



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Grupos de Trabajo del RASG-PA

**3.3 Equipo a Cargo del Informe Anual Sobre Seguridad Operacional
del RASG-PA (ASRT)**

**3.3.1 Informe Anual 2010 de Seguridad Operacional del
RASG-PA**

INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El Informe Anual de Seguridad Operacional RASG-PA recopila información de seguridad operacional recopilada de la OACI, Boeing e IATA y presenta el análisis realizado por el ASRT sobre los accidentes de aviación en la Región Panamérica.

Los datos analizados para la Región Panamérica continúan identificando a la pérdida de control – en vuelo (LOC-1), excursión de pista (RE) e impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) como las categorías principales de los accidentes mortales para el periodo 2001-2010.

El análisis de las ocurrencias mortales y no mortales también muestran un tipo emergente de accidentes/incidentes relacionados con falla o mal funcionamiento del sistema componente (no del grupo motor) (SCF-NP) y de desconocidos (UNK) en la Región Panamericana.

Referencias:

- Informe de la Reunión RASG-PA/02
- Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA 2011
- Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI
- Hoja de ruta Global de la Aviación (GASR) del ISSG

**Objetivo
Estratégico**

*Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo
estratégico A – Seguridad operacional*

1. Introducción

1.1 El Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI, destaca que “un programa de gestión de riesgo cuantitativo muy eficaz sería aquél en que se tuviese como norma el intercambio de información.”

1.2 La Reunión RASG-PA/02 acordó que el RASG-PA debería tomar parte proactiva y/o un enfoque predictivo a la evaluación de riesgo que requiere una información recopilada relacionada con la seguridad operacional y un enfoque del análisis para formular estrategias de seguridad operacional, pero la falta de información de seguridad operacional, específicamente en la Región Panamérica, hizo difícil que el RASG-PA desarrollara estrategias apropiadas para enfrentar los

asuntos de seguridad operacional en la Región, considerando las limitaciones permanentes de recursos humanos y financieros.

1.3 El RASG-PA consideró que muchos de los problemas de seguridad operacional eran regionales en su naturaleza, por lo tanto, deberían atenderse a nivel regional.

1.4 El RASG-PA puso como objetivo establecer un método que pudiera usarse para analizar y categorizar la información de seguridad operacional, y ser capaz de proporcionar una herramienta valiosa para el proceso de toma de decisiones, con el objeto de desarrollar un programa de trabajo futuro y priorizar sus esfuerzos basados en los riesgos identificados en datos.

1.5 RASG-PA acordó que la información reunida y analizada proporcionaría un enfoque más proactivo y predictivo hacia el análisis de riesgo, sin embargo, para obtener ese nivel la Región necesitaría incrementar el índice de accidentes e incidentes serios notificados a través del uso del ADREP/ECCAIRS, utilizando la taxonomía común CAST/OACI.

1.6 La Reunión del RASG-PA/02 concluyó que el Informe Anual de Seguridad Operacional RASG-PA, deberá ser desarrollado para presentarse en las reuniones anuales regulares del RASG-PA para apoyar un enfoque basado en datos utilizando la información reactiva, proactiva y predictiva para la identificación, priorización e implementación de medidas de mitigación de seguridad operacional en la Región.

1.7 El Informe Anual de Seguridad Operacional desarrollado por el Equipo a Cargo del Reporte Anual sobre Seguridad Operacional es el primer Informe exclusivo de Seguridad Operacional para la Región Panamérica basado en datos proporcionados conjuntamente por OACI, Boeing e IATA.

1.8 El análisis de esta información de seguridad operacional de la aviación fue finalizado a través de contribuciones en especie del personal de seguridad operacional de la aviación de los Estados miembros del RASG-PA, partes interesadas de la aviación y la OACI.

1.9 Este reporte exclusivo Pan América, el cual ha consolidado una visión de la seguridad operacional utilizando fuentes de información de las partes interesadas regionales, es el primero en su tipo a nivel mundial.

1.10 Este reporte es una publicación anual que proporciona información actualizada anualmente de seguridad operacional de la aviación. Esta nota de estudio presenta el Segundo Informe Anual de Seguridad Operacional publicado por el RASG-PA en el año 2011 con información de 2010. El primer reporte, publicado en 2010, corresponde a 2009 y está disponible en la página web del RASG-PA: www.mexico.icao.int/RASG-PA.html

2. Discusión

2.1 El Informe Anual de Seguridad Operacional RASG-PA 2011 recopila y presenta el análisis realizado por el RASG-PA/ASRT sobre los accidentes de aviación en la Región Pan América a través de la extracción de información de seguridad operacional recabada por la OACI, Boeing y IATA.

2.2 Las conclusiones del informe para 2010 son las siguientes:

1. Con relación a la Información de Seguridad Operacional Reactiva, los datos analizados para la Región Panamérica continúan identificando la Pérdida de Control en Vuelo (LOC-1), Excursión de pista (RE), e Impacto contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT) en las categorías de los sucesos fatales más importantes durante el periodo 2001-2010.

2. A pesar que hay diferentes puntos de vista para cada una de las principales categorías entre las partes interesadas, estas conclusiones dependen de la cantidad de información disponible, y en los criterios de análisis utilizados por las partes interesadas respectivamente. Se invita a los usuarios de este informe extraer y usar la información presentada de acuerdo con sus propias preocupaciones de seguridad operación y realidad operacional.
3. Se debería tomar en cuenta que las ocurrencias LOC-I y CFIT parecen tener una tendencia a la baja durante el periodo, lo cual se nota más claramente en el análisis tanto de los incidentes mortales como no mortales. Debería continuarse el monitoreo del comportamiento de las tendencias de estas ocurrencias para determinar el efecto de las respectivas estrategias de mitigación adoptadas en este sentido para reducir su incidencia.
4. El análisis de las ocurrencias tanto mortales como no mortales también mostró la falla o mal funcionamiento del sistema componente (no del grupo motor) (SCF-NP) y las ocurrencias desconocidas (UNK) como tipos emergentes de accidentes/incidentes en la Región Panamérica.
5. Específicamente, las ocurrencias SCF-NP muestran una tendencia a la alza desde el 2005, generalmente sin que los accidentes terminen siendo mortales. El mantenimiento y mal funcionamiento de las aeronaves fueron identificados como amenaza entre los factores contribuyentes más importantes en los accidentes panamericanos en el 2010.
6. Alternativamente, la información de seguridad operacional proactiva muestra un alto nivel de falta de implementación efectiva (LEI) en algunos Estados de la Región. Los Estados ya han empezado a desarrollar una mejora en sus normas, lo cual deberá reflejarse como una exposición más baja a los riesgos. La LEI es una medición de la capacidad de la vigilancia de la Seguridad Operacional del Estado para cada elemento crítico (CE) en la aplicación Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iSTARS) de la OACI.
7. Además, la LEI, con relación a la calificación e instrucción de personal técnico, fue el elemento crítico más afectado en la Región Panamérica. Se considera conveniente llevar a cabo un análisis más completo para determinar si hay una correlación entre la ocurrencia categorizada UNK (que muestra una tendencia a la alza significativa en el periodo de los últimos cinco años) y la calificación e instrucción del personal de investigación de accidentes, con el objeto de desarrollar estrategias apoyadas por la Iniciativa Global de Seguridad Operacional # 4 del GASP para tratar con una eficaz investigación de incidentes y accidentes.
8. La OACI, a través del Programa Universal de Auditoria de Vigilancia de Seguridad Operacional (USOAP), identifica las deficiencias y exhorta a los Estados a desarrollar e implementar planes de acción correctiva para analizar los resultados para mejoras futuras en la seguridad operacional.
9. La compartición transparente y oportuna de la información es otra manera de mejorar la seguridad operacional. RASG-PA exhorta a todas las partes interesadas de la aviación a tomar tales medidas mediante el uso de todas las herramientas disponibles.

10. El Informe Anual de Seguridad Operacional RASG-PA es una fuente objetiva, oportuna, imparcial y transparente de información de seguridad operacional esencial para todas las partes interesadas en la aviación en contar con una herramienta que les permita la toma de decisión acertada en asuntos relacionados con la seguridad operacional.

2.2 El Informe Anual de Seguridad Operacional 2011 estará disponible en el siguiente sitio: www.mexico.icao.int/RASGPA.html

3. Resumen

3.1 El hecho de que las diferentes partes interesadas acordaron desarrollar un informe único para la Región Panamérica asegura la objetividad del resultado del mismo.

3.2 El mismo enfoque colectivo deberá ser seguido para enfrentar los numerosos asuntos pendientes de seguridad operacional en la Región.

3.3 El Informe de Seguridad Operacional del RASG-PA debería ser un modelo a seguir por los Estados para desarrollar su propio informe anual de seguridad operacional que les permitiría identificar las áreas de preocupación a nivel estatal sobre la seguridad operacional y así tomar las medidas apropiadas de mitigación. Esto, de acuerdo con las actividades de implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) de la OACI por parte del Estado y los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) por parte de los proveedores de servicio.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita al RASG-PA a:

- a) aprobar el Informe Anual de Seguridad Operacional 2011 del RASG-PA;
- b) tomar nota sobre las conclusiones presentadas en el Informe; y
- c) exhortar a sus Miembros y partes interesadas de la aviación a tomar las acciones apropiadas en sus áreas de responsabilidad como fueron presentadas en este informe para mejorar la seguridad operacional en la Región Panamérica.