



NOTA DE INFORMACIÓN

ESC/41 — NI/02
24/08/26

Cuadragésima Primera Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panam rica (RASG-PA ESC/41)
Ciudad de México, México, 2 al 3 de septiembre de 2026

Cuestión 5 del
Orden del Día: Apoyo regional al desempeño en materia de seguridad operacional y a la implementación

DE LOS NÚMEROS A LOS DATOS: CERRANDO LA BRECHA DE INFORMES FINALES EN LA REGIÓN SAM

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
La 42^a Asamblea de la OACI escuch�, tanto de una federación de familiares de víctimas de accidentes como de la industria del transporte aéreo internacional, que apenas la mitad de los accidentes de aviación en el mundo produce un Informe Final. Esta Nota Informativa presenta un panorama distinto para la Región SAM: 28 de 35 ocurrencias de los últimos 10 años cuentan ahora con un Informe Final publicado (80 por ciento), muy por encima de las cifras globales presentadas a la Asamblea, con tres más previstas antes de finales de 2026, lo que llevaría el total a 31 de 35 (88,6 por ciento). La Nota describe el esfuerzo detrás de ese resultado: un repositorio público de Informes Finales SAM, un contacto directo y sostenido con las Autoridades AIG que tienen investigaciones pendientes, asistencia técnica focalizada para Bolivia y Paraguay, y un tablero de factores contribuyentes para ayudar a los Estados a traducir investigaciones cerradas en prioridades del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).	
Metas Estratégicas 2026-2050:	• Todos los vuelos son seguros y protegidos • Ningún país se queda atrás
Referencias:	• Doc 9756 de la OACI, Parte IV, � 1.5.3 • Estudios del AIGP WG-6 (2017) y WG-20 (2024) sobre tasas de publicación de Informes Finales • A42-WP/43 — Publicación de Informes Finales de Investigación (Federación Internacional de Asociaciones y Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos / ACVFFI–FIVAAB, 14/7/25) • A42-WP/330 — Mejorando la Seguridad Operacional: Perfeccionamiento de los Mecanismos de Investigación de Accidentes y la Publicación de Informes (IATA, ICCAIA, IFALPA, 29/7/25) • Repositorio de Informes Finales SAM de la OACI (https://www.icao.int/sites/default/files/SAM/AIG/Documents/Final%20Reports/sam-AIG-final-reports.html)

1. Una pregunta que vale la pena hacer

1.1 En agosto de 2025, un tema ya dominaba las conversaciones en toda la comunidad de Investigación de Accidentes: la finalización y publicación de Informes Finales. Semanas después, esa preocupación se materializó en la 42ª Asamblea de la OACI (A42) en dos Notas de Estudio separadas. Una fue presentada por la Federación Internacional de Asociaciones y Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos (ACVFFI), una federación integrada precisamente por las personas que más tiempo esperan cuando una investigación queda inconclusa. Esta Nota de Estudio reportó que solo el 52 por ciento de los accidentes registrados en el Informe de Seguridad Operacional de IATA (2018–2023) contaba con una investigación completada, y que los datos de la *Flight Safety Foundation* mostraban una tasa de finalización de apenas el 36 por ciento para accidentes e incidentes graves de más de 5.700 kg entre 2018 y 2022. La otra, presentada conjuntamente por IATA, ICCAIA e IFALPA, situó la cifra global en 57 por ciento para 2018–2023 y advirtió que las lecciones de seguridad operacional que no se aplican a tiempo dejan abierto el riesgo de recurrencia.

1.2 Leídas en conjunto, ambas notas dicen lo mismo desde dos perspectivas distintas: una técnica y otra humana. Un mundo en el que menos de seis de cada diez accidentes producen una investigación completada es un mundo en el que la mayoría de las lecciones de seguridad operacional nunca se aprenden formalmente, y en el que la mayoría de las familias afectadas por un accidente esperan indefinidamente un relato oficial de lo ocurrido a las personas que perdieron.

1.3 La siguiente pregunta natural era simple: **¿cómo le está yendo realmente a la Región SAM frente a ese panorama?** Responderla implicó ir más allá de una consulta de base de datos: significó levantar el teléfono y, en varios casos, sentarse a la mesa directamente con las Autoridades AIG responsables de los casos pendientes.

2. Convertir una pregunta en un registro público

2.1 El primer paso fue darle a la pregunta un lugar permanente. Se estableció un repositorio dedicado de Informes Finales en el sitio web de OACI SAM ([Repositorio de Informes Finales SAM de la OACI](https://www.icao.int/sites/default/files/SAM/AIG/Documents/Final%20Reports/sam-AIG-final-reports.html)), de modo que el desempeño propio de la Región fuera visible, actualizado e imposible de perder de vista. Contar con un único lugar donde se pueda medir el progreso ha demostrado mantener el tema vigente en la agenda de cada Estado. Es mucho menos probable que las investigaciones pendientes caigan en el olvido cuando su estado se publica para que toda la Región lo vea.

Repositorio: <https://www.icao.int/sites/default/files/SAM/AIG/Documents/Final%20Reports/sam-AIG-final-reports.html>

2.2 Desde agosto de 2025, se ha contactado directamente, por teléfono o en persona, a cada Autoridad AIG con un Informe Final pendiente, para revisar el estado de su investigación e identificar qué apoyo, de haberlo, podía brindar OACI SAM. Esta labor se ha realizado en paralelo con el trabajo en curso del Mecanismo Regional de Cooperación en Investigación de Accidentes e Incidentes (ARCM).

2.3 El resultado de este seguimiento sostenido es medible. A la fecha de esta Nota, 28 de las 35 ocurrencias registradas en el repositorio de la OACI cuentan con un Informe Final publicado, una tasa del 80 por ciento. Se espera que otros tres informes se finalicen antes de que termine 2026, lo que llevaría a la Región a 31 de 35, o 88,6 por ciento. Como referencia, estas tasas se basaron en los accidentes listados en la base de datos iSTAR de la OACI. Este universo refleja el mismo alcance utilizado en el Informe de Seguridad Operacional anual de la OACI: accidentes que involucran operaciones comerciales regulares de aeronaves con un peso máximo de despegue certificado (MTOW) superior a 5.700 kg.

2.4 Ese 80 por ciento merece una pausa. A nivel mundial, el panorama presentado a la 42ª Asamblea es preocupante: solo entre el 36 y el 57 por ciento de los accidentes e incidentes graves de los últimos años ha producido un Informe Final completado, según el conjunto de datos. Medida frente a ese panorama, la Región SAM no solo cumple una meta regional, sino que supera el promedio mundial por un margen amplio, en una Región que a menudo se asume con más limitaciones de recursos.

3. Lo que los porcentajes no muestran

3.1 Vale la pena recordar quién escribió una de las dos notas que enmarcaron este tema en la Asamblea: no un regulador, no una asociación de la industria, sino una federación formada por las propias familias de las víctimas, personas para quienes una investigación inconclusa no es una brecha de cumplimiento abstracta, sino una pregunta abierta sobre cómo y por qué un ser querido no regresó a casa. Detrás de cada ocurrencia en el repositorio SAM hay exactamente eso: un Estado que perdió una aeronave, una tripulación que quizás no regresó, y una comunidad que aún espera las respuestas que solo una investigación completa puede brindar.

3.2 Un Informe Final pendiente no es simplemente una brecha administrativa: es una lección inconclusa, una recomendación de seguridad operacional aún no formulada, y un riesgo que permanece sin atender por más tiempo del debido. Por esto, el trabajo descrito en esta nota se ha llevado a cabo, deliberadamente, a nivel de casos individuales y conversaciones individuales, en lugar de como una estadística distante. Cada llamada a una Autoridad AIG, cada visita, cada borrador de análisis compartido es, en efecto, un compromiso con las personas que aún esperan ese informe: investigadores, reguladores, operadores y, en última instancia, las familias que merecen saber qué ocurrió y por qué.

4. De la atención a la asistencia

4.1 La expresión más clara de este compromiso es un proyecto de asistencia técnica focalizada, desarrollado para apoyar a Bolivia y a Paraguay en la finalización de sus investigaciones pendientes más antiguas. Bolivia fue identificada, a través de la plataforma iSTARS de la OACI, como el Estado con las investigaciones de accidentes más antiguas aún sin un Informe Final publicado; el caso prioritario de Paraguay corresponde a un incidente grave relacionado con condiciones meteorológicas adversas, un problema de seguridad operacional recurrente y de alto impacto para la Región.

4.2 Más allá de los cuatro informes en sí, el proyecto fue diseñado para dejar una capacidad duradera: los investigadores nacionales participarán directamente en el proceso de análisis y redacción, garantizando una transferencia efectiva de metodología de investigación. El proyecto tiene una duración de 12 meses y ya ha entregado 2 Informes Finales de Accidentes.

5. Más allá de la publicación: Haciendo que los informes cerrados trabajen más

5.1 Publicar un Informe Final es el comienzo de su utilidad, no el final. Para ayudar a los Estados a convertir investigaciones cerradas en acciones de seguridad operacional concretas, se está desarrollando un Panel de Factores Contribuyentes piloto (Panel de Factores Contribuyentes SAM/AIG), construido sobre la taxonomía de Factores Explicativos ADREP/ECCAIRS de la OACI y correlacionado con la Taxonomía de Peligros CICTT.

5.2 Al codificar sistemáticamente los factores identificados en cada Informe Final publicado, el panel brinda a los Estados y a la Región una base estructurada y basada en evidencia para definir las prioridades del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), precisamente el tipo de priorización basada en datos que las auditorías USOAP CMA esperan cada vez más verificar. En este sentido, el trabajo de cerrar la brecha de publicación y el trabajo de construir el panel son dos etapas del mismo esfuerzo: primero asegurar que las lecciones existan por escrito, luego asegurar que realmente se utilicen.

6. Un esfuerzo regional y coordinado

6.1 Ninguno de los avances descritos en esta Nota pertenece a una sola oficina o a un solo Estado. Es el resultado de Autoridades AIG que devolvieron llamadas y compartieron información, del papel de coordinación continua de ARCM, y de una Región que ha optado por tratar la transparencia como una responsabilidad compartida y no como una carga individual.

6.2 Este enfoque coordinado es también esencial para la eficacia del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP). Sin Informes Finales, no hay datos de seguridad operacional confiables; sin datos confiables, los Estados no pueden identificar plenamente los peligros, evaluar riesgos, establecer prioridades ni medir la eficacia de las acciones de seguridad operacional. En términos simples: sin informe, no hay datos; sin datos, no hay Gestión de la Seguridad Operacional efectiva.

7. Conclusión

7.1 Las cifras de esta nota son, al final, solo una forma de contar algo más sencillo: cuántas familias y comunidades en la Región SAM siguen esperando una respuesta, y cuántas ya la tienen. A nivel mundial, esa respuesta todavía llega para apenas la mitad de ellas. En la Región SAM, hoy llega para ocho de cada diez, y la Región no se detiene ahí. Esa distancia se sigue cerrando, un informe y una conversación a la vez, y la razón por la que ese avance importa va más allá de los puntos porcentuales: cada informe publicado cierra la brecha entre un accidente y las lecciones que podrían prevenir el siguiente.

— — — — —

APÉNDICE A**Región SAM: Estado de los Informes Finales (2016–2025)**

Este Anexo reproduce un extracto de los últimos diez años de accidentes comprendidos en el alcance del Grupo de Estudio de Validación de Ocurrencias (OVSG), tal como figuran en la plataforma iSTARS de la OACI a la fecha de esta Nota.

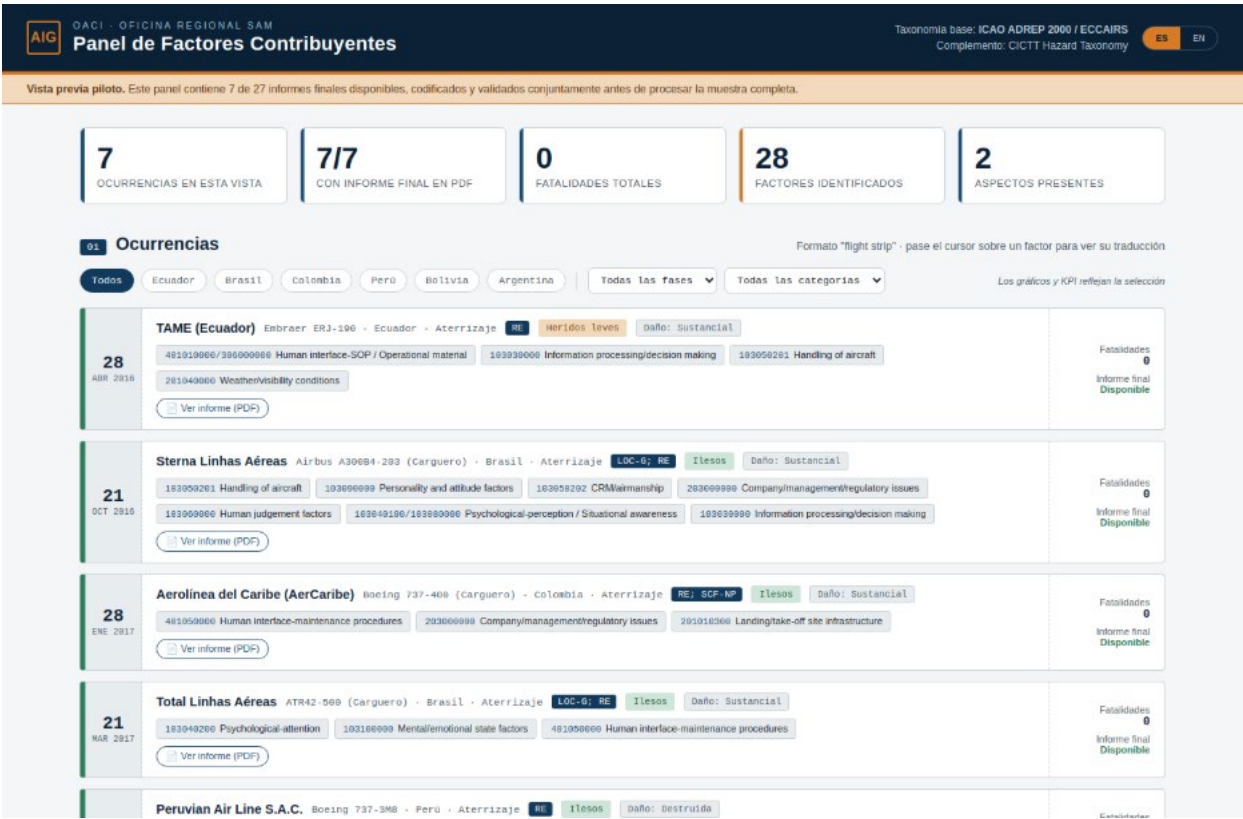
Fecha	Estado	Operador (Ref. de Ocurrencia)	Aeronave	Fallecidos	Informe Final
28-Apr-2016	Ecuador	TAME – Línea Aérea del Ecuador	ERJ190	0	Publicado
21-Oct-2016	Brasil	Sterna Linhas Aéreas	A300B	0	Publicado
28-Jan-2017	Colombia	Aer Caribe	737-400	0	Publicado
20-Mar-2017	Brasil	Total Linhas Aéreas	ATR42-600	0	Publicado
28-Mar-2017	Perú	Peruvian Airlines	737-300	0	Publicado
29-Mar-2018	Bolivia	Amaszonas S.A.	SA227	0	Publicado
03-May-2018	Bolivia	Boliviana de Aviación	737-300	0	Pendiente
16-Jul-2018	Argentina	Flybondi	737-800	0	Publicado
16-Jul-2018	Brasil	GOL Linhas Aéreas Inteligentes	737-800	0	Publicado
06-Aug-2018	Brasil	LATAM – Brazil	A321	0	Publicado
19-Aug-2018	Perú	LC Peru	DHC8-400	0	Publicado
09-Nov-2018	Guyana	Fly Jamaica Airways	757-200	1	Publicado
28-Nov-2018	Bolivia	Peruvian Airlines (OB2041P)	737-500	0	Pendiente
03-Mar-2019	Brasil	Oceanair	A320	0	Publicado
07-Mar-2019	Bolivia	Boliviana de Aviación	737-300	0	Publicado
15-Jun-2019	Brasil	MAP Linhas Aéreas	ATR42-300	0	Publicado
03-Aug-2019	Bolivia	Boliviana de Aviación (CP3077)	737-300	0	Pendiente
07-Sep-2019	Colombia	Avianca	ATR72-200	0	Publicado
23-Nov-2019	Colombia	AVIOR – Aviones De Oriente	737-400	0	Publicado
09-Jul-2020	Brasil	LATAM – Brazil	A319	0	Publicado
25-Nov-2021	Brasil	Azul Linhas Aéreas Brasileñas	A320	0	Publicado
12-Mar-2022	Panamá	Bocas Air	1900	0	Publicado
25-Jul-2022	Colombia	Avianca	A320	0	Publicado
25-Sep-2022	Panamá	Compañía Panameña De Aviación	737	0	Publicado
18-Nov-2022	Perú	LATAM	A320	2	Publicado
28-Nov-2022	Brasil	Azul Linhas Aéreas Brasileiras	A330	0	Pendiente
15-Mar-2023	Colombia	Aerovías de Integración Regional	A319-100	0	Publicado
05-Jan-2024	Argentina	Flybondi	737-800	0	Pendiente
18-Feb-2024	Colombia	Delta	767-300	0	Publicado
23-Mar-2024	Panamá	ABX Air	767-300	0	Publicado
09-Aug-2024	Brasil	Voepass	ATR72-200	62	Publicado
09-Nov-2024	Brasil	Total Linhas Aéreas	737-400	0	Pendiente
23-Nov-2024	Brasil	American Airlines	777-200	0	Publicado
04-Mar-2025	Perú	Servicios Aéreos Tarapoto (SAETA)	Jetstream 32	0	Pendiente
16-May-2025	Panamá	Panamá	F27 Mark 050	0	Publicado

— — — — —

APÉNDICE B

Panel de Factores Contribuyentes SAM/AIG — Vista Previa Piloto

Captura de pantalla del Panel de Factores Contribuyentes piloto mencionado en el párrafo 5, construido sobre la taxonomía ADREP/ECCAIRS de la OACI y correlacionado con la Taxonomía de Peligros CICTT. Esta vista previa contiene 7 de los 28 Informes Finales actualmente disponibles.



— FIN —