INFORME ANUAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2026

Colaboramos para alcanzar el máximo nivel de seguridad operacional en la Región Panamericana.

Visión del RASG - PA

Descargo de responsabilidad

Le solicitamos de la manera más atenta que lea el presente descargo de responsabilidad antes de consultar el Informe Anual de Seguridad Operacional. Al acceder y consultar este informe, usted acepta los términos y condiciones establecidos en el descargo de responsabilidad.

El Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA tiene como objetivo ofrecer una visión general de los resultados del análisis de los datos de seguridad operacional, las iniciativas en materia de seguridad operacional y otras actividades que lleva a cabo el grupo durante el periodo indicado. Su objetivo es sensibilizar y fomentar una cultura de seguridad operacional entre sus miembros y otras partes interesadas.

Aunque se ha hecho todo lo posible por garantizar la exactitud y la exhaustividad de la información presentada en este informe, pueden existir errores u omisiones involuntarios.

Los riesgos de seguridad operacional, las prácticas y la normativa cambian con el tiempo. La información que aparece en el presente informe se basa en las prácticas de seguridad operacional del RASG-PA hasta la fecha indicada. Es posible que no refleje los acontecimientos o cambios posteriores.

Este informe contiene datos obtenidos de diversas fuentes, entre las que se incluyen registros internos, informes de terceros y opiniones de expertos. El RASG-PA no verifica de forma independiente la información procedente de estas fuentes y declina toda responsabilidad por posibles inexactitudes o interpretaciones erróneas.

La información que se presenta en este informe no constituye asesoramiento ni orientación jurídica. Su finalidad es exclusivamente informativa. Además, puede contener declaraciones prospectivas que conllevan riesgos e incertidumbres. Dichas declaraciones se basan en las expectativas y supuestos actuales y están sujetas a diversos riesgos e incertidumbres que podrían hacer que los resultados reales difieran sustancialmente de los expresados o implícitos en él.

Al consultar el informe que aquí se presenta, usted reconoce que ha leído y comprendido este descargo de responsabilidad y acepta quedar vinculado por sus términos y condiciones. Si no está de acuerdo con alguna parte de este descargo de responsabilidad, usted debe abstenerse de acceder al presente o de utilizarlo.



Índice



PÁGINA 2
Descargo de responsabilidad

PÁGINA 3
Índice

PÁGINA 4
Conclusiones y recomendaciones

PÁGINA 5
Impulsamos la seguridad operacional

PÁGINA 6
Todo en una sola página

Editorial

PÁGINA 7
RASG-PA: Confianza antes que datos

PÁGINA 8
RASG-PA: Impulsamos la seguridad operacional a través de la colaboración

PÁGINA 9
Datos de seguridad operacional 2025

PÁGINA 10
2025 en cifras

Categorías de alto riesgo (HRC)

PÁGINA 11
Vuelo controlado contra el terreno (CFIT)

PÁGINA 12
Pérdida de control en vuelo (LOC-I)

PÁGINA 13
Colisión en el aire (MAC)

PÁGINA 14
Excursión de pista (RE)

PÁGINA 15 - 17
Gráficas de datos de seguridad operacional

PÁGINA 18
Entregables de seguridad operacional de 2025

PÁGINA 19
Proyectos en curso y futuros

PÁGINA 20
Programa Safety Partners

PÁGINA 21
El papel de la OACI

PÁGINA 22
Miembros del RASG-PA

PÁGINA 23
Mapa de los CSTs

PÁGINA 24
Evolución de la implementación del GASP en Panamérica

PÁGINA 25
Lista de accidentes 2025

Conclusiones y recomendaciones

"El año 2025 puso de manifiesto la necesidad de contar con una inteligencia sobre seguridad operacional más sólida, colaboración más amplia y gestión proactiva de riesgos operacionales emergentes.

Intercambio de datos de seguridad operacional

La inteligencia regional sobre seguridad operacional depende de la disponibilidad de datos operacionales fiables y representativos sobre seguridad operacional procedentes de toda la Región Panamericana. Si bien se han logrado avances importantes gracias a los programas sectoriales existentes, sigue siendo esencial contar con una mayor participación de los Estados para mejorar la identificación de las tendencias regionales y los riesgos emergentes. Ampliar el intercambio voluntario de datos de seguridad operacional agregados reforzará las capacidades analíticas, mejorará el conocimiento de la situación, favorecerá la toma de decisiones basada en datos contrastados y permitirá desarrollar medidas de mitigación más eficaces y coordinadas en toda la región.

Cultura justa y notificación voluntaria

La obligación de informar solo refleja una parte del panorama del riesgo operativo; las amenazas y las situaciones latentes que observa el personal de primera línea suelen pasar inadvertidas si no existen canales fiables y no punitivos para su divulgación voluntaria. A través de la Iniciativa ASAP de RASG-PA, la región está impulsando un enfoque basado en la cultura justa que protege a quienes reportan y la información que facilitan, a la vez que garantiza la rendición de cuentas por actos imprudentes o deliberados. La obligación ya está establecida; el problema que persiste radica en su implementación. Animar a los Estados y a los operadores a poner en práctica estos programas, con las garantías adecuadas para la información sobre seguridad operacional compartida
de forma voluntaria, reforzará la identificación de riesgos y enriquecerá el panorama regional de seguridad operacional.

CST y Colaboración

Los equipos colaborativos de seguridad operacional (CST) siguen demostrando su valor como uno de los mecanismos más eficaces para mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante la cooperación entre organismos reguladores, proveedores de servicios, operadores, fabricantes y otras partes interesadas del sector. Al crear entornos de confianza para el intercambio de información y la gestión colaborativa de riesgos, los CST contribuyen a convertir las preocupaciones locales de seguridad operacional en soluciones regionales prácticas. Ampliar la participación, reforzar los equipos existentes y fomentar una mayor implicación por parte de las partes interesadas del ámbito operacional mejorará aún más la cooperación regional y acelerará la aplicación de las mejoras de seguridad operacional.

Riesgos emergentes

La región sigue enfrentándose a retos de seguridad operacional en constante evolución que van más allá de las categorías tradicionales de accidentes. Las discusiones que se tuvieron a lo largo de 2025 pusieron de relieve la creciente importancia de los fenómenos meteorológicos adversos, la evolución de la mano de obra, la creciente complejidad operacional y la influencia de los factores humanos y organizativos en múltiples ámbitos operativos. Estas cuestiones pueden afectar a los resultados en materia de seguridad operacional de forma sutil, pero significativa.
La integración de los riesgos emergentes en los programas de seguridad operacional y los procesos analíticos existentes contribuirá a adoptar un enfoque más proactivo en la gestión de riesgos y reforzará la resiliencia del sistema de aviación.

SSP y vigilancia basada en el riesgo

Los avances en la implementación de los programas estatales de seguridad operacional siguen siendo desiguales en toda la región, lo que limita la capacidad de algunos Estados para hacer una transición plena hacia modelos de supervisión modernos y basados en el riesgo. Una gestión eficaz de la seguridad operacional depende cada vez más de la disponibilidad de datos de calidad, de metodologías
sistemáticas de evaluación de riesgos y de la capacidad para priorizar las actividades de supervisión en función del riesgo operacional. El apoyo continuo a la implementación del SSP, junto con un mayor uso de la información sobre seguridad operacional y el seguimiento del rendimiento, contribuirá a optimizar los recursos y a mejorar la eficacia de las actividades de supervisión de la seguridad operacional en toda la región.

Asuntos de seguridad operacional de alta prioridad

Las revisiones regionales de seguridad operacional durante 2025 identificaron de forma sistemática los indicios de colisiones en el aire, los fenómenos meteorológicos adversos y los incidentes relacionados con la turbulencia como algunas de las principales preocupaciones operativas señaladas por los Estados, los socios del sector y los equipos colaborativos de seguridad operacional. Estos asuntos siguen requiriendo un análisis específico y medidas coordinadas para su mitigación.
Mantener un firme apoyo a los proyectos del PA-RAST, promover iniciativas de seguridad operacional basadas en datos y reforzar la cooperación regional serán aspectos esenciales para comprender mejor estos riesgos y lograr nuevas mejoras en los resultados en materia de seguridad operacional de la aviación.

CÓMO IMPULSAMOS

La seguridad operacional

El RASG-PA promueve la seguridad operacional de la aviación en la Región Panamericana mediante un enfoque colaborativo basado en la información y centrado en la implementación. Al establecer vínculos entre los Estados, los socios del sector y las iniciativas regionales de seguridad operacional, el Grupo transforma la información sobre seguridad operacional en acciones coordinadas que refuerzan las capacidades de gestión de riesgos y contribuyen a la mejora continua de la seguridad operacional.

Vigilancia basada en el riesgo

Los Estados siguen avanzando hacia sistemas de gestión y vigilancia de la seguridad operacional más maduros mediante la aplicación de los SSP, los NASP, las metodologías de vigilancia basadas en el riesgo y otras iniciativas en consonancia con el Plan Mundial para la Seguridad Operacional de la Aviación. Estas medidas contribuyen a una asignación más eficiente de los recursos y a la mejora de los resultados en materia de seguridad operacional.

Inteligencia regional sobre seguridad operacional

La región avanza hacia un modelo de inteligencia de seguridad operacional más integrado, que combina el análisis de datos de seguridad operacional, el seguimiento de tendencias, la identificación de riesgos emergentes y la evaluación colaborativa. Este enfoque favorece la toma de decisiones proactiva y contribuye a convertir la información sobre seguridad operacional en estrategias prácticas de mitigación de riesgos.

Cooperación Regional e Internacional

Una estrecha colaboración entre los Estados, los socios del sector, las oficinas regionales de la OACI, el PA-RAST, los CST y el GREPECAS sigue siendo esencial para lograr mejoras sostenibles de seguridad operacional. Los mecanismos de coordinación más eficaces y una mayor participación de las partes interesadas siguen reforzando la capacidad de la región para hacer frente a los retos comunes de seguridad operacional.

Gestión de la seguridad operacional basada en datos

La Región Panamericana sigue reforzando su capacidad para identificar las prioridades de seguridad operacional mediante el análisis de datos operacionales procedentes de múltiples fuentes, entre las que se incluyen los Estados, los programas del sector, los equipos colaborativos de seguridad operacional (CST) y los sistemas de notificación de incidentes.
Ampliar el intercambio de datos sobre seguridad operacional sigue siendo fundamental para mejorar el conocimiento de la situación en la región y respaldar la toma de decisiones basada en la evidencia.

Equipos colaborativos de seguridad operacional

Los equipos colaborativos de seguridad operacional siguen siendo un pilar fundamental de la estrategia regional de seguridad operacional, ya que ofrecen un entorno de confianza en el que los organismos reguladores, los operadores, los proveedores de servicios y las partes interesadas del sector trabajan juntos para identificar riesgos, validar la información sobre seguridad operacional y desarrollar medidas prácticas de mitigación adaptadas a las necesidades regionales.

Todo en una sola página

Estos son algunos de los productos más relevantes del RASG-PA en los últimos años

Informe anual de seguridad operacional del RASG-PA

2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021

2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016

2015 | 2014 | 2013 | 2011 | 2010

Alertas de seguridad operacional del RASG-PA

RSIA-01 Ajuste incorrecto del altímetro

RSIA-02 Incendios de baterías de litio en la cabina de pasajeros

RSIA-03A Interferencias en el GNSS

Guía para la implementación del CST
Manual de procedimientos del RASG-PA
Colección de herramientas para mitigar los efectos de la turbulencia del RASG-PA

Avisos de seguridad operacional del RASG-PA

RSA-06 Áreas clave de seguridad operacional a supervisar

RSA-07C Medidas de mitigación para el vuelo controlado contra el terreno

RSA-08 Problemas de compatibilidad entre la performance de aterrizaje requerida y la definición de la zona de toma de contacto

RSA-09 Aspectos relacionados con la detección del modo y la gestión del estado energético en la automatización de la cabina de mando

RSA-10B Operaciones de vuelo manual

RSA-11 - Uso del sistema de alerta de tránsito y anticolisión (TCAS)

RSA-12 – Excursión de pista y prevención de desvío de pista

RSA-13 Grandes desviaciones de altura (LHD) en el espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM)- errores de coordinación

¡Síguenos en LinkedIn para estar al día de nuestras últimas novedades, conocer mejor nuestra trayectoria y ser la primera persona en enterarse cuando haya nuevos productos disponibles! : https://www.linkedin.com/company/rasg-pa



Melvin Cintron

COPRESIDENTE EN REPRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS

Los datos adquieren su máximo valor cuando se sustentan en relaciones sólidas y en un compromiso compartido con la seguridad operacional.

Confianza antes que datos

La situación de la seguridad operacional de la aviación en toda la región panamericana es reflejo de casi dos décadas de compromiso y colaboración conjuntos, construidos gracias a los esfuerzos constantes de los Estados, los operadores, los organismos reguladores y los organismos internacionales, que han optado, en repetidas ocasiones, por sentarse a la misma mesa, abordar los riesgos comunes de seguridad operacional, intercambiar las lecciones aprendidas y perseguir objetivos comunes. El Informe Anual de Seguridad Operacional 2026 del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA) nos brinda la oportunidad de reconocer esos avances, celebrar las colaboraciones que los han hecho posibles e identificar oportunidades para seguir mejorando la seguridad operacional en todo el hemisferio

En toda la región, estamos observando cómo cada vez más autoridades de aviación civil (AAC) avanzan hacia la creación de equipos colaborativos de seguridad operacional (CST) con los operadores. Estas iniciativas ponen de manifiesto el consenso de que la mejor forma de abordar los retos de seguridad operacional es hacerlo de forma conjunta. Al inicio de estas conversaciones, las preguntas suelen centrarse en los datos: cómo se compartirán, qué información estará disponible y qué plataformas facilitarán la colaboración. Son aspectos importantes a tener en cuenta, pero la experiencia ha demostrado que las colaboraciones más eficaces de seguridad operacional parten de algo verdaderamente fundamental: la confianza.

Crear confianza fue una de las lecciones clave que se extrajeron desde los inicios del CAST (Equipo de Seguridad Operacional de la Aviación Comercial de EE. UU.), que constituyó el primer modelo operativo de colaboración de seguridad operacional a escala mundial. Durante su primera década, el CAST no obtuvo resultados gracias al acceso a datos compartidos del sector, sino más bien aprovechando las lecciones aprendidas de accidentes trágicos que ya se habían producido. Solo después de que se sentaron estas bases y de que los operadores y los reguladores acumularon una trayectoria de colaboración en pos de objetivos comunes, el debate evolucionó de forma natural hacia el intercambio voluntario de datos para hacer frente a los riesgos emergentes en el sistema antes de que se materializaran en un accidente. La secuencia es
importante. Los datos adquieren su máximo valor cuando se sustentan en relaciones sólidas y en un compromiso compartido
con la seguridad operacional.

A medida que más AAC crean CST, surge la oportunidad de centrarse, en primer lugar, en establecer relaciones. La estructura,
los marcos de gobernanza, los protocolos de datos y los acuerdos formales desempeñan funciones importantes, pero resultan más eficaces cuando se asientan sobre una base de confianza.

Este principio también se aplica a nivel individual y pone de relieve
una de las oportunidades más prometedoras del RASG-PA: la ampliación de los programas de notificación voluntaria de incidentes de seguridad operacional basados en la cultura justa. Los Programas de Acción para la Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP) ofrecen al personal de primera línea un canal seguro para informar de irregularidades operativas y problemas de seguridad operacional antes de que se agraven. Aunque estos programas están muy consolidados en EE. UU., su implementación en todo el hemisferio sigue aumentando.

México y Aeroméxico merecen un reconocimiento por su liderazgo al momento de extender este modelo más allá de EE. UU. Su éxito ha demostrado el valor universal de la notificación voluntaria y ha permitido a la Iniciativa ASAP de RASG-PA elaborar unas directrices de aplicación que ayudan a otros socios regionales a crear sus propios programas con éxito.

El principio en el que se basan estos programas es sencillo: las personas se muestran más dispuestas a compartir información cuando confían en que pueden hacerlo con total seguridad. Cuando el riesgo de sanciones es elevado, disminuyen las notificaciones y los peligros pasan inadvertidos. Una cultura justa sólida permite a los profesionales de primera línea contribuir plenamente al sistema de seguridad operacional y refuerza la capacidad de identificar de forma proactiva los riesgos antes de que se conviertan en accidentes.

Los avances que se recogen a lo largo de este informe son una prueba de lo que se puede lograr gracias a la colaboración. Los datos, las estructuras y los resultados de seguridad operacional que buscamos se basan en la confianza, el compromiso y la voluntad de colaboración de las personas de toda la región. En esencia, el RASG-PA se basa en una visión, una misión y unos objetivos comunes de seguridad operacional. Su eficacia contrastada ha quedado demostrada mediante medidas que han dado lugar a resultados positivos, validados con datos empíricos. El RASG-PA garantiza que no perdamos de vista nuestro objetivo y que nos mantengamos fieles a nuestro compromiso y firmes en nuestra determinación de mejorar continuamente nuestros sistemas de seguridad operacional de la aviación.

Invitamos a los Estados, operadores y profesionales quienes leen el presente informe a que sigan potenciando el intercambio de información de seguridad operacional, reforzando las actividades de gestión de riesgos de seguridad operacional y apoyando la aplicación de las recomendaciones del RASG-PA. Juntos podemos seguir construyendo un sistema de aviación más seguro para toda la región panamericana.



Rodolfo Quevedo

COPRESIDENTE EN REPRESENTACIÓN DEL SECTOR

> **Desde su creación, el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA) ha evolucionado y ha impulsado la colaboración y la coordinación fluida de iniciativas de seguridad operacional con el fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación civil**

RASG-PA: Impulsamos la seguridad operacional a través de la colaboración

Desde su creación, el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA) ha evolucionado constantemente para adaptarse a las demandas cambiantes de la región y ha impulsado con éxito la colaboración y la coordinación de iniciativas de seguridad operacional con el fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación civil.

El enfoque fundamental de la organización es único y sumamente eficaz; su estrategia de reunir bajo un mismo techo a los Estados, las organizaciones internacionales y las partes interesadas del sector para trabajar en la mitigación de riesgos en la región panamericana ha sido verdaderamente un modelo y un catalizador del cambio en toda la comunidad aeronáutica mundial.

En este momento crítico, es fundamental reconocer la dedicación constante del equipo directivo. Deseo reconocer la labor de la Secretaría y de todos los copresidentes anteriores por sus aportaciones a lo largo de los años, y destacar cómo el RASG-PA ha gestionado los retos del pasado y está trabajando para abordar los actuales y mejorar las formas de trabajo del Grupo.

Para comprender a profundidad nuestra trayectoria actual, debemos analizar nuestras prioridades fundamentales. Las áreas clave de trabajo se han definido en torno a varios pilares distintos y estratégicos:

- La memoria institucional como activo estratégico: reconocer nuestra historia es fundamental para el éxito futuro. Analizar los éxitos y los fracasos del RASG-PA nos evita repetir los errores del pasado y garantiza que las iniciativas de seguridad operacional a largo plazo no se abandonen prematuramente debido a dificultades de implementación a corto plazo.
- Transición de la seguridad operacional reactiva a la predictiva: La evolución de los indicadores de seguridad operacional requiere información sólida y útil. El RASG-PA se ha enfrentado a dificultades al recopilar datos de referencia para el Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (PA-RAST), por lo que esto sigue siendo un obstáculo para lograr una identificación y mitigación de riesgos más eficaces.
- Mitigación de las categorías de accidentes de alto riesgo: La organización se centró desde el principio en mitigar las categorías de accidentes de alto riesgo —concretamente, la pérdida de control en vuelo (LOC-I), el vuelo controlado contra terreno (CFIT) y las excursiones de pista (RE)—, lo que sentó las bases para el desarrollo de los sofisticados modelos predictivos que utilizamos en la actualidad.
- El papel de los RASG-PA Safety Partners: También es importante destacar la relevancia que han adquirido los RASG-PA Safety Partners, en los que las compañías aéreas que operan en la región participan activamente como socios sólidos, aportando al PA-RAST la información y la experiencia necesarias para evaluar los riesgos en la región.

Una infraestructura de seguridad operacional técnicamente sólida no puede prosperar en un entorno excesivamente punitivo. A lo largo de los años, se ha prestado especial atención a la defensa incansable de una cultura de seguridad operacional no punitiva. Nuestros predecesores comprendían perfectamente que la eficacia del RASG-PA depende en gran medida de los datos que aportan las actividades del PA-RAST.

Para fomentar esta transparencia, la organización ha dado prioridad al trabajo en equipo orientado a la acción a nivel nacional. Al promover y prestar asistencia a los Estados para que pongan en marcha los Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (CST), el RASG-PA está contribuyendo a crear un entorno en el que los Estados y los operadores puedan compartir información crítica para la seguridad operacional sin temor a medidas sancionadoras, lo que permite alcanzar un mayor nivel de fiabilidad de los datos y la colaboración que necesitamos para mejorar nuestros sistemas.

La mejora continua sigue siendo el eje central de nuestro ciclo de presentación de informes. Estas áreas clave de trabajo también están contribuyendo a la mejora del propio Informe Anual de Seguridad Operacional, que se ha ido perfeccionando y puliendo a lo largo de los años para prestar un mejor servicio a la comunidad aeronáutica.

Teniendo en cuenta estos avances estructurales, aprovecho también esta oportunidad para animar a los distintos profesionales y organizaciones que lean el presente informe a que se impliquen directamente para ayudar a mejorar la recopilación de información sobre seguridad operacional, potenciar las actividades de gestión de riesgos de seguridad operacional y colaborar en la puesta en práctica de los resultados del RASG-PA.

En conclusión, nuestro compromiso común es nuestro mayor activo de cara al futuro. Como grupo, podemos continuar con esta labor, en consonancia con la misión del RASG-PA, para reducir el riesgo de accidentes mortales en la región panamericana y trabajar con vistas al objetivo ambicioso de cero accidentes.

2025

Datos de seguridad operacional

2025 en cifras



Fuente: ALTA

Aerolíneas de la región de Panamérica		Tráfico hacia/desde Panamérica
12,548,005	TOTAL DE SALIDAS	13,760,259
80.1%	INDICE DE OCUPACIÓN DE PASAJEROS	79.5%
1,727,992,201	CAPACIDAD TOTAL DE ASIENTOS	1,947,421,737
1,383,563,615	TOTAL DE PASAJEROS	1,547,371,388
1,130,085,208	PASAJEROS DE VUELOS NACIONALES	1,152,952,315
253,478,407	PASAJEROS INTERNACIONALES	394,419,074
0.2%	CRECIMIENTO INTERANUAL DE PASAJEROS	0.8%
143	AEROLÍNEAS	270
7,867	PAR DE AEROPUERTOS	8,960
7.8%	RECUPERACIÓN DE PASAJEROS TRAS EL COVID	5.9%
28.3%	PORCENTAJE DEL TRÁFICO MUNDIAL	31.7%

Vuelo controlado contra el terreno (CFIT)

El vuelo controlado contra el terreno se define como una colisión o casi colisión en vuelo con el terreno, el agua o un obstáculo sin que haya indicios de pérdida de control; en otras palabras, la aeronave choca inadvertidamente contra el terreno o un obstáculo. Estos accidentes se caracterizan, por lo general, por la pérdida de conciencia situacional por parte de la tripulación de vuelo durante la fase de aproximación y aterrizaje de los vuelos.

> La mayoría de los accidentes por CFIT se producen durante la fase de aproximación y aterrizaje del vuelo.
>
> - SKYbrary. Definición de CFIT

UN ACCIDENTE
EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS

1
ACCIDENTE
en los últimos 10 años

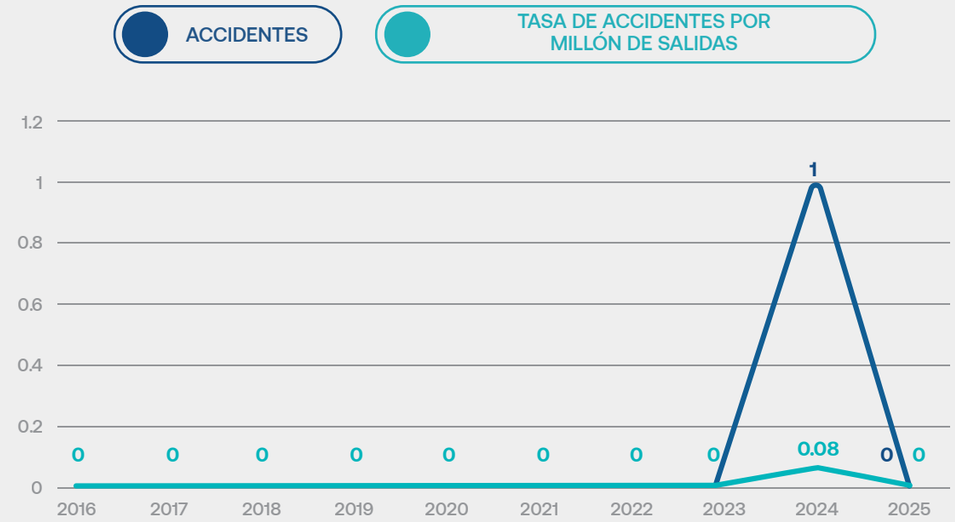
0
TASA DE ACCIDENTES DEL 2025
(Por cada millón de salidas)

6
VÍCTIMAS MORTALES
en los últimos 10 años

Fuentes: iStars y OVSG

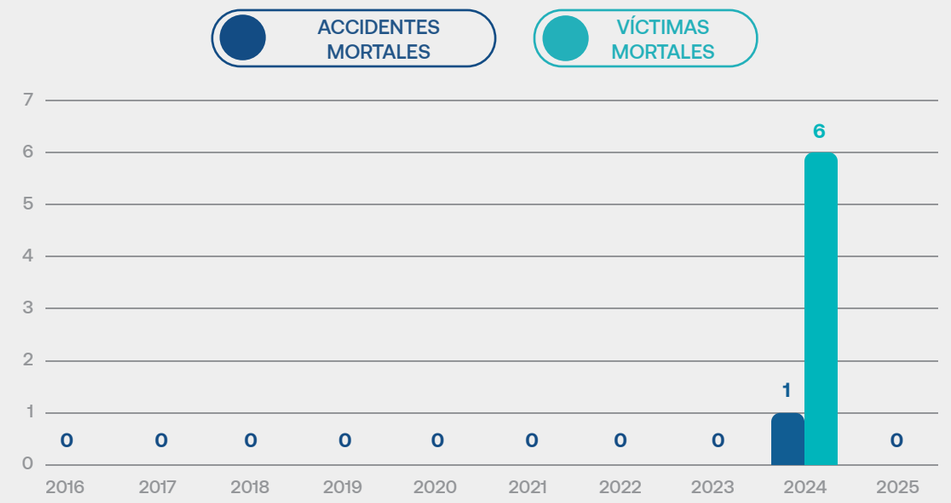
ACCIDENTES CFIT E ÍNDICE DE ACCIDENTES POR MILLÓN DE SALIDAS

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



ACCIDENTES Y VÍCTIMAS MORTALES

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



Pérdida de control en vuelo (LOC-I)

Los accidentes clasificados como LOC-I suelen tener consecuencias catastróficas, con muy pocos sobrevivientes, si es que hay alguno. Las cifras muestran que la categoría LOC-I solo representa alrededor del 2 % del total de accidentes ocurridos durante los últimos 10 años (2016-2025); sin embargo, fue la que registró el mayor porcentaje de accidentes mortales (27 %) y de víctimas mortales (70 %). Por lo tanto, estos sucesos conllevan un elevado riesgo de mortalidad.

> La pérdida de control en vuelo (LOC-I) sigue siendo una de las principales categorías de accidentes que se supervisan en los análisis de rendimiento de seguridad operacional a nivel mundial.

LA TASA MEDIA DE ACCIDENTES EN 5 AÑOS ES DE **0.05** EN EL 2025

3
ACCIDENTES
en los últimos 5 años

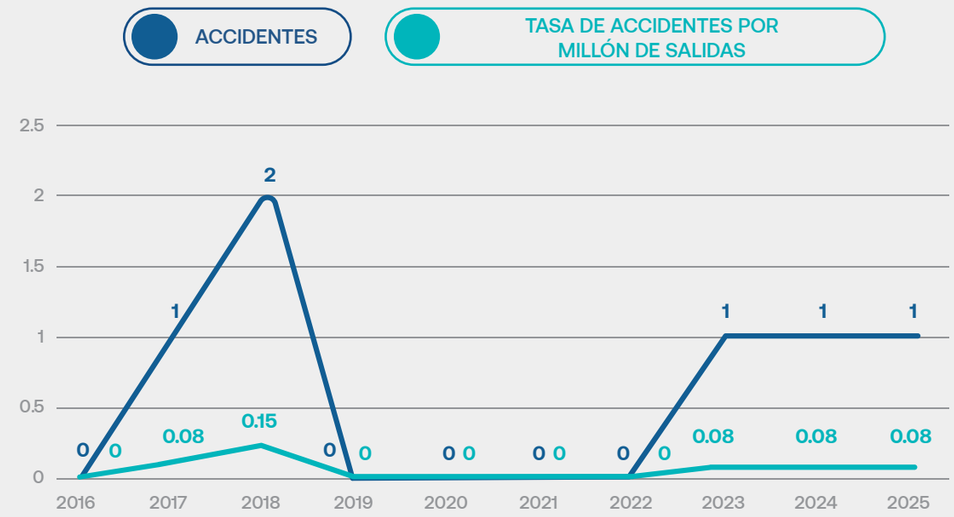
0.08
TASA DE ACCIDENTES DEL 2025
(Por cada millón de salidas)

74
VÍCTIMAS MORTALES
en los últimos 5 años

Fuentes: iStars y OVSG

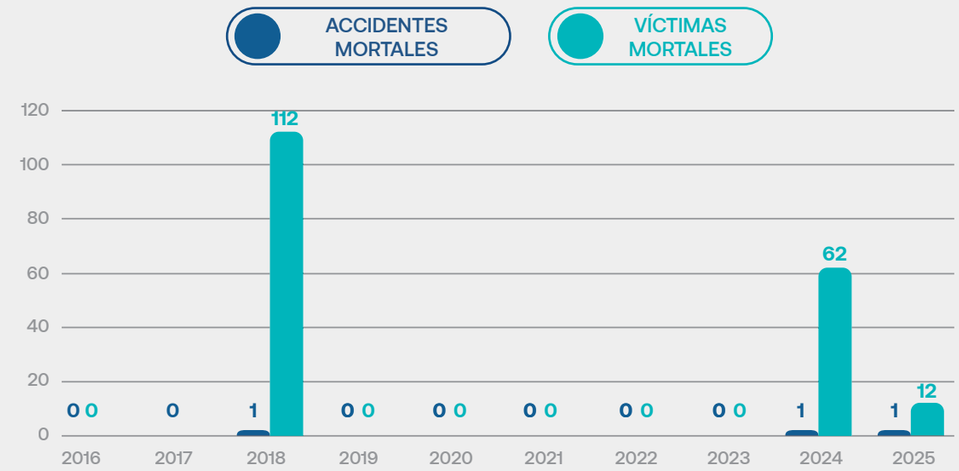
ACCIDENTES LOC-I E ÍNDICE DE ACCIDENTES POR MILLÓN DE SALIDAS

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



ACCIDENTES Y VÍCTIMAS MORTALES

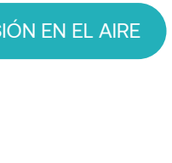
Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



Colisión en el aire (MAC)

Una colisión en el aire es un accidente en el que dos aeronaves chocan entre sí mientras ambas se encuentran en vuelo. Puede producirse durante cualquier fase del vuelo, incluida la fase de ruta, operaciones de aproximación, salida o maniobra. Este tipo de incidentes suele deberse a fallos en los procedimientos de separación entre aeronaves, de conciencia situacional, de comunicación, de navegación o de control del tránsito aéreo. La gravedad de una colisión en el aire depende de la velocidad relativa, el tipo de aeronave, el punto de impacto y la magnitud de los daños estructurales.

> Una de las consecuencias más peligrosas de la pérdida de separación entre aeronaves, incluso como consecuencia de una desviación de altitud, es una colisión en el aire.
> - SKYbrary



SEIS ACCIDENTES EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS

6
ACCIDENTES
registrados desde 2016

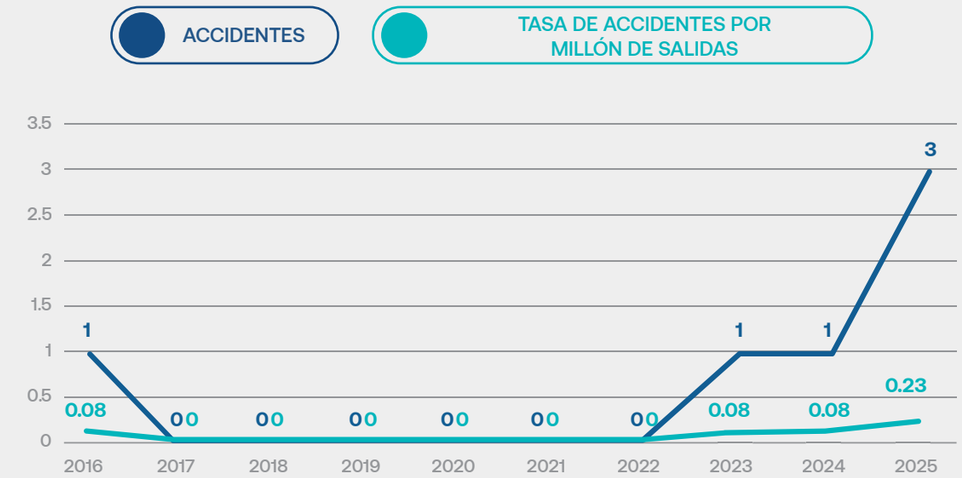
0.23
TASA DE ACCIDENTES DEL 2025
(Por cada millón de salidas)

67
VÍCTIMAS MORTALES
registradas desde 2016

Fuentes: iStars y OVSG

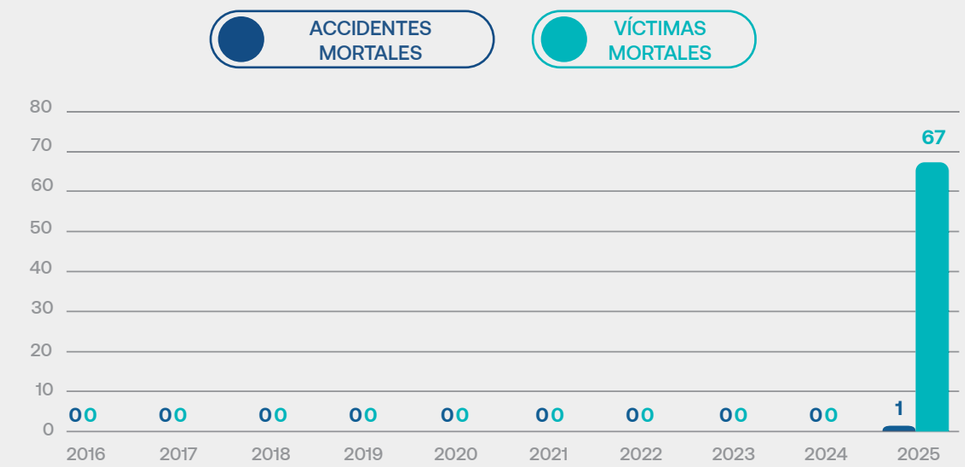
ACCIDENTES MAC E ÍNDICE DE ACCIDENTES POR MILLÓN DE SALIDAS

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



ACCIDENTES Y VÍCTIMAS MORTALES

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



Excursión de pista (RE)

Una excursión de pista es un suceso aeronáutico en el que una aeronave se sale involuntariamente de la superficie de la pista designada durante el despegue o el aterrizaje. Puede tratarse de una excursión lateral o de una excursión de fondo más allá del extremo de la pista. Estos incidentes pueden deberse a factores como condiciones meteorológicas adversas, el estado de la superficie de la pista, el rendimiento de la aeronave, errores operativos o problemas de frenado. Las investigaciones suelen evaluar los factores operativos, técnicos, ambientales y humanos que han contribuido al suceso.

> Una excursión de pista se produce cuando una aeronave, de forma involuntaria, se sale de la superficie de la pista designada durante el despegue o el aterrizaje.
> - SKYbrary

PERMANECIÓ EN 0.15
EL ÚLTIMO AÑO

28
ACCIDENTES
registrados desde 2016

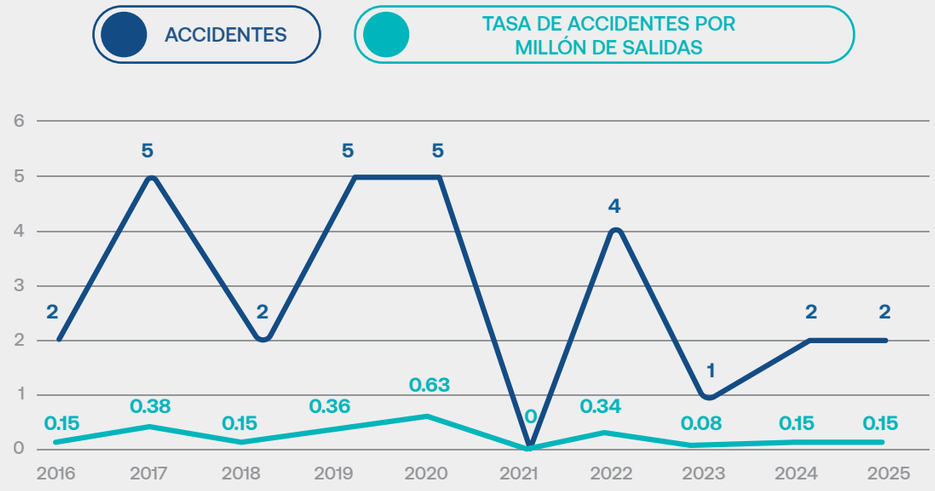
0
VÍCTIMAS MORTALES
registradas desde 2020

0.15
ÍNDICE DE ACCIDENTES
por millón de salidas en el 2025

Fuentes: iStars y OVSG

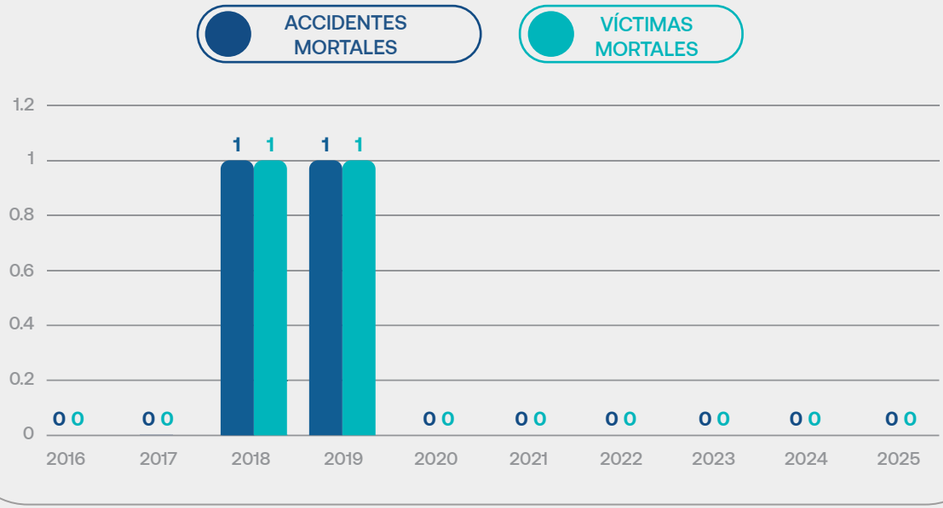
ACCIDENTES RE Y TASA DE ACCIDENTES POR MILLÓN DE SALIDAS

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



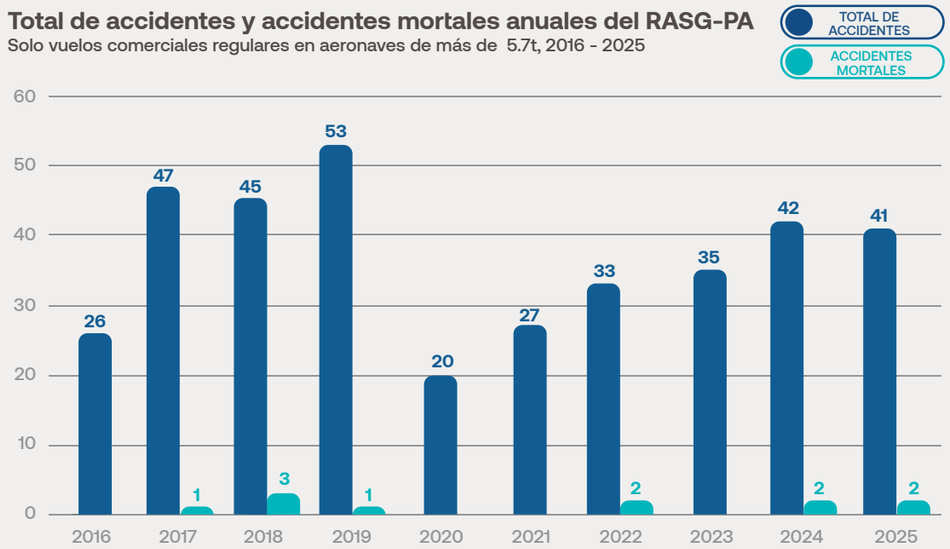
ACCIDENTES Y VÍCTIMAS MORTALES

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



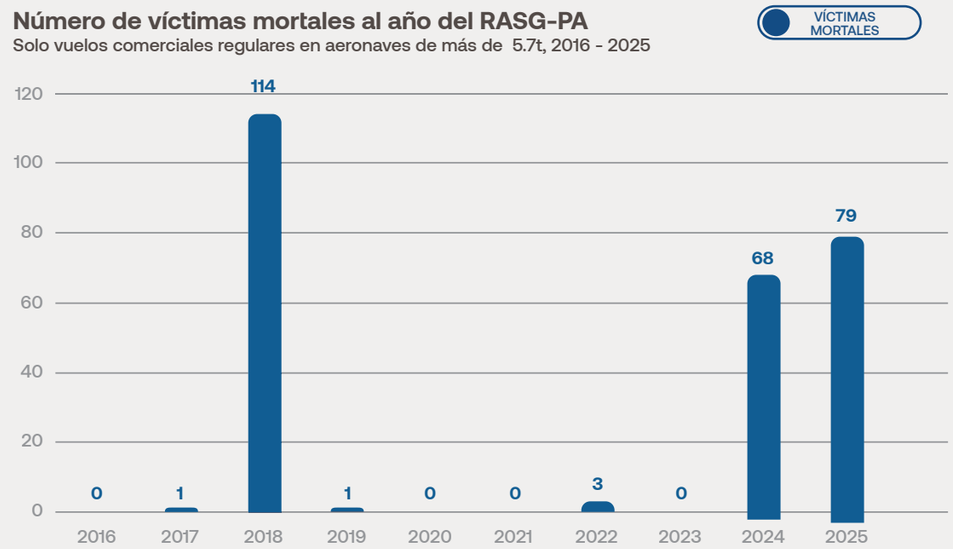
Total de accidentes y accidentes mortales anuales del RASG-PA

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



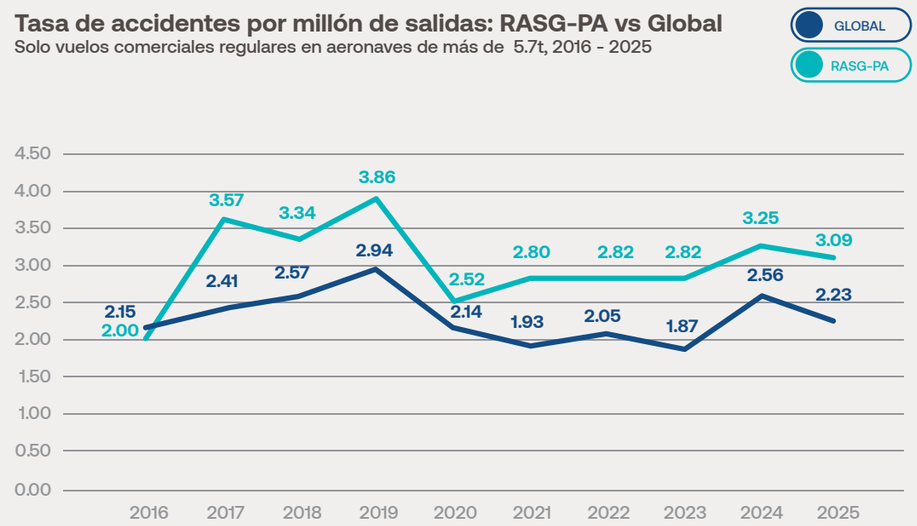
Número de víctimas mortales al año del RASG-PA

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



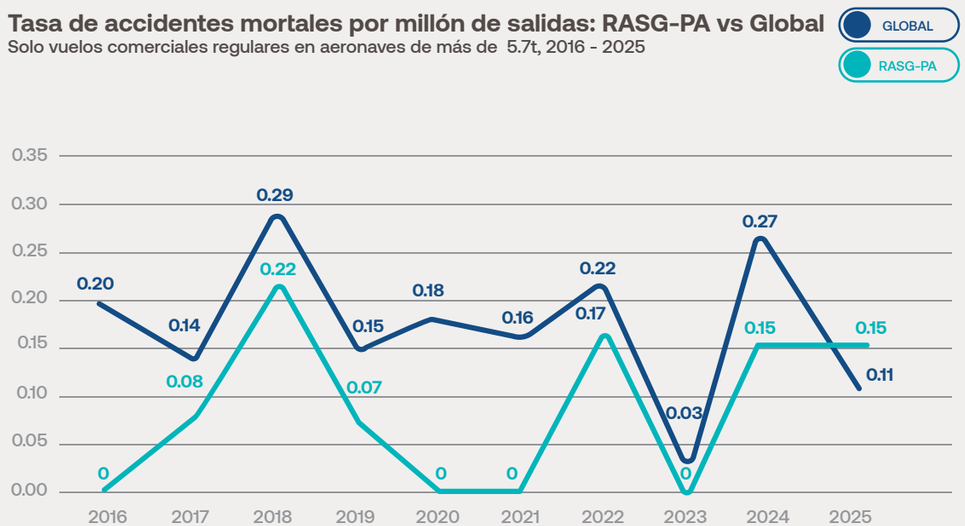
Tasa de accidentes por millón de salidas: RASG-PA vs Global

Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025

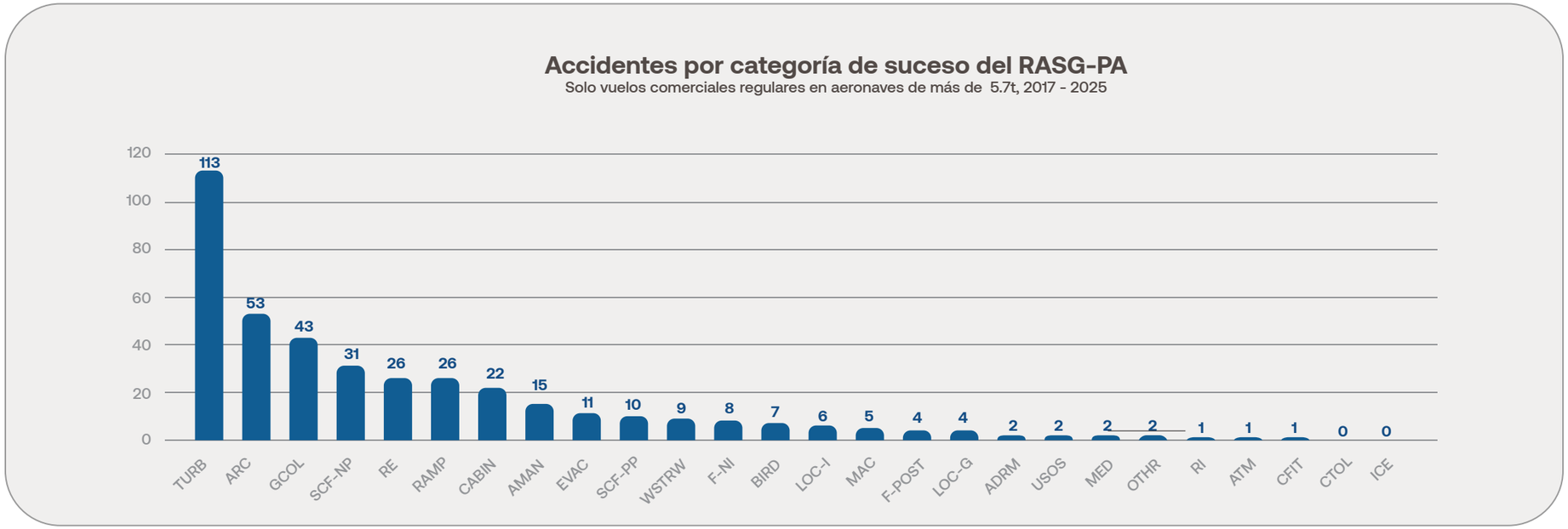


Tasa de accidentes mortales por millón de salidas: RASG-PA vs Global

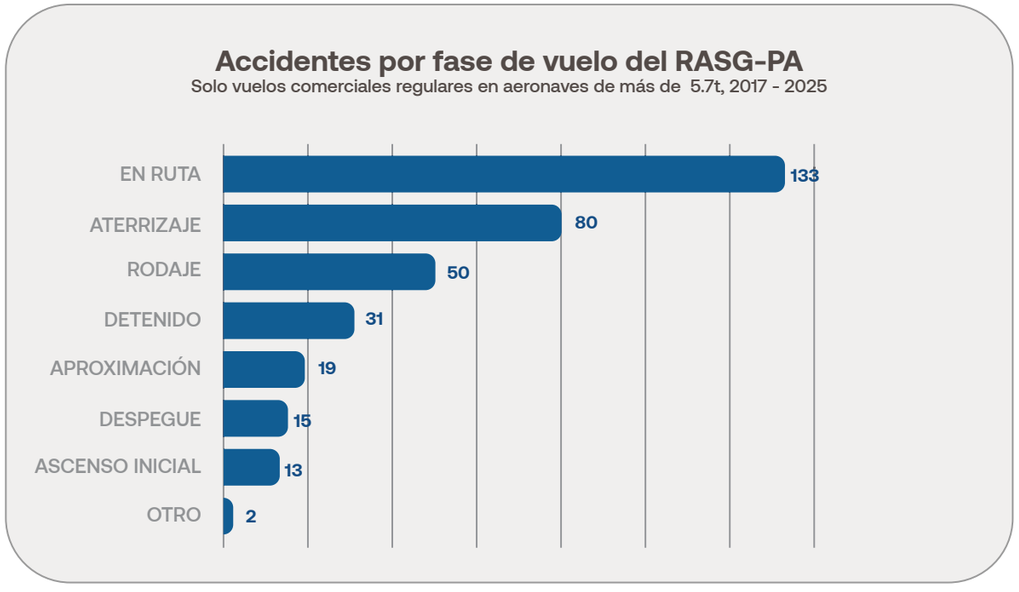
Solo vuelos comerciales regulares en aeronaves de más de 5.7t, 2016 - 2025



Fuentes: iStars y OVSG



Nota: Los datos de categoría de suceso y fase de vuelo se recopilaron del iSTARS para el periodo 2017-2025. Un accidente puede ser asignado a más de una categoría de suceso. Por lo tanto, los totales por categoría superan el número de accidentes (343). Los registros codificados como WSTW y OTH en la fuente se han agrupado en las categorías WSTRW y OTHR del CICTT, respectivamente.



2025
Datos de accidentes

41
ACCIDENTES

79
VÍCTIMAS MORTALES
EN 2 ACCIDENTES MORTALES

3.09
TASA DE ACCIDENTES*

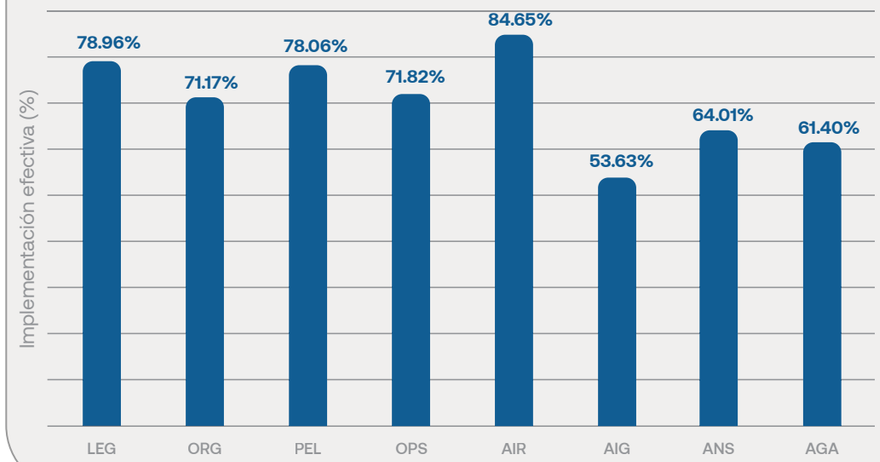
2.23
TASA GLOBAL DE ACCIDENTES*

**Las tasas de 3.09 y 2.23 se refieren a accidentes por 1 millón de salidas.*

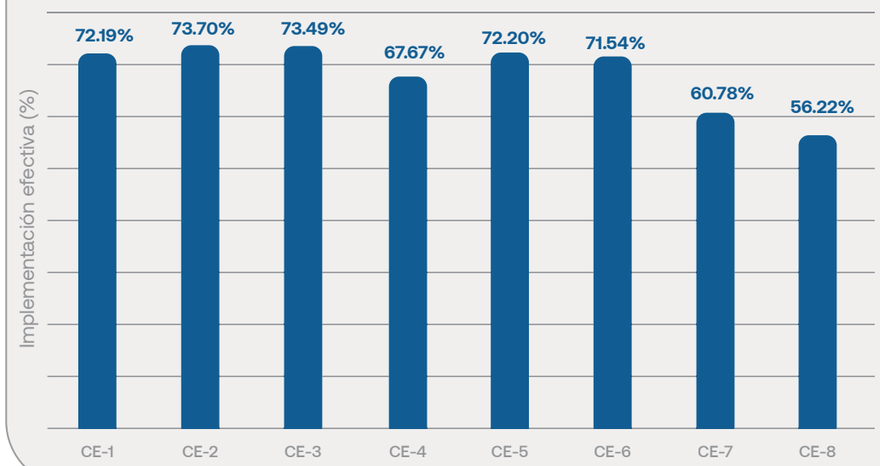
Fuente: iStars

Tablero de implementación de seguridad operacional en 2025

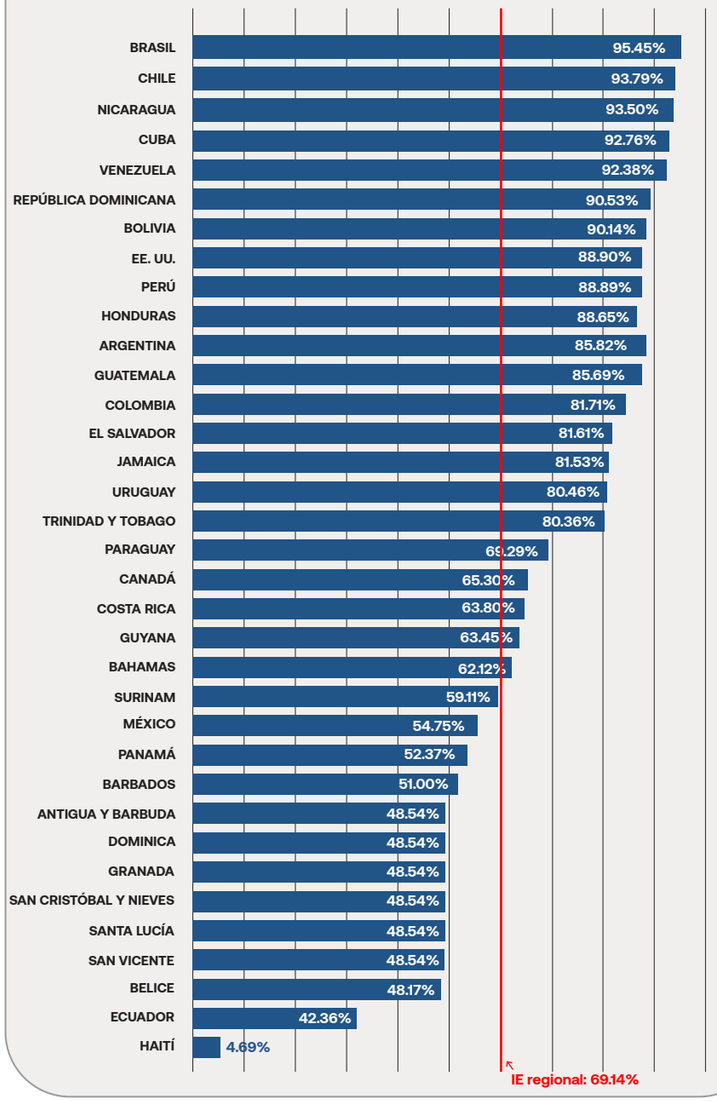
IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA POR ÁREA DE AUDITORÍA



IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA POR ELEMENTO CRÍTICO



IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA POR ESTADO



Fuente: ICAO Online Framework

2025
Entregables de seguridad operacional

RSA-07C: Medidas de mitigación para el vuelo controlado contra el terreno

Aviso revisado que aborda situaciones en las que la protección del TAWS puede verse mermada (por ejemplo, ajustes incorrectos del altímetro), armonizando las directrices con el anterior RSIA-01.

Más información >>

RSIA-02: Incendios de baterías de litio en la cabina de pasajeros

Emitida el 1 de octubre de 2025, adaptada de un aviso de APRAST tras dos incidentes destacados de incendio en la cabina ocurridos en la región de Asia-Pacífico durante el primer trimestre de 2025.

Más información >>

RSIA-03A: Interferencias en el GNSS

Emitida el 11 de noviembre de 2025, en la que se informa a los operadores sobre incidentes de interferencia (jamming) y suplantación de señal (spoofing) en el norte de Sudamérica y en las FIR adyacentes del Caribe.

Más información >>

RSA-12: Seguridad operacional en pistas de aterrizaje (Desviaciones de pista)

Nueva recomendación sobre los factores de riesgo de desvío de pista: condiciones de la superficie, rendimiento de la aeronave y toma de decisiones sobre despegue/aterrizaje.

Más información >>



La colaboración entre los Estados, el sector y los socios regionales es esencial para reforzar la información sobre seguridad operacional y promover la seguridad operacional de la aviación en toda la Región Panamericana.

- RASG-PA/15

Proyectos en curso y futuros

Proyecto sobre condiciones meteorológicas adversas

Adoptar el boletín B-CAST “Operação em Meteorologia Adversa” como RSA

Fecha prevista de publicación de la RSA: por determinar

Programa de apoyo para la vigilancia basada en el riesgo (RBS)

Iniciativa regional destinada a apoyar a los Estados en la aplicación de metodologías de vigilancia basadas en el riesgo, en consonancia con los objetivos del SSP y los principios de gestión de la seguridad operacional de la OACI.

Fecha estimada de entrega: por determinar

Proyecto de competencia lingüística

Desarrollo e impartición de cursos de inglés para controladores aéreos de CAR/SAM por parte de la Universidad Aeronáutica Embry-Riddle.

Formalización y puesta en marcha del contrato a lo largo de 2026

Sistema de seguimiento de la seguridad operacional en pistas

Adaptar el sistema de seguimiento APRAST GAPPRI

Entregado en la PA-RAST/71 (agosto de 2026)

Iniciativa ASAP de RASG-PA

Iniciativa regional destinada a fomentar la notificación voluntaria de incidentes de seguridad operacional, reforzar los principios de la cultura justa y mejorar la información sobre seguridad operacional mediante la identificación proactiva de riesgos y factores precursores de accidentes.

Fecha de entrega prevista: RASG-PA/16 (2027)

Disponibilidad de todos los documentos de RASG-PA en inglés y español

Asignación anual de recursos para la traducción de documentos

Video sobre la prevención de lesiones relacionadas con turbulencias

Disponible para los miembros del RASG-PA

Iniciativa de intercambio de información de seguridad operacional de los Estados

Proyecto piloto diseñado para facilitar el intercambio estructurado de información agregada sobre seguridad operacional entre los Estados y el RASG-PA, con el fin de mejorar la información regional en materia de seguridad operacional y la mitigación de riesgos basada en datos.

Fecha de entrega prevista: RASG-PA/16 (2027)

Equipo Colaborativo de Seguridad Operacional (CST)

Fomentar el establecimiento de nuevos CST en la región.

De forma continua

Programa Safety Partners

El Programa Safety Partners del RASG-PA es una iniciativa de colaboración diseñada para reforzar el ciclo de gestión de riesgos del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST). Mediante la participación voluntaria, los socios del sector aportan información sobre seguridad operacional, comparten su experiencia operacional y validan las medidas de mitigación, lo que garantiza que la labor del RASG-PA siga siendo práctica, eficaz y relevante para la región.

El programa se centra en cinco áreas fundamentales:

Identificación de riesgos: Los Safety Partners colaboran con el PA-RAST en la identificación y priorización de los problemas de seguridad operacional emergentes, utilizando la información obtenida del monitoreo de los datos de vuelo, los informes de seguridad operacional y experiencia operativa.

Intercambio de información: Los datos críticos para la seguridad operacional, las lecciones aprendidas y las observaciones de supervisión se comparten de forma oportuna, lo que contribuye a mejorar la seguridad operacional regional y mejorar la capacidad de responder a peligros.

Validación de productos de seguridad operacional: Los socios revisan y aportan comentarios sobre los borradores de los avisos de seguridad operacional (RSA) y las alertas de problemas de seguridad operacional (RSIA), lo que contribuye a garantizar que las recomendaciones sean viables, claras y adaptables a diferentes contextos operativos.

Participación y creación de redes: Se invita a los Safety Partners a las reuniones, talleres y conferencias del PA-RAST, con oportunidades para presentar sus principales prioridades de seguridad operacional e intercambiar puntos de vista con los Estados y las organizaciones internacionales.

Eventos conjuntos sobre seguridad operacional: El RASG-PA y sus Safety Partners colaboran en determinados foros y eventos técnicos, lo que refuerza la cooperación en el sector y la creación de soluciones comunes para los retos urgentes de seguridad operacional.

Al establecer este marco, el programa fomenta la confianza y el beneficio mutuo. Los Estados obtienen acceso a información real sobre seguridad operacional, mientras que los socios del sector influyen en el desarrollo de medidas que afectan directamente a sus operaciones. En conjunto, el Programa Safety Partners del RASG-PA está contribuyendo a crear una plataforma sostenible y colaborativa para hacer frente a los riesgos de seguridad operacional más urgentes de la región.

Safety Partners actuales

avianca
LATAM AIRLINES
AEROMEXICO
JetSMART
Copa Airlines
DELTA
SKY
viva aerobus
AIR CANADA
GOL Linhas aéreas inteligentes
American Airlines

EL PAPEL DE LA OACI

La OACI desempeña un papel fundamental para garantizar el desarrollo seguro, ordenado, eficiente y sostenible de la aviación civil internacional mediante el establecimiento de normas mundiales, el fomento de la cooperación y la prestación de asistencia a los Estados miembros para la aplicación de prácticas aeronáuticas aplicables.

La Resolución A36-7 de la Asamblea de la OACI reconoce la importancia de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en el marco mundial para una implementación eficaz; y que se pueden lograr nuevos avances en la mejora de la seguridad operacional de la aviación mundial mediante un enfoque cooperativo, colaborativo y coordinado, en colaboración con todas las partes interesadas y bajo el liderazgo de la OACI. En virtud de este mandato, el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA) se creó en mayo de 2008 con el objetivo de desarrollar iniciativas de seguridad operacional, para reducir los riesgos de la aviación en la Región, fomentar su aplicación por parte de todas las partes interesadas y mejorar la armonización y la coordinación de los esfuerzos.

Siguiendo el ejemplo del RASG-PA, en mayo de 2010, el Consejo de la OACI aprobó la creación de grupos equivalentes en todas las regiones del mundo, con el objetivo de respaldar un marco regional de resultados para la gestión de la seguridad operacional.

En este contexto, las oficinas regionales NACC y SAM de la OACI desempeñan un papel fundamental en materia de coordinación, comunicación y neutralidad entre todos los miembros del RASG-PA y las partes interesadas, así como con la sede de la OACI y los demás RASG.



ESTADOS MIEMBROS DEL RASG - PA

ANTIGUA & BARBUDA
ARGENTINA
BAHAMAS
BARBADOS
BELIZE
BOLIVIA
EL SALVADOR
ECUADOR
GRENADA
CANADA
CHILE
COLOMBIA
COSTA RICA
CUBA
DOMINICA
JAMAICA
MÉXICO
NICARAGUA
SAINT LUCIA
SAINT VINCENT & THE GRENADINES
SURINAM
TRINIDAD & TOBAGO
UNITED STATES
URUGUAY
BRASIL
DOMINICAN REPUBLIC
HONDURAS
PARAGUAY
PERÚ
VENEZUELA
GUYANA
HAITI
PANAMÁ
GUATEMALA
SAINT KITTS AND NEVIS

TERRITORIOS MIEMBROS DEL RASG - PA

ANGUILLA
ARUBA
BERMUDA
CURACAO
TURKS & CAICOS ISLANDS
MONTSERRAT
CAYMAN ISLANDS
FRENCH ANTILLES
SINT MAARTEN
SABA
SINT EUSTATIUS
BONAIRE
PUERTO RICO
U.S. VIRGIN ISLANDS

COLAB. CST

BCAST Brasil
Brazilian Commercial Aviation Safety Team

CAG
Canada CAG

PCAST
PCAST de Perú

The Commercial Aviation Safety Team
CAST de EE. UU.

ORGANIZACIONES E INDUSTRIA

ACI Airports Council International
EMBRAER
EASA
Flight Safety Foundation
IATA
SRVSOP
ATR
COCESNA
BOEING
canso
ALTA
IFALPA
AIRBUS

RASG - PA SAFETY PARTNERS

LATAM Airlines
Copa Airlines
avianca
Air Canada
JetSMART
Viva aerobus
American Airlines
DELTA
SKY
AEROMEXICO
GOL Linhas aéreas inteligentes

MAPA DE LOS CST





- En colaboración activa con el RASG-PA
- El RASG-PA participa activamente apoyando su implementación. Estimación para el 2026

Evolución de la implementación del GASP en Panamérica

El RASG-PA sigue supervisando la implementación de los objetivos del GASP mediante un conjunto de indicadores regionales que abarcan la supervisión, la gestión y la planificación de la seguridad operacional, así como el intercambio de información, la seguridad operacional de los aeródromos y los servicios de navegación aérea. Aunque se han logrado avances en varios ámbitos, análisis recientes han puesto de manifiesto un estancamiento en determinados indicadores, lo que refuerza la necesidad de mejorar el seguimiento, prestar un apoyo específico a la aplicación de las medidas y reforzar la colaboración entre el Estado y la industria.

Objetivos de GASP	Indicador RASG-PA	Valor 2021	Valor 2022	Valor 2023	Valor 2024	Valor 2025
Continúa la tendencia a la baja en la tasa de accidentes	Índice de accidentes de los últimos 5 años	3.22	3.07	2.96	2.84	2.96
	Índice de accidentes	2.80	2.97	2.82	3.25	3.09
	Número de accidentes mortales	0	2	0	2	2
	Índice de accidentes mortales	0	0.17	0	0.15	0.15
	Riesgo de muerte	0.23	0.11	0.03	0.08	0.07
La implementación efectiva (IE) por parte de los Estados alcanzará el 75% en 2024	Implementación efectiva	72.16	71.7	70.37	69.83	69.14
	Porcentaje de Estados con implementación efectiva superior al 75%	72.2	65.56	52.94	48.57	48.57
Para 2023, todos los Estados establecen la base para un SSP	Promedio de la implementación de los fundamentos del SSP	70.44	79.6	74.8	72.74	*
	Promedio del establecimiento del SSP	31.73	28.55	54.35	54.8	40.57**
Para 2024, todos los Estados deberán publicar un Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación (NASP)	Porcentaje de los Estados que han publicado su Plan Nacional de Seguridad Operacional	43.32	75.53	73.53	73	60%
Mantener una tendencia al alza en la contribución del sector a los Estados y las regiones en lo que respecta a las redes de intercambio de información de seguridad operacional	Número de operadores con certificación IOSA	81	78	77	78	80
Para 2025, mantener una tendencia al alza en el número de Estados con navegación aérea y infraestructura de aeródromos que cumpla con normas pertinentes de la OACI.	Implementación efectiva en AGA	63.89	64.38	61.5	62.67	61.40
	Implementación efectiva en ANS	67.68	66.96	65.33	63.79	64.01
	Porcentaje de aeródromos certificados	53.14	58.85	60.43	60.43	67.07***
	Porcentaje de aeródromos con Equipo de Seguridad Operacional en Pista de Aterrizaje (RST)	46.54	45.67	54.15	54.14	59.44***

* Este indicador se ha dejado de utilizar en iStars
** La disminución observada en el valor de 2025 refleja un cambio en la metodología de medición, más que una disminución real en la implementación.
*** Excepto Canadá y Estados Unidos
Objetivos según la edición 2023-2025 del GASP. La edición 2026-2028 (que entrará en vigor en 2026) introduce objetivos y metas revisados; el conjunto de indicadores se actualizará en la próxima edición de este informe





LISTA DE ACCIDENTES 2025

Operaciones comerciales con aeronaves con un peso máximo al despegue (MTOW) superior a 5700 kg

Fecha local	Estado/Área	Marca y Modelo	Cat. de suceso	Fase de vuelo	Daño máximo	Nivel de lesión	Total de víctimas mortales
02/01/2025	EE. UU.	BOMBARDIER INC CL-600-2B19	BIRD	en ruta	Importantes	Ninguno	0
08/01/2025	EE. UU.	BOEING 787 9	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
09/01/2025	EE. UU.	BOEING 767 300	ARC	aterrizaje	Importantes	Ninguno	0
10/01/2025	EE. UU.	BOEING 757-300	EVAC; SCF-PP; F-NI	despegue	Leves	Graves	0
29/01/2025	EE. UU.	BOMBARDIER INC CL-600-2C10; SIKORSKY UH60	MAC	aproximación, en ruta	Destruida	Mortales	67
31/01/2025	EE. UU.	LEARJET 55	UNK	despegue	Destruida	Mortales	7
01/02/2025	EE. UU.	BOMBARDIER INC CL-600-2B19	GCOL	rodaje	Importantes	Graves	0
03/02/2025	Canadá	BOEING 737 MAX 8	RAMP	push back	Importantes	Ninguno	0
05/02/2025	EE. UU.	BOEING 737-832; BOEING 787-9	GCOL	detenida; rodaje	Importantes	Ninguno	0
13/02/2025	EE. UU.	BOEING 737-7H4	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
17/02/2025	Canadá	MHI RJ AVIATION CL-600-2D24	ARC	aterrizaje	Destruida	Graves	0
02/03/2025	EE. UU.	BOEING 737-8	TURB; CABIN	en ruta	Ninguno	Graves	0
04/03/2025	Perú	JETSTREAM 3100	SCF-NP; RE	aterrizaje	Destruida	Ninguno	0
13/03/2025	EE. UU.	BOEING 737-823	F-NI; SCF-PP; EVAC	detenida	Importantes	Leves	0
17/03/2025	Honduras	BAE JETSTREAM3100 3200	SCF-PP; LOC-I	despegue	Destruida	Mortales	12
10/04/2025	México	GULFSTREAM GV	USOS	aterrizaje	Importantes	Leves	0
15/04/2025	EE. UU.	AIRBUS A321-271NX	ARC	aterrizaje	Importantes	Ninguno	0
17/04/2025	EE. UU.	BOEING 737-700	EVAC; SCF-PP	detenida	Ninguno	Graves	0
20/04/2025	EE. UU.	BOEING 737-7H4	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
02/05/2025	EE. UU.	BOEING 737-700	WSTRW	en ruta	Importantes	Ninguno	0
16/05/2025	Panamá	FOKKER 50	RE	aterrizaje	Destruida	Leves	0
08/06/2025	EE. UU.	BOEING 737 MAX 8	AMAN	rodaje	Ninguno	Graves	0
11/06/2025	EE. UU.	SHORT BROS SD3-60	ARC	aterrizaje	Importantes	Ninguno	0
14/06/2025	EE. UU.	BOEING 737-7H4	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
15/06/2025	EE. UU.	BOEING 737-924ER	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
18/06/2025	EE. UU.	BOEING 737-8H4	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
22/06/2025	EE. UU.	AIRBUS INDUSTRIE A321-211	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
22/06/2025	EE. UU.	AIRBUS A320 200 232	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
02/07/2025	EE. UU.	BOEING 737-924ER	ARC	aterrizaje	Importantes	Ninguno	0
12/07/2025	EE. UU.	AIRBUS A320-251N	ARC	aterrizaje	Importantes	Ninguno	0
14/07/2025	EE. UU.	EMBRAER ERJ 175 LR	ARC	aterrizaje	Importantes	Ninguno	0
17/07/2025	EE. UU.	BOMBARDIER INC CL-600-2D24	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
18/07/2025	EE. UU.	BOEING 787-10; AIRBUS CANADA LP BD-500-1A11	GCOL	rodaje; detenida	Leves; Importantes	Leves	0
18/07/2025	EE. UU.	AIRBUS INDUSTRIE A319-131	RAMP	detenida	Ninguno	Graves	0
21/07/2025	EE. UU.	EMBRAER ERJ 170-200 LR	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
26/07/2025	EE. UU.	BOEING 737-8	SCF-NP; F-NI	despegue	Importantes	Ninguno	0
30/07/2025	EE. UU.	AIRBUS A330 900	TURB	en ruta	Leves	Graves	0
05/08/2025	EE. UU.	BEECH 300	LOC-I	aproximación	Destruida	Mortales	4
23/08/2025	EE. UU.	MCDONNELL DOUGLAS AIRCRAFT CO MD 83	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
28/08/2025	EE. UU.	EMBRAER ERJ 175LR	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
28/08/2025	EE. UU.	AIRBUS INDUSTRIE A320-212	MAC; AMAN	en ruta	Ninguno	Graves	0
31/08/2025	EE. UU.	AIRBUS CANADA BD500	EVAC	detenida	Ninguno	Graves	0
07/09/2025	Sint Maarten	BOEING 737 800 8CT	SCF-NP; EVAC	aterrizaje	Importantes	Leves	0
12/09/2025	EE. UU.	BOEING 737-2H4	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
15/09/2025	Bahamas	DOUGLAS DC-3	RE	despegue	Importantes	Ninguno	0
17/09/2025	EE. UU.	CESSNA 750	SCF-NP	despegue	Importantes	Ninguno	0
30/09/2025	EE. UU.	AIRBUS A321	TURB	en ruta	Ninguno	Graves	0
01/10/2025	EE. UU.	BOMBARDIER INC CL-600-2D24; BOMBARDIER INC CL-600-2D24	GCOL	rodaje; rodaje	Importantes		0
16/10/2025	EE. UU.	BOEING 737 8	MAC	en ruta	Importantes	Leves	0
04/11/2025	EE. UU.	MCDONNELL DOUGLAS MD-11F	SCF-NP	despegue	Destruida	Mortales	14
17/11/2025	Canadá	BOEING 737-200	SCF-NP	aterrizaje	Importantes	Ninguno	0
29/11/2025	EE. UU.	EMBRAER ERJ 175 LR; AIRBUS A320-232	GCOL	rodaje; rodaje	Importantes; Leves	Ninguno	0
09/12/2025	Canadá	CESSNA 525B	RAMP	detenida	Importantes	Ninguno	0
12/12/2025	Colombia	BOEING 727 200 227	SCF-NP; ARC	aterrizaje	Importantes	Ninguno	0
15/12/2025	México	CESSNA 650 CITATION III	LOC-I	aproximación	Destruida	Mortales	10

EDICIÓN 2026

RASG - PA
INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL