación: 69,7

Plazos de Referencia – Doc. OACI 9756

El documento reconoce que aproximadamente el 65 por ciento de los Informes Finales se emiten dentro de los dos años posteriores al suceso, el 84 por ciento dentro de los tres años y el 94 por ciento dentro de los cuatro años.

Proceso del Anexo 13

De la notificación al informe final – principales hitos y plazos

1

Notificación

El Estado de Occurrencia notifica de inmediato a los Estados de Registro, Operador, Diseño, Fabricación y a la OACI.



2

Investigación

Se designa al investigador a cargo y se inicia la investigación de forma inmediata.



3

Informe Preliminar

Información factual disponible dentro de los 30 días del suceso.

4

Consulta del Informe Final

El borrador se envía a los Estados participantes; 30 días para comentarios (60 si se solicita).



5

Informe Final

Publicación, de ser posible, dentro de los 12 meses del suceso.



6

Declaración Provisional

Si no se cumple el plazo, declaración anual en cada aniversario.

03

Mensajes Clave

Mensajes Clave

- Las tasas de accidentes muestran una tendencia de estabilización / mejora.
- La oportunidad, completitud y publicidad de los informes AIG es fundamental para un análisis regional robusto.
- La calidad de los datos AIG es un habilitador clave para la toma de decisiones en seguridad operacional.
- Se identifican oportunidades para fortalecer la correcta clasificación de los sucesos, conforme al Anexo 13 y la taxonomía ADREP.

Gracias

