



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

**NOTA DE INFORMACIÓN**

CAR/DCA/OPSAN — NI/05  
31/01/14

**Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR  
(CAR/DCA/OPSAN)**

Ciudad de México, México, 18 al 19 de febrero de 2014

**Cuestión 3**

**del Orden del Día: Prioridades de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de las Regiones NAM/CAR**

**3.2 Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA)**

**INFORMES ANUALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE RASG-PA**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

El Informe Anual de Seguridad es desarrollado y publicado por el RASG-PA. Se trata del primer Informe sobre la seguridad exclusivo para la Región Panamericana.

El Informe Anual del RASG-PA Seguridad - Cuarta Edición (2013) presenta un análisis en relación con sucesos de la aviación en la Región Panamericana logrados por el Equipo a cargo del Informe Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA (ASRT) mediante la extracción de información de seguridad operacional obtenida de la OACI, Boeing e IATA.

<i>Objetivos</i>	• Seguridad Operacional
<i>Estratégicos:</i>	
<i>Referencias:</i>	• Informes Anuales de Seguridad Operacional de RASG-PA

**1. Introducción**

1.1 El Informe Anual de Seguridad es desarrollado y publicado por el RASG-PA. Se trata del primer informe sobre la seguridad operacional exclusivo para la Región Panamericana y se basa en los datos de seguridad operacional de la aviación proporcionados por la OACI, Boeing e IATA.

1.2 El análisis de los datos de seguridad operacional de la aviación se completó a través de las contribuciones en especie de personal de seguridad operacional de la aviación de los miembros del RASG-PA. Este tipo de informe, que tiene una visión consolidada de la seguridad operacional utilizando fuentes de información de las partes interesadas regionales, es un componente clave de cualquier RASG. Este informe se publica cada año, y proporciona información actualizada sobre la seguridad operacional de la aviación en la Región Panamericana.

## 2. Sumario Ejecutivo

2.1 Un análisis de la información de seguridad operacional disponible mostró que las principales categorías en las que habría que enfocar las mejoras de la seguridad operacional son:

- Pérdida de control - en vuelo (LOC-I)
- Excursión de pista (RE)
- Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)
- Colisión en el aire (MAC)

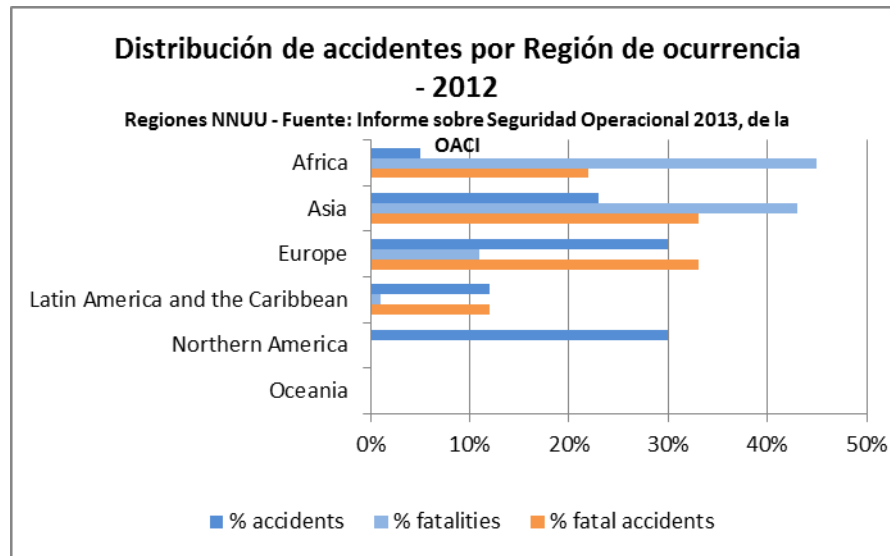
2.2 Cabe notar que existen diferencias en la información de seguridad operacional suministrada por las organizaciones participantes debido a la cantidad de datos disponibles, la calidad y los criterios utilizados en sus respectivos análisis. Por lo tanto, se invita a los usuarios de este informe a que utilicen la información presentada de acuerdo a sus propias inquietudes de seguridad operacional y a su realidad operacional.

2.3 La distribución mundial de los accidentes, accidentes mortales y víctimas mortales por región aparece en la Tabla 1 y en la Figura 1. Si bien África sólo representó el 5% del total de accidentes, 45% de todas las víctimas mortales se ubicaron en esa región. Norteamérica no experimentó accidentes mortales, mientras que en Oceanía no hubo accidentes en 2012. Obsérvese que se ha utilizado las Regiones de Naciones Unidas en esta Tabla.

**Tabla 1. Estadísticas de accidentes y tasas de accidentes - 2012. Fuente: Informe sobre Seguridad Operacional 2013, OACI**

Región NNUU	Accidentes	Tasa de accidentes	Accidentes mortales	Víctimas mortales	% accidentes	% accidentes mortales	% víctimas mortales
África	5	4.8	2	167	5%	22%	45%
Asia	23	2.7	3	161	23%	33%	43%
Europa	30	4.2	3	42	30%	33%	11%
América Latina y el Caribe	12	3.8	1	2	12%	12%	1%
Norteamérica	29	2.8	0	0	30%	0%	0%
Oceanía	0	0.0	0	0	0%	0%	0%
Mundo	99	3.2	9	372			

Figura 1. Accidentes por Región de ocurrencia - 2012



2.4 Según las estadísticas del Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP)/Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Notificación de Incidentes de Aviación (ECCAIRS) de la OACI<sup>1</sup>, la cantidad de accidentes mortales y el total de víctimas mortales durante 2012 en la Región Panamericana, tanto para las operaciones regulares de transporte aéreo comercial con aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) por encima de 27,000 kilogramos como para las operaciones de la aviación general en aeronaves con una MTOM por encima de 2,250 kilogramos se mantuvo por debajo del promedio variable de los 10 años anteriores (2002-2011). Las siguientes Tablas brindan las cifras específicas para cada tipo de operación.

Tabla 2. Operaciones regulares de transporte aéreo comercial (MTOM por encima de 27,000 kilogramos)

Accidentes en operaciones regulares de transporte aéreo comercial <sup>2</sup> - PAN AMERICA			
Masa máxima de despegue por encima de 27,000 kilogramos			
Fuentes: Boeing - ADREP/ECCAIRS de la OACI			
Año	Total de accidentes <sup>3</sup>	Accidentes mortales <sup>4</sup>	Total de víctimas mortales
Promedio 2002-2011	23.9	1.2	59.9
2011	27	0	0
2012	4	0	0

1 Los datos ADREP/ECCAIRS de la OACI utilizados en este informe fueron consultados el 19 de julio de 2013.

2 Operación regular de transporte aéreo comercial: un servicio aéreo que está abierto al público en general y que es operado de conformidad con un cronograma publicado o con una frecuencia regular tal que constituye una serie sistemática y fácilmente reconocible de vuelos, en los que miembros del público pueden hacer reservaciones en forma directa, de conformidad con el DOC 9626 de la OACI.

3 Accidentes según la definición del Anexo 13 de la OACI.

4 Accidente mortal: un accidente en el cual por lo menos un pasajero o miembro de la tripulación fallece o fallece posteriormente (dentro de los 30 días de ocurrido el accidente).

**Tabla 3. Accidentes en operaciones de la aviación general (MTOM de 2,250 a 27,000 kilogramos)**

<b>Accidentes en operaciones de la aviación general<sup>5</sup> - PAN AMERICA</b>			
<b>Masa máxima de despegue de 2,250 a 27,000 kilogramos</b>			
<b>Fuente: ADREP/ECCAIRS de la OACI</b>			
<b>Año</b>	<b>Total de accidentes</b>	<b>Accidentes mortales</b>	<b>Total de víctimas mortales</b>
<b>Promedio 2002-2011</b>	<b>219</b>	<b>57.4</b>	<b>137.4</b>
<b>2011</b>	<b>110</b>	<b>27</b>	<b>58</b>
<b>2012</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>16</b>

2.5 Cabe notar que los eventos LOC-I y CFIT mostraron una tendencia decreciente, especialmente al final del período; no obstante, siguen representando el tipo de accidente con el más alto riesgo de víctimas mortales, mientras que el fallo/mal funcionamiento de sistema/componente (no grupo motor) (SCF-NP) es una categoría emergente en la Región que representa el 50% de los accidentes de 2012, tal como se muestra en la Tabla 1.

2.6 Notoriamente, muchos sucesos fueron clasificados como Desconocidos (UNK) o no correspondieron a una categoría, aún cuando, en la mayoría de los casos los informes contenían suficiente información como para codificarlos bajo una categoría apropiada. Esto apunta a la necesidad de mejorar la calidad de los datos en la Región, especialmente con respecto a los sucesos relacionados con la aviación general.

2.7 En contraste, la información proactiva de seguridad operacional contenida en el ASR, extraída de los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI, mostró 11 Estados de la Región Panamericana que mantienen bajos niveles de Implementación efectiva (EI) de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. La falta de calificación e instrucción efectivas del personal técnico representa el Elemento crítico (CE) del USOAP más significativamente afectado en la Región. Valdría la pena determinar si existe una correlación entre este CE y los sucesos clasificados como UNK, los cuales muestran una tendencia creciente para la aviación general durante el período de los últimos 10 años, a fin de desarrollar estrategias relacionadas con la Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional – *Investigación Efectiva de Incidentes y Accidentes*, del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI.

2.8 Es de especial importancia el hecho que las áreas técnicas que muestran los niveles más bajos de EI fueron los Servicios de Navegación Aérea (ANS), Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA) e Investigación de Accidentes e Incidentes (AIG). Las mejoras en estas áreas deberían tener prioridad en la Región CAR, debido al continuo pronóstico de crecimiento de las operaciones de transporte aéreo comercial.

2.9 Los resultados de la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA (IOSA) revelaron que los principales hallazgos fueron los procesos de instrucción y calificación de personal. Esto, sumado a los hallazgos de la Entidad central de vigilancia (CMA)/USOAP, indica que esta área no sólo involucra a los Estados sino también a los explotadores y/o proveedores de servicio.

<sup>5</sup> Aviación general: para fines de este informe, una operación de aviación general incluye todas las operaciones de la aviación civil, excepto las operaciones regulares y no regulares de transporte aéreo comercial.

2.10 El RASG-PA está comprometido a mejorar la seguridad operacional de la aviación y permitir una cooperación y comunicación transparentes entre las principales partes involucradas en la seguridad operacional de la aviación en la Región Panamericana.

### **3. Conclusión**

3.1 Se invita a la Reunión a revisar la información de seguridad operacional presentada y revisar las anteriores ediciones anteriores de los Informes Anuales de Seguridad Operacional del RASG-PA y otra documentación relacionada del RASG-PA, incluyendo el material de instrucción que se puede descargar en: [www.rasg-pa.org](http://www.rasg-pa.org). Para información adicional comuníquese con: [info@rasg-pa.org](mailto:info@rasg-pa.org). Se insta a los miembros del RASG-PA a compartir sus datos de seguridad operacional.