



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

Cuestión 1: La situación actual de la seguridad aeronáutica

Tema 1.1: Tendencias mundiales y regionales en materia de seguridad aeronáutica

TENDENCIAS MUNDIALES Y REGIONALES EN MATERIA DE SEGURIDAD AERONÁUTICA

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La industria aeronáutica ha logrado notables mejoras en la seguridad operacional de la aviación internacional. No obstante, los recientes acontecimientos han demostrado las limitaciones que tienen los enfoques tradicionales a la seguridad operacional y la necesidad de adoptar nuevos enfoques para evitar que aumente el número de muertes y accidentes a medida que aumenta el tráfico.

Las medidas propuestas a la conferencia figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos 60 años, se han logrado mejoras muy notables en la seguridad operacional del sistema aeronáutico internacional. De una tasa de 4,48 muertes de pasajeros por cada 100 millones de pasajeros-millas en 1945, la tasa disminuyó a 0,04 en 1995. Por consiguiente, en un período de 50 años se redujo el riesgo de muerte del público viajero en un factor de 100.

1.2 En los últimos años, la seguridad operacional ha mejorado aún más. Utilizando otra medida, la tasa de accidentes en los que fallecieron pasajeros en operaciones de transporte aéreo regular (excluyendo los accidentes causados por actos de interferencia ilícita) disminuyó de 0,12 por 100 000 vuelos en 1995 a 0,04 en 2004, una reducción del 66%. En el mismo período de tiempo, el número de accidentes mortales en todas las operaciones de transporte aéreo con aeronaves de ala fija disminuyó de 86 a 62, y el número de accidentes mortales en las operaciones de líneas aéreas regulares disminuyó de 31 a 12. El número de pasajeros con lesiones mortales en operaciones de transporte aéreo regular (excluyendo las muertes causadas por actos de interferencia ilícita) en 2004 fue de 208, la cifra más baja desde 1945.

1.3 Estas notables reducciones en el número de accidentes y muertes se han dado mientras el tráfico aumentaba en un 27% de 1995 a 2004.

1.4 El número de accidentes no está distribuido uniformemente en todas las regiones. Para obtener un panorama más completo, se han establecido tasas regionales utilizando promedios quinquenales debido a la inestabilidad inherente de las tasas de accidentes anuales causada por el reducido número de tráfico en regiones tales como África y Oriente Medio. En estas regiones, las tasas de accidentes anuales dependen considerablemente de las circunstancias de un determinado año y no deberían utilizarse.

1.5 Las tasas medias quinquenales muestran diferencias importantes. Por ejemplo, el África tuvo una tasa de unos cinco accidentes mortales por millón de salidas durante el período de 2000-2004. Esta tasa es seis veces superior a la del promedio mundial de 0,8. Esta tasa es también superior a la del período quinquenal precedente de 3,6. La tasa correspondiente al Oriente Medio fue de 1,8, ligeramente superior a la tasa de 1,7 correspondiente a Sudamérica y al Caribe. La tasa media correspondiente a las Regiones Asia y Pacífico fue de 1, ligeramente superior al promedio mundial de 0,8. Europa (0,6) y Norteamérica – Estados Unidos y Canadá – (0,4) tienen tasas inferiores al promedio mundial.

1.6 Las mejoras globales en el nivel de seguridad operacional pueden observarse en la reducción del promedio mundial de la tasa de accidentes mortales en las operaciones de transporte aéreo regular que pasó de 1,3 en los años 1995-1999 a 0,8 en los años 2000-2004.

1.7 El análisis de los datos de accidentes revela que las iniciativas para prevenir los accidentes de tipo impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) tuvieron gran éxito. En 2004, por primera vez desde 1990, no se produjo ningún accidente de tipo CFIT con aeronaves con peso superior a 27 000 kg. El número de accidentes de tipo CFIT con aeronaves de ala fija más pequeña se redujo de 39 en 1995 a 11 en 2004.

1.8 El éxito de las iniciativas de prevención de los accidentes CFIT fue tal que durante gran parte del decenio 1995-2004 la reducción en el número de accidentes mortales se debió principalmente a la prevención de los accidentes de tipo CFIT. Durante el mismo período, las iniciativas para resolver otras categorías de accidentes no han demostrado resultados similares. Sin ninguna nueva iniciativa en materia de seguridad operacional, es probable que el número de accidentes que no sean por CFIT aumente con el crecimiento del tráfico.

1.9 El récord de accidentes correspondiente a los años 2004-2005 pareciera subrayar esta inquietud. En comparación con 2003, se ha registrado un aumento en el número de accidentes mortales en la aviación regular. En 2004, se produjeron 12 de este tipo de accidentes, en comparación con 10 en 2003. Para 2005, los datos disponibles al final de diciembre indican un total de 21 accidentes mortales, un aumento del 75% con respecto al año anterior y del 110% con respecto al año 2003.

1.10 Análogamente, el número de pasajeros muertos en operaciones de transporte aéreo de aeronaves con un peso superior a 2 250 kg (excluyendo los accidentes mortales resultantes de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil) fue más del triple, de 208 en 2004 a más de 710 en 2005.

1.11 Varios accidentes mortales en agosto, octubre y diciembre de 2005 atrajo aún más la atención del público viajero a la cuestión de la seguridad operacional de la aviación civil.

2. LÍMITES DE LA REGLAMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 Con el enfoque tradicional de la seguridad operacional la reacción a los accidentes e incidentes consistía en prescribir medidas para prevenir que se repitieran, recurriendo a menudo a establecer requisitos normativos adicionales. Como consecuencia, por muchos años, las iniciativas de seguridad de los vuelos se centraron en el cumplimiento de requisitos normativos cada vez más complejos. Este enfoque funcionó bien hasta fines de los años 70 cuando se hizo patente que, con una tasa global de accidentes mortales inferior a un accidente mortal por cada millón de vuelos, era cada vez más difícil lograr mejoras en la seguridad operacional utilizando este enfoque tradicional.

2.2 Teniendo en cuenta el pronóstico de un crecimiento sostenido del transporte aéreo, era necesario modificar el enfoque de las iniciativas en materia de prevención de accidentes. Además de un sólido marco de requisitos de reglamentación y procedimientos aprobados, se requería un enfoque más proactivo. Esto llevó al desarrollo de nuevos enfoques como consecuencia del surgimiento de cuestiones de factores humanos, de un método más científico para la evaluación de riesgos y del desarrollo de medios para recopilar y analizar una gran cantidad de datos operacionales. Estas iniciativas continúan actualmente y la conferencia tendrá la oportunidad de analizar, en el marco de la Cuestión 2 (Mejora de la seguridad aeronáutica), algunos elementos clave de un enfoque proactivo de ese tipo, tales como los aspectos de transparencia, intercambio de la información relativa a la seguridad operacional, gestión de la seguridad operacional y mejora de la vigilancia de la seguridad operacional. Un enfoque general de este tipo, si bien ya lo aplican algunos Estados y algunos explotadores, requiere una aplicación a escala mundial.

3. CONCLUSIONES

3.1 A pesar de que la aviación civil internacional es un modo de transporte muy seguro, existen muchos desafíos que es necesario enfrentar a fin de lograr una reducción aún mayor en la tasa de accidentes. Es necesario lograr una reducción en la tasa de accidentes a fin de evitar que el incremento en el número de muertes y de accidentes a medida que aumenta el tráfico, lo que podría socavar la confianza del público en la seguridad operacional del sistema mundial de transporte aéreo.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la conferencia a:

- a) tomar nota de la información comprendida en esta nota de estudio y, en especial, de la necesidad de prevenir que aumente el número de muertes y accidentes a medida que aumenta el tráfico;
- b) convenir en que para mejorar aún más la seguridad aeronáutica se requiere adoptar un enfoque proactivo para tratar la cuestión de la seguridad operacional; y
- c) acordar que los Estados y explotadores deberían aplicar un enfoque de este tipo a escala mundial.

APÉNDICE

Gráfico 1: Accidentes mortales, en todas las operaciones de transporte aéreo con aeronaves de ala fija de peso superior a 2 250 kg

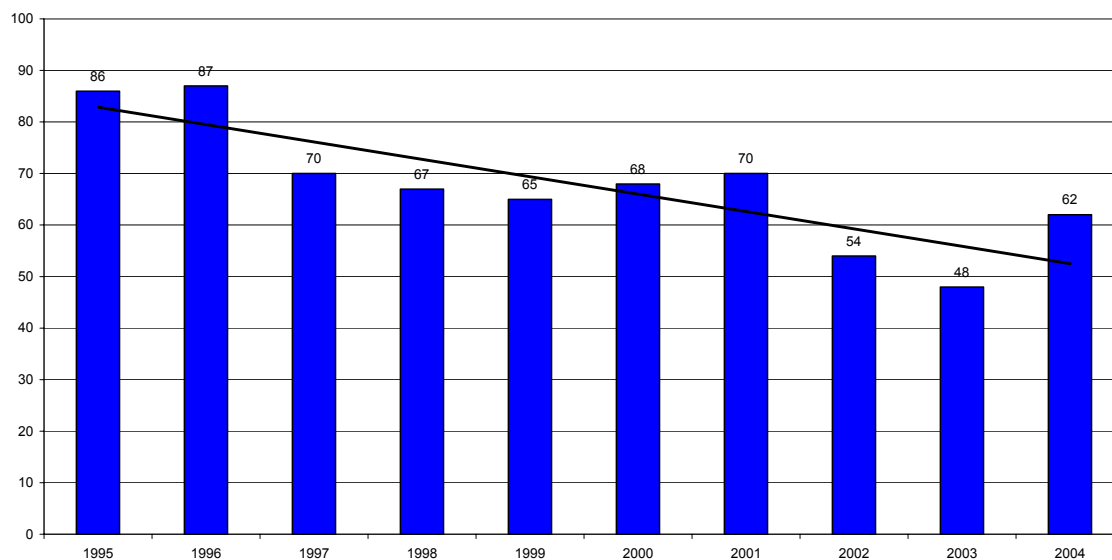


Gráfico 2: Accidentes mortales, de las operaciones de transporte aéreo regular con aeronaves de ala fija superiores a 2 250 kg

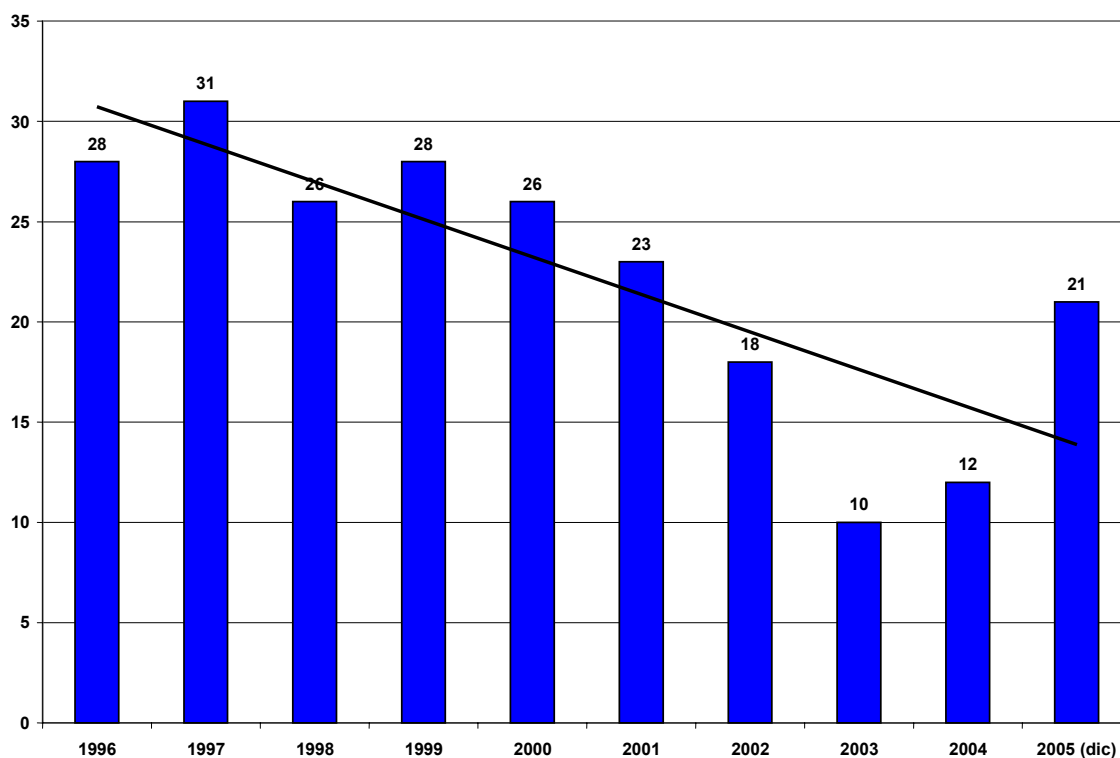


Gráfico 3: Número de accidentes CFIT con aeronaves de ala fija de peso superior a 2 250 kg en operaciones de transporte aéreo, por masa, grupo y año

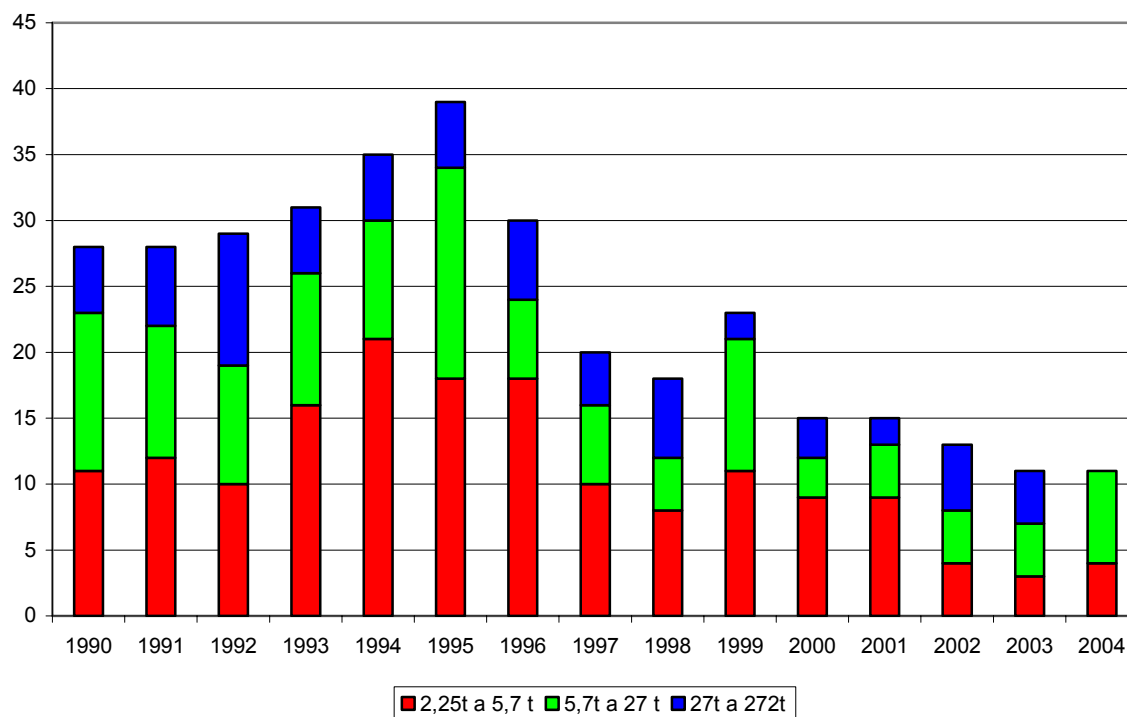


Gráfico 4: Número de accidentes mortales relacionados con CFIT en comparación con otros accidentes - aeronaves de ala fija de peso superior a 2 250 kg en operaciones de transporte aéreo - promedios a largo plazo, períodos quinquenales

CFIT y otras categorías de accidentes
Accidentes mortales – operaciones de líneas aéreas

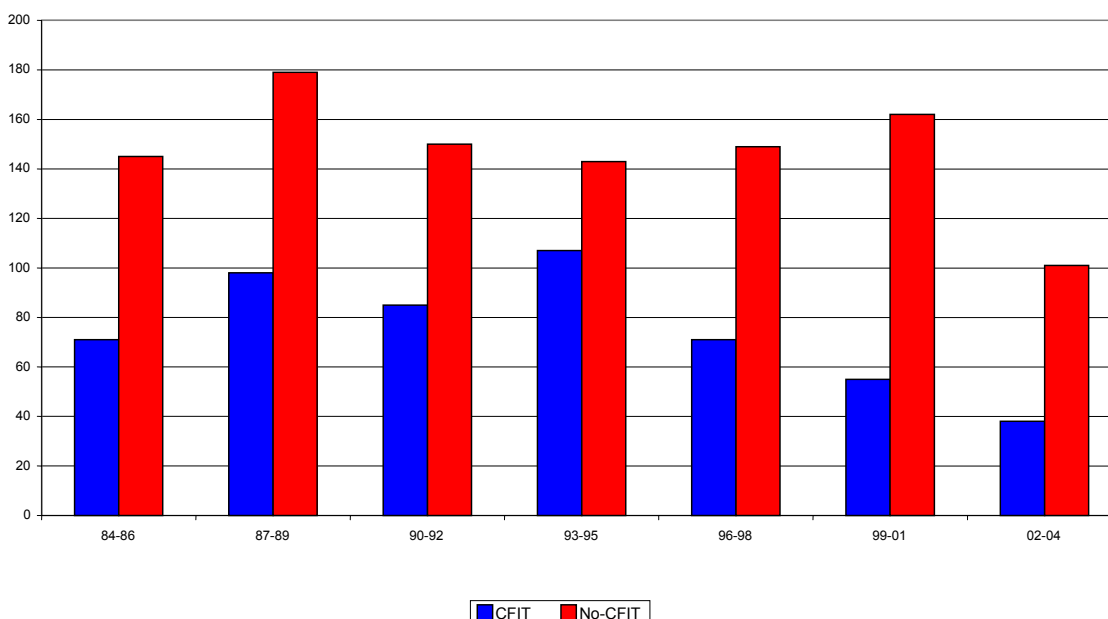


Gráfico 5: Tasa de accidentes mortales por millón de salidas en operaciones de transporte aéreo regular por región, en aeronaves de ala fija de peso superior a 2 250 kg, afiliación regional basándose en el Estado del explotador de la aeronave del accidente

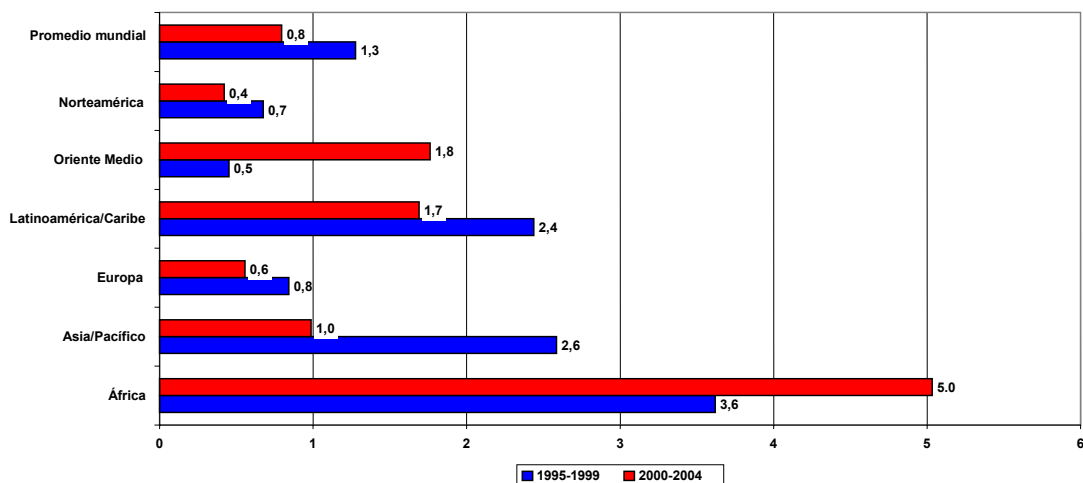


Gráfico 6: Pasajeros muertos, operaciones de transporte aéreo regular, excluyendo las muertes relacionadas con actos de interferencia ilícita contra la aviación

