



Organización de Aviación Civil Internacional
**Segunda Reunión de Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -
Panamericano**
(RASG-PA/02)
Bogotá, Colombia, 3 al 6 de noviembre de 2009

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Iniciativas Subregionales de la Seguridad Operacional de vuelo
NAM/CAR/SAM**

**ALINEACIÓN DE LAS INICIATIVAS DE MEJORA A LA SEGURIDAD OPERACIONAL
(SEIs) CONTRA LOS DATOS DE ACCIDENTES/INCIDENTES**

(Presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta una propuesta para el uso de las mejoras disponibles a la seguridad operacional basadas en datos de accidentes/incidentes obtenidos de la Región Panamericana.

Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A.</i>
-----------------------------------	---

1. Introducción

1.1 El análisis de accidentes e incidentes proporciona un estudio histórico de datos que permite el desarrollo de estrategias de mitigación de riesgos que pueden ser usadas para reducir/eliminar eventos futuros. Existen muchas fuentes de datos, por lo tanto, es importante definir las amenazas que predominan y dirigir las iniciativas de seguridad operacional hacia esas amenazas.

1.2 También se deben tomar en cuenta las consideraciones económicas al decidir que tipo de migraciones se usarán contra los riesgos identificados. Por esta razón, se deberá desarrollar un plan regional para la seguridad operacional que no solo utilice estrategias que minimicen el riesgo, sino que también deben tener muy en cuenta las consideraciones financieras.

2. Definición del problema

2.1 Existen muchas fuentes de datos sobre la seguridad operacional de la aviación, pero para proporcionar la información que es requerida, los datos deben categorizarse y procesarse utilizando la taxonomía común de la OACI. La categoría de la aviación a quien va dirigida también debe definirse. Se busca solamente a operadores comerciales, a todos los operadores, a grandes aeronaves de carga, a operaciones VFR así como IFR, etc? Una estrategia que puede ser útil para operadores comerciales podría no ser útil o económicamente viable para todos los operadores. Además, la estandarización de los SARPS de la OACI sobre IAW es una consideración adicional al tratar cualquier actividad de mitigación de riesgo.

3. Análisis

3.1 Los tres factores principales de riesgo para accidentes fatales en las regiones NAM/CAR/SAM son:

- 1) Excursiones de la pista
- 2) Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)
- 3) Pérdida de Control en vuelo (LOC)

3.2 La implantación de estrategias para la seguridad operacional que mitiguen estas tres áreas debería ser una prioridad en el desarrollo de un plan regional. Seguramente existen áreas de riesgo adicionales y si es posible, deberían tratarse, pero el enfoque inicial debería ser sobre estas tres áreas principales.

3.3 Un método tradicional en el desarrollo de estrategias de mitigación es elaborar informes de los problemas basados en los datos de accidentes e incidentes. Después de que esto sea cumplido, se realiza el análisis de riesgo de los problemas para asegurar que cualquier estrategia desarrollada trabajará como fue diseñada y que las acciones tomadas son económicamente viables basadas en el riesgo. Entonces se elaboran, para su implantación, mejoras para la seguridad operacional para el riesgo conocido. Este proceso completo podría tomar años para realizarse, por lo que se debería considerar el uso de estrategias probadas ya existentes. Aerolíneas individuales, la FAA, EASA, Boeing, Airbus, la Fundación para la Seguridad de Vuelo (FSF) y el Grupo Comercial de Seguridad Operacional de la Aviación (CAST) todos tienen estrategias de seguridad operacional desarrolladas basadas en extensos estudios de datos. El RASG-PA debería examinar estas mejoras para su posible uso dentro de la región.

3.4 La información presentada a continuación es un intento para alinear las estrategias conocidas de mitigación para la seguridad operacional a los factores primarios de riesgo dentro de la región. Existen muchas más mitigantes, por lo tanto esto es meramente un punto de arranque para la preparación de un plan regional.

Excursiones de la pista

Boeing; Aterrizaje en pistas resbalosas.

Fundación para la Seguridad de Vuelo (FSF); Juego de Herramientas para la Excursión en la pista.

Fundación para la Seguridad de Vuelo (FSF); Juego de Herramientas para la Reducción de Accidentes de Aproximación y Aterrizaje (ALAR).

Airbus; Herramientas para la Determinación de la Distancia para Aterrizaje.

Circular de Asesoramiento de la FAA; AC 121-195-1A, Aterrizaje en pistas mojadas.

Circular de Asesoramiento de la FAA; AC 120-71A, SOPS para pilotos (Apéndice 2, Aproximaciones estabilizadas).

Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

CAST; Se han desarrollado numerosas mejoras para la seguridad operacional.

SE-1, Implantando TAWS.

SE-2, SOPs para la tripulación de vuelo.

SE-9, MSAW para los Controladores de Tránsito Aéreo.

SE-10, FOQA y programas ASAP.

SE-11, Instrucción para Pilotos en CRM.

SE-12, Instrucción para Pilotos en CFIT.

Boeing, Instrucción para Pilotos en CFIT.

Fundación para la Seguridad de Vuelo (FSF) Juego de Herramientas ALAR.

Honeywell, Monitor de Aproximación Estabilizado para Pilotos

Pérdida de control en vuelo (LOC)

CAST, Se han desarrollado numerosas mejoras para la seguridad operacional.

SE-26, SOPs para Pilotos.

SE-27, Evaluación de Riesgo para Pilotos.

SE-28, Políticas y Procedimientos.

SE-30, Factores Humanos/CRM para Pilotos.

Boeing, Instrucción para Recobrar la Aeronave.

Airbus, Operación Anómala de Aeronaves

4. Conclusiones

4.1 Existen datos significativos para la Región Panamericana que permiten determinar los riesgos predominantes que pueden ser considerados para mitigación en un plan regional para la seguridad operacional. La lista arriba presentada es solamente un comienzo para identificar posibles acciones, ya que pueden existir muchas estrategias adicionales para consideración.

5. Acciones

5.1 Se invita al RASG-PA a formar un grupo de trabajo para analizar la información y mejoras para la seguridad operacional y proponer un plan de acción para su implementación.

5.2 Este documento deberá actualizarse de manera rutinaria con mejoras adicionales de todas las fuentes. La recopilación y análisis de datos también deberán ser una tarea continua dentro de la región para asegurar que los riesgos para la seguridad operacional sean identificados, y que se estén tomando las acciones apropiadas para mitigar esos riesgos.