



Cuestión 3
del Orden del Día **Informes del (los) Grupo(s) de Trabajo del RASG-PA**
3.2 **Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)**

INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (ASR) DEL RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
<p>Esta nota de estudio presenta a la Sexta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/6):</p> <ul style="list-style-type: none"> • el resultado de la revisión de la Tercera edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR); • las últimas decisiones del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA con respecto a las próximas ediciones del Informe; y • el plan de trabajo para la producción de la cuarta edición del Informe. 	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none"> • Informe de la Reunión RASG-PA/02 • Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA • Informe de la Reunión RASG-PA/04 • Informe de la Reunión RASG-PA/ESC/14 • Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) • Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) del ISSG 	
Objetivo Estratégico	<i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo Estratégico: A - Seguridad operacional</i>

1. Introducción

1.1 El Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) enfatiza que “un programa de gestión de riesgo cuantitativo muy eficaz sería aquel en que se tuviese como norma el intercambio de información”. La información sobre seguridad operacional compartida y luego procesada por especialistas en análisis de información produce inteligencia de seguridad operacional para la toma de decisiones.

1.2 Esta visión ha sido la base del trabajo del RASG-PA desde sus inicios mediante la adopción de un enfoque proactivo y/o predictivo en la evaluación del riesgo para formular estrategias de seguridad operacional en base a información recopilada y analizada de seguridad operacional.

1.3 Desde sus inicios, el RASG-PA concluyó que un informe anual de seguridad operacional (ASR) deberá ser desarrollado para ser presentado en las reuniones anuales regulares del RASG-PA, a fin de apoyar un enfoque basado en información reactiva, proactiva y predictiva para la identificación, priorización e implementación de medidas de mitigación de riesgos de seguridad operacional en la Región.

1.4 Este producto del RASG-PA ha sido adoptado en otras regiones del mundo que están iniciando sus RASGs; de igual forma, la sede de la OACI publica un informe anual global de seguridad operacional.

1.5 Se esperaría que los Programas de Seguridad Operacional de los Estados (SSP), también como parte de sus procesos nacionales de gestión de la seguridad operacional, concuerden con las ventajas de producir un informe nacional de seguridad operacional dividido en secciones que reflejen los procesos de análisis de información reactiva, proactiva y predictiva, como una forma de poder identificar tendencias, ayudar en la toma de decisiones y medir la madurez que va alcanzando el sistema de gestión para transitar desde la toma de decisiones basados en información reactiva, al inicio a un ambiente donde se tomen decisiones basados en una combinación de fuentes de información reactiva, proactiva y predictiva.

2. **Tercera edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA**

2.1 El borrador de la tercera edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA fue aprobado durante la decimocuarta reunión del Comité Ejecutivo Directivo del RASG-PA (ESC/14) realizada en Seattle, Estados Unidos, del 15 al 16 de agosto de 2012, luego de incorporar una serie de mejoras en el documento y actualizar las cifras de los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

2.2 El ASR fue presentado para la aprobación del RASG-PA/5 (Santiago, Chile, 22 al 24 de octubre de 2012) donde se observó que algunas figuras en el informe preliminar presentaban información relacionada con el número total de accidentes, que incluían a la aviación general, lo cual podría ser mal interpretado y no reflejar de forma clara las significativas mejoras en los índices de seguridad operacional que se están logrando, principalmente, por los principales explotadores aéreos comerciales de Latinoamérica.

2.3 Esto generó un amplio debate sobre la conveniencia o no de mezclar información sobre aviación general con la información de los principales explotadores aéreos comerciales. La Reunión convino en que se debería dividir claramente estas categorías en las figuras donde existía esta combinación y que el Informe debería enfocarse en las áreas donde el RASG-PA podría desplegar acciones de mitigación de riesgo.

2.4 Debido a la naturaleza de los cambios requeridos en el ASR, se acordó en que el ASRT trabajaría en una revisión a la tercera edición de acuerdo con los resultados de las discusiones de los miembros y que el ASR sería aprobado mediante el mecanismo de aprobación expresa del RASG-PA.

2.5 Este proceso concluyó en mayo de 2013, y la tercera edición del ASR fue finalmente publicada en el mes de junio de 2013.

3. **Metodología para el desarrollo del ASR basado en el intercambio de información en un ambiente colaborativo**

3.1 En el desarrollo del ASR, se utiliza al momento datos proporcionados por OACI, Boeing e IATA, para las distintas secciones del informe. En la tercera edición se hace notar que los sucesos de Pérdida de control - en vuelo (LOC-I) e Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) presentan tendencias decrecientes en los últimos años, mientras que las Excursiones de pista (RE) muestran una tendencia creciente, por lo que se recomienda seguir monitoreando estas tendencias para poder determinar el impacto de las estrategias de mitigación.

3.1 En julio de 2013, el equipo que desarrolla el ASR se reunirá en la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica en Lima para trabajar en el desarrollo de la cuarta edición del ASR que, por mandato del RASG-PA ESC, permitirá cambios en la estructura, pero serán realizados considerando los principios de alto nivel que se muestran en el **Apéndice**.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita al RASG-PA/6 a:

- a) tomar nota sobre la información proporcionada en esta nota de estudio; y
- b) solicitar a los Estados a que consideren la producción y publicación de informes anuales nacionales de seguridad operación como parte del proceso de SSP de los Estados.

PRINCIPIOS DE ALTO NIVEL

Este documento contiene los principios de alto nivel del Informe Anual de Seguridad Operacional acordados por el RASG-PA

*Informe Anual de
Seguridad
Operacional*

Contenido

Propósito del Informe	3
Características de la información.....	3
Formato del Informe.....	3
Alcance de la información procesada	3
Que NO es el ASR?	4

DRAFT

Propósito del Informe

El propósito del ASR es recopilar datos e información sobre seguridad operacional (*accidentes, incidentes, eventos, programas de auditoría, programas de informes voluntarios, etc.*) proveniente de fuentes confiables y convertirlos en inteligencia de seguridad operacional para apoyar la toma de decisiones de forma colaborativa y evitar la duplicación de esfuerzos en las regiones NAM, CAR y SAM para disminuir los accidentes aéreos.

Características de la información

La información se clasifica según su naturaleza en reactiva, proactiva y predictiva. De esta forma el ASR también funciona como un indicador sobre el nivel de madurez que la región Panamericana va adquiriendo en sus procesos de gestión de la seguridad operacional, al moverse de la toma de decisiones basadas en información puramente reactiva a un ambiente en donde los indicadores de la información reactiva se complementan con indicadores de procedencia proactiva y predictiva.

El tiempo necesario para alcanzar consenso y para desplegar una acción de mitigación de riesgos de forma colaborativa en el marco del RASG-PA, puede ser de varios meses e inclusive hasta años. Una vez implementada la actividad, pueden pasar varios años para poder percibir una mejora en alguna tendencia. Por este motivo, la información que se incluya en el ASR deberá ser capaz de mostrar tendencias de por lo menos tres años de operación. De acuerdo a lo anterior, la información sobre la base de un año de estadística es irrelevante y no debería formar parte del ASR.

Toda la información que se incluya en el ASR deberá estar respaldada por un proceso sustentable en el tiempo que garantice la disponibilidad en el tiempo (no menos de tres años) de esa información.

Formato del Informe

El informe deberá tener un formato simple y de fácil lectura, con el propósito de atraer la atención a su lectura por parte del personal de alto nivel. El objetivo es que una simple lectura del informe por un alto ejecutivo pueda generar un impacto importante en la toma de decisiones y en la disposición de recursos financieros para la implementación de acciones de mitigación de riesgos.

Para lograr este propósito, se intentará mantener un máximo de 30 páginas y se utilizarán gráficos y tablas para incrementar la efectividad en la comunicación del mensaje que se desea transmitir. El informe será altamente visual.

Alcance de la información procesada

La información que se incluirá en el ASR será solamente la que sea necesaria para los propósitos de la toma de decisiones de forma colaborativa. Se incluirán estadísticas sobre el comportamiento de varios indicadores de la seguridad operacional de la aviación en las regiones NAM, CAR y SAM.

El alto volumen del transporte aéreo de una región o Estado podría esconder condiciones latentes en regiones con menores niveles de actividad; para evitar esta situación, el informe incorporará el detalle que sea identificado, según sea necesario. En principio, se desarrollarán estadísticas que permitan fácilmente comparar el comportamiento de las regiones NAM, CAR y SAM y, dependiendo de la naturaleza de los riesgos que sean identificados, se podría determinar la necesidad de elaborar informes adicionales específicos sobre una región o grupo de Estados en particular.

El ASR del RASG-PA incorporará mayormente información relativa a las regiones NAM, CAR y SAM.

Información global, armonizada y producida por el Intercambio Mundial sobre Información de la Seguridad Operacional (GSIE) podrá ser incorporada en el ASR del RASG-PA para aprovechar las ventajas de comparar el rendimiento de las regiones NAM, CAR y SAM con otras regiones del mundo en materia de seguridad operacional.

El informe se concentrará en producir información de inteligencia de seguridad operacional para las actividades aéreas en las cual se requiere de la toma de decisiones de forma colaborativa para coordinar acciones de mitigación de riesgos. Por ejemplo, la mejora la seguridad en trabajos aéreos en fumigación no estaría dentro del alcance del ASR.

Que NO es el ASR?

- No es un documento para informar sobre acciones de mitigación de riesgos desplegadas por los distintos actores de la aviación;
- No es un medio para promover programas específicos; y
- No es un mecanismo de rendición de cuentas.