

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/22-NE/21
20/05/09

**VIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/22)**

(Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad operacional

**Cuestión 5.5 del
Orden del Día:**

Informe de Seguridad 2008 – Resumen Ejecutivo (IATA)

(Nota de estudio presentada por La Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA)

Introducción

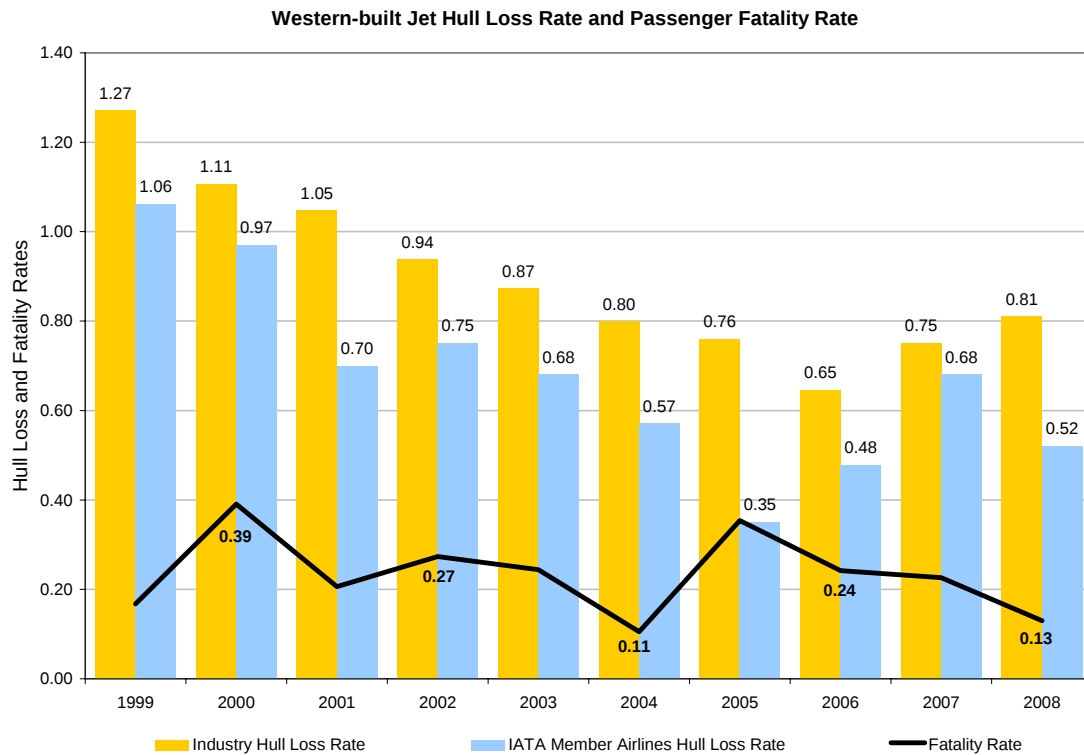
1. El objetivo del informe sobre la seguridad de IATA es presentar las estrategias de prevención con la intención de mejorar la seguridad dentro de la industria del transporte aéreo. Estas estrategias se basan en las conclusiones analíticas de los accidentes que se produjeron en 2008.
2. En total, 109 accidentes se produjeron en 2008. En comparación con 2007, el desglose es el siguiente:

Año	Jet	Turboprop	Western-built Jet Hull Loss Rate	Accidentes Fatales	Fatalidades
2008	66	43	0.81	23	502
2007	57	43	0.75	20	692

3. Desde una perspectiva regional, los índices de accidentes en la Comunidad de Estados Independientes (CEI), Latinoamérica y el Caribe, el Oriente Medio y Norte de África, América del Norte y Europa aumentó en contraste con 2007. En África, Asia y el Pacífico y el Norte de Asia, el índice de accidentes se redujo en 2008 en comparación con 2007.

4. En general, las compañías aéreas miembros de IATA superaron a la industria en términos de seguridad, con un índice de accidentes del 0.52 medido en pérdida total de una aeronave construida en occidente por millón de vuelos comerciales. El índice de accidentes para las compañías aéreas miembro se redujo en comparación con 2007.

5. En 2008, el número de víctimas mortales disminuyó en comparación con el año anterior. El índice de fatalidad disminuyó de 0.23 muertes por millón de pasajeros en 2007 a 0,13 por millón de pasajeros en 2008.



6. Basado en los resultados de los análisis de accidentes, IATA ha desarrollado las siguientes estrategias de prevención para hacer frente a las principales problemáticas de seguridad, como parte del Programa de Seguridad de Seis Puntos (Six-point Safety Program):

Prevención de Salidas de Pista

- a) Las Salidas de Pista fue el caso más frecuente de accidente en 2008, lo que representa un 25% de los accidentes.
- b) Más de la mitad (57%) de las salidas de pista dio como resultado a una pérdida total de aeronave y el 14% tuvo participación de víctimas mortales.
- c) Errores de manipulación en la cabina de vuelo, deficiencias en la infraestructura aeroportuarias y el mal funcionamiento en la aeronave están entre los factores contribuyentes en este tipo de accidente.

7. Estrategia de prevención: IATA lanzará una Herramientas de Seguridad en Pista (Runway Safety Toolkit) para 2009, que se ocupará de las salidas de pista, incursión y confusión en pista.

Reducción de daños en tierra

- a) Los daños en tierra fue el segundo tipo más predominante de accidente, posterior de las salidas de pista.
- b) Los eventos de daños en tierra representaron el 17% del total de los accidentes del año pasado, la mitad de estas compañías aéreas fueron miembros de IATA.
- c) Mas de un tercio (38%) de los accidentes citados en daños en tierra, fueron por errores por parte del personal de tierra y es el factor contribuyente.

8. Estrategia de prevención: Seguimiento del lanzamiento del Programa de Auditoría Seguridad de Operaciones en Tierra (ISAGO) en 2008, IATA llevara a cabo 80 auditorias ISAGO para el 2009, mejorando la seguridad, mientras que reducirá lesiones al personal y daños en rampa.

Implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad

- a) En casi un tercio (30%) de los accidentes, la deficiente gestión de la seguridad por parte del operador se señaló como un factor contribuyente.
- b) Esto incluye deficiencias en lo que respecta a las políticas y objetivos de seguridad del operador, la gestión de riesgo, aseguramiento de la seguridad y fomentar la seguridad.
- c) La mayoría (69%) de los accidentes esta relacionado con la deficiencia en la gestión de la seguridad del operador, implicando también deficiente supervisión normativa por parte del Estado.

9. Estrategia de prevención: IATA proporcionara nuevo material de orientación sobre Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS) y seguirá ayudando a las compañías aéreas con SMS en su implementación a un nivel regional e individual.

Mejora en la seguridad de las operaciones de mantenimiento

- a) Un 15% de los accidentes en el año 2008 involucraron eventos de mantenimiento.
- b) En más de la mitad (57%) de los accidentes fueron relacionados con un caso de mantenimiento, deficiencias en las operaciones de mantenimiento por parte de operador también se señaló como un factor contribuyente.

- c) Esto incluye: deficiencias en la documentación técnica, no registros por parte de mantenimiento, utilización de partes falsas, modificaciones no aprobadas y una deficiente capacitación del personal de mantenimiento.

10. Estrategia de prevención: El programa de Seguridad de Seis Puntos, ahora incluirá un segmento dedicado a la gestión de seguridad en las operaciones de mantenimiento.

Problemáticas de Seguridad Regional

- a) Los operadores con sede en la Comunidad de Estados Independientes (CEI) y Latinoamérica y el Caribe, tuvieron el mayor índice de accidentes regionales en el año 2008 y experimentó el mayor aumento en sus índices de accidentes, en comparación con 2007.
- b) Casi un tercio (30%) de los accidentes con operadores CEI tuvieron fatalidad; más de una cuarta parte (26%) de los que implicaron a países de Latinoamérica y el Caribe, también tuvieron un resultó en fatalidad.
- c) Mal funcionamiento de aeronaves, deficiencias en la gestión de la seguridad del operador y la supervisión normativa por parte del Estado, así como la no-adhesión a procedimientos operativos estándar de las tripulaciones de vuelo se encuentran entre los principales factores que contribuyeron a los accidentes con los operadores de estas dos regiones.

11. Estrategia de prevención: IATA seguirá ayudando a sus líneas aéreas miembros y sus socios no miembros, Estados y otras partes interesadas de la industria para mejorar la seguridad al abordar las problemáticas regionales, mediante el uso de herramientas bien establecidas, como el Programa de Seguridad Operacional de IATA (IOSA), ISAGO y SMS.

12. En 2009, IATA se enfocara en ayudar a sus miembros a través de estos tiempos difíciles, manteniendo como una alta prioridad la seguridad. El plan de trabajo mundial de seguridad aérea fue producido y desarrollado en el interés de establecer un único nivel de seguridad aérea en todo el mundo por el Grupo de Estratégico de Seguridad de la Industria (Industry Safety Strategy Group - ISSG). IATA tiene un papel clave en este grupo y en la aplicación regional de la hoja de ruta. La estrategia de Seguridad de IATA es coordinar con el plan de trabajo con el fin de reducir la duplicidad de esfuerzos y armonizar los recursos en todo el mundo. A través de esta y otras iniciativas, IATA sigue trabajando con las compañías aéreas, autoridades reguladoras y otras partes interesadas de la industria para fortalecer los programas de seguridad e introducir nuevas iniciativas, lo que aumentará la seguridad operacional a una escala mundial.

Acción Solicitada a los Estados CLAC

13. IATA solicita a los Estados miembros de CLAC tomar nota de las cifras e indicadores expuestos en este reporte y hace un llamado para que se realice un nuevo esfuerzo a fin de mejorar los indicadores de seguridad operacional que dicen relación con Latinoamérica.