

Artículo Nº 23 /2024

INFORME EJECUTIVO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA OACI 2024



*Por Victor Villalobos Collao. Director de Asuntos Aeronáuticos.
30 de septiembre de 2024. 10 Min. Lectura.*

Cada año, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), elabora el Informe de seguridad operacional, en esta oportunidad corresponde al año 2024, que proporciona actualizaciones sobre indicadores de seguridad, accidentes y factores de riesgo relacionados, correspondientes al año anterior, cuya finalidad es mejorar la seguridad del sistema de transporte aéreo mundial, objetivo estratégico rector y fundamental de la OACI.

En este sentido, la OACI trabaja continuamente para abordar y mejorar la seguridad de la aviación mundial mediante las actividades y objetivos coordinados que se describen en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), elaborado por dicha organización.

Las iniciativas del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), se supervisan mediante la evaluación que realiza la OACI de los parámetros de seguridad operacional de la aviación a nivel mundial y regional sobre la base de principios de gestión de riesgos establecidos, un componente central de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) elaborados actualmente por los Estados.

En todas las actividades coordinadas de seguridad operacional hay un esfuerzo por lograr un equilibrio entre el riesgo evaluado y los requisitos que plantean las estrategias de mitigación de riesgos prácticas, alcanzables y eficaces que se han definido.

Los Estados miembros de la OACI están obligados a notificar accidentes e incidentes graves de conformidad con el Anexo 13 “Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos” a través del sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI.



“Estas impresionantes cifras de seguridad, reflejan la dedicación y el trabajo duro de toda la comunidad de la aviación”, afirmó el presidente del Consejo de la OACI, Salvatore Sciacchitano. “Nuestro objetivo inquebrantable sigue siendo cero muertes en la aviación comercial”.

“Alcanzar este ambicioso objetivo requiere un esfuerzo colectivo. Juntos podemos y haremos que los cielos sean aún más seguros para todos los pasajeros y miembros de la tripulación”.

El informe en cuestión, indica que el 2023 fue el año más seguro del último quinquenio en términos de indicadores de seguridad como la tasa mundial de accidentes, el número de accidentes mortales, el total de víctimas mortales y la tasa de mortalidad.

Lamentablemente, en 2023 se produjo un accidente mortal que se cobró la vida de 72 personas. Si bien se trata de una mejora neta en comparación con 2022, cuando siete accidentes provocaron 160 muertes, no deja de subrayar la importancia del trabajo de la comunidad de la aviación para garantizar que la seguridad siga siendo una prioridad máxima en el sector.



“La OACI se ha comprometido a impulsar nuevas mejoras a través de nuestro Plan global para la seguridad operacional de la aviación y de iniciativas específicas que aborden las áreas de alto riesgo. Estamos mejorando nuestros programas de auditoría, actualizando las normas mundiales y proporcionando asistencia personalizada a los Estados miembros”, señaló el Secretario General de la OACI, Juan Carlos Salazar.

“Hacemos un llamamiento a todos nuestros socios, gobiernos, aerolíneas, aeropuertos, proveedores de servicios de tránsito aéreo y fabricantes, para que intensifiquen sus esfuerzos en materia de seguridad operacional y colaboren estrechamente con la OACI”.

A continuación, un resumen ejecutivo del Informe de seguridad operacional 2024.

Como se señaló el año 2023 fue el más seguro de los últimos cinco años en términos de indicadores de seguridad (tasa global de accidentes, número de accidentes mortales, total de víctimas mortales y tasa de mortalidad), lo que se puede apreciar en la Figura 1, cual proporciona una visión general de la seguridad para dicho año en término de operaciones comerciales programadas que involucraron a aeronaves con un peso máximo de despegue certificado (MTOW) más de 5 700 kg.

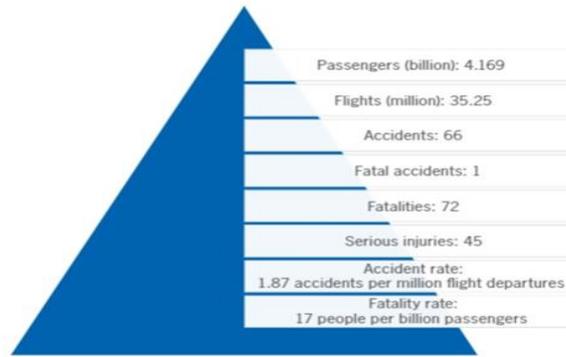


Figure 1. | Safety Overview 2023

Según los macrodatos de la OACI, como se indica en la Chart 1, que se muestra más adelante, el tráfico mundial de pasajeros siguió aumentando en 2023 con alrededor de 4.200 millones de pasajeros transportados en todo el mundo, frente a los 3.200 millones de pasajeros de 2022.

Aunque todavía está ligeramente por debajo de los niveles previos a la pandemia (2019), con 4.500 millones de pasajeros transportados a nivel mundial, el tráfico de pasajeros en 2023 aumentó un 30% con respecto a 2022. Como se indica en el Chart 2, el número de salidas de vuelos para operaciones comerciales regulares siguió aumentando aproximadamente un 13 por ciento, con más de 35 millones de salidas en 2023, frente a los 31 millones de 2022.

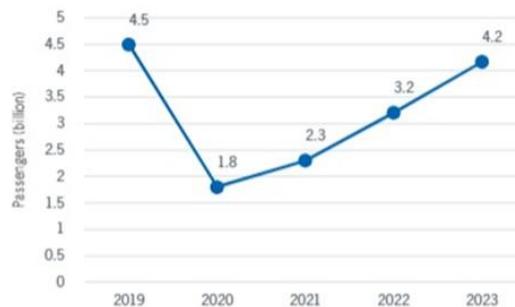


Chart 1. | Global traffic of passengers (billion)

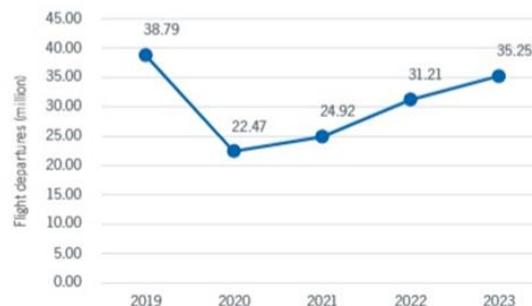


Chart 2. | Global traffic of flight departures (million)

Las estadísticas anuales de accidentes que se muestran en el Chart 3 indican un ligero aumento en el número total de accidentes y una disminución de la tasa mundial de accidentes en 2023. De 2022 a 2023, hubo un aumento del 3,1 por ciento en el número total de accidentes, según lo informado por los Estados, señalando que las salidas de vuelos aumentaron alrededor de 13 por ciento durante el mismo período de tiempo. La tasa mundial de accidentes es de 1,87 accidentes por millón de salidas en 2023 disminuyeron un 17,9% respecto a la tasa de 2022, que fue de 2,05 accidentes por millón Salidas.

Tal como se define en el Anexo 13 de la OACI — Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, los accidentes utilizados para estas estadísticas fueron revisados, validados y verificados por el Estudio de Validación de Ocurrencias de la OACI (OVSG), e implicaba operaciones comerciales regulares de aeronaves con un MTOW superior a 5 700 kg.

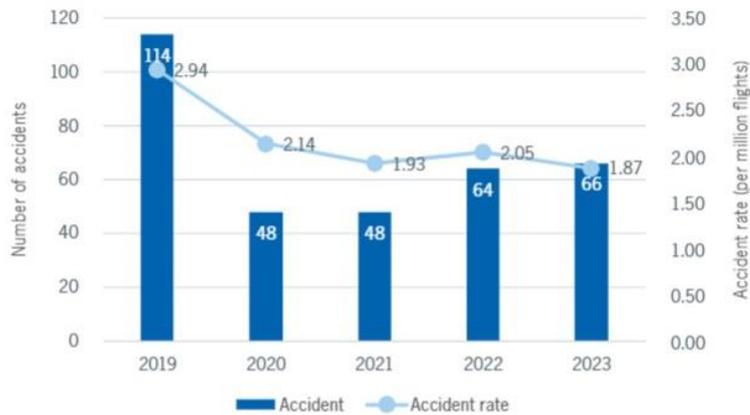


Chart 3. | Accident records: 2019–2023 scheduled commercial operations

El 2023, los accidentes regulares de transporte aéreo comercial se saldaron con 72 muertes, lo que representó un aumento de más de una disminución del 50 por ciento con respecto a las 160 de 2022, así como una disminución de la tasa de mortalidad de 17 personas por mil millones pasajeros del 50 por mil millones en 2022.

El número de accidentes mortales disminuyó significativamente de siete en 2022, a uno en 2023. En la Tabla 1 y la Figura 2 se muestra el número de accidentes mortales y las víctimas mortales asociadas por área de acreditación de la oficina regional de la OACI.

Table 1. | Number of fatal accidents and fatalities by ICAO region in 2023

ICAO Region	Number of fatal accidents	Number of fatalities
Asia and Pacific (APAC)	1	72
Eastern and Southern Africa (ESAF)	Nil	Nil
Europe and North Atlantic (EUR/NAT)	Nil	Nil
Middle East (MID)	Nil	Nil
North America, Central America and Caribbean (NACC)	Nil	Nil
South America (SAM)	Nil	Nil
Western and Central Africa (WACAF)	Nil	Nil



Figure 2. | Number of fatal accidents by ICAO region in 2023

Los Chart 4 y 5 presentan datos relacionados con accidentes mortales para operaciones comerciales programadas. Gráfica 6 Proporciona una tendencia histórica de 10 años para las operaciones comerciales programadas.

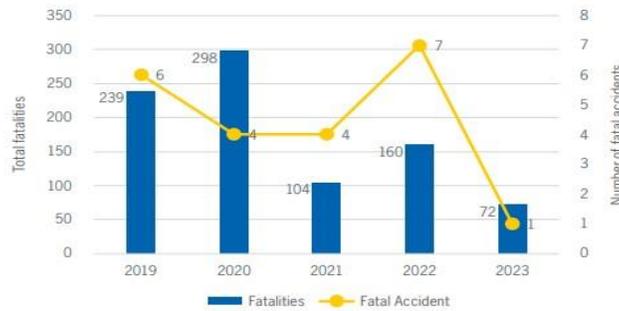


Chart 4. | Fatal accident records: 2019–2023 scheduled commercial operations

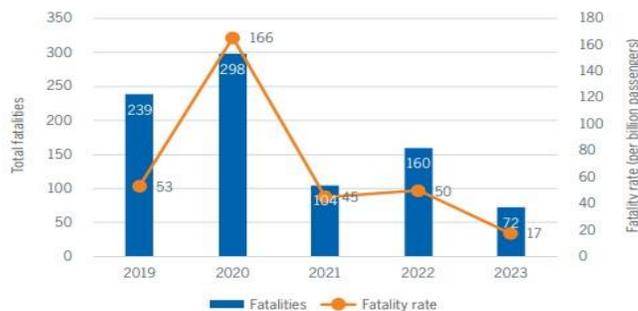


Chart 5. | Fatality records: 2019–2023 scheduled commercial operations

Lo que muestra el tráfico aéreo comercial programado en 2023 es que la tasa de mortalidad se redujo a 17 personas por cada mil millones de pasajeros en 2023, en comparación con las 50 personas por cada mil millones de pasajeros en 2022. La tasa de accidentes a nivel mundial disminuyó a 1,87 accidentes por millón de salidas en 2023, en comparación con los 2,05 de 2022.

En el Chart 7 y 8, muestra que entre los años 2019 a 2023, la tendencia del número anual de accidentes disminuyó. El más alto el recuento registrado en este período fue en 2019, con 114 accidentes. El número de accidentes disminuyó tanto en 2020 como en 2021; Sin embargo, vale la pena señalar que durante este tiempo hubo una importante disminución del tráfico de pasajeros y vuelos debido a las medidas adoptadas por los gobiernos para minimizar la propagación del COVID-19.

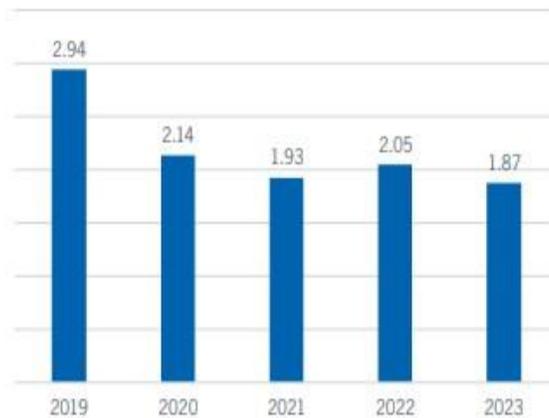


Chart 7. | Global accident rates (accidents per million departures)

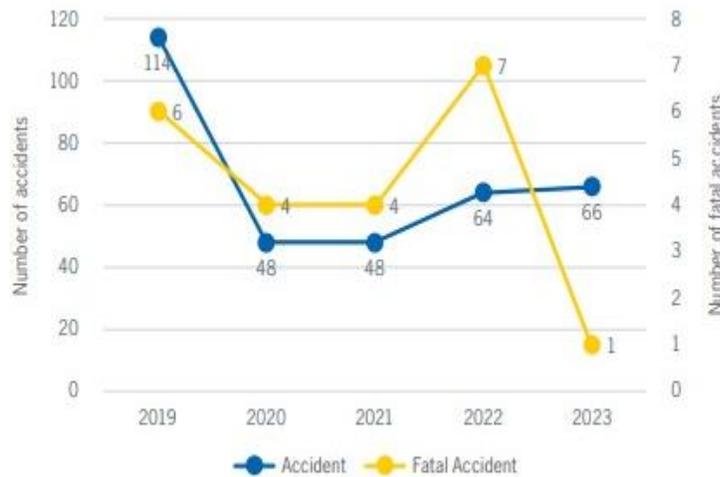


Chart 8. | Accident trend (2019-2023)

En 2022, cuando se levantaron las restricciones por la pandemia, el transporte aéreo comenzó su camino a la recuperación. En 2023, el tráfico de pasajeros y vuelos siguió aumentando, mientras tanto, el número de accidentes solo aumentó ligeramente y el número de accidentes mortales disminuyó significativamente.

El Chart 9 muestra que el número de muertes asociadas con los accidentes fatales antes mencionados disminuyó de 160 en 2022 a 72 en 2023. El año 2023 registró el menor número de muertes en los últimos cinco años.

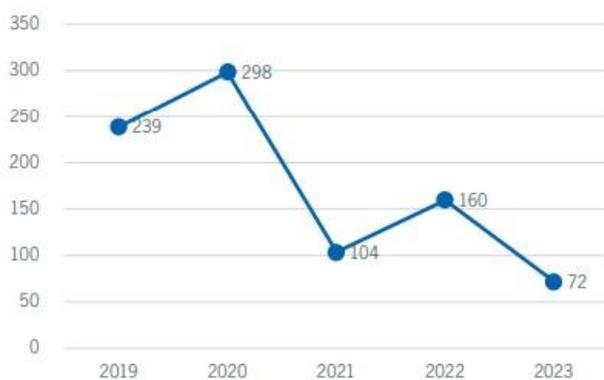
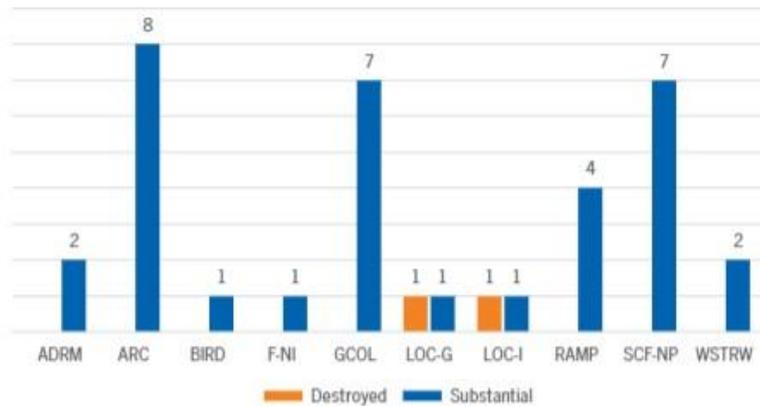


Chart 9. Fatalities trend (2019–2023)

El informe también ofrece un desglose detallado de los accidentes por categoría de ocurrencia en 2023. Los accidentes por turbulencia (TURB) fueron los más frecuentes, seguidos de los accidentes relacionados con el contacto anormal con la pista (ARC). Estas dos categorías combinadas representaron alrededor de la mitad de todos los accidentes del año. Cabe destacar que hubo un accidente mortal relacionado con la pérdida de control en vuelo (LOC-I) que resultó en las 72 muertes registradas en 2023.

En cuanto a los daños a las aeronaves, dos aviones resultaron destruidos durante el año: uno debido a un accidente de pérdida de control en tierra (LOC-G) y el otro a causa de un accidente LOC-I. Además, ocho aviones sufrieron daños importantes por accidentes relacionados con ARC.

Otras categorías que contribuyeron a accidentes con daños sustanciales a las aeronaves incluyeron aeródromo (ADRM), choque de aves (BIRD), colisión terrestre (GCOL), asistencia en tierra (RAMP), falla o mal funcionamiento del sistema/componente (no relacionado con el motor) (SCF-NP) y cizalladura del viento o tormenta eléctrica (WSTRW).



El informe destaca cinco categorías de incidentes de alto riesgo a nivel mundial (G-HRC) identificadas por la OACI.

Estas G-HRC son:

Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT).

Pérdida de control en vuelo (LOC-I).

Colisión en el aire (MAC).

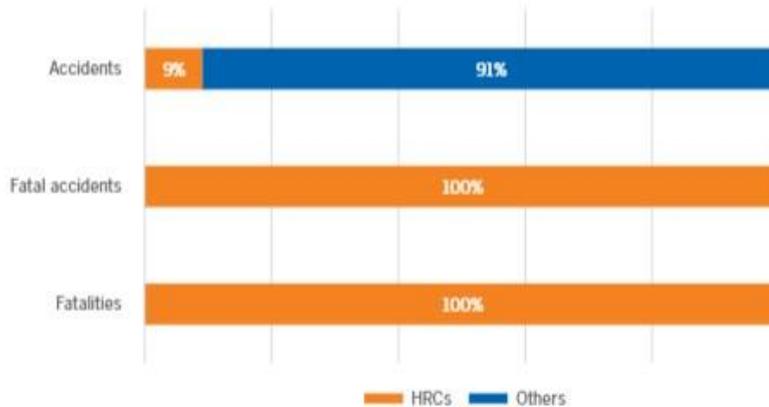
Salida de pista (RE).

En 2023, estas G-HRC representaron en conjunto el 100 % de las muertes, el 100 % de los accidentes mortales y el 9 % del número total de accidentes.

Estas categorías de ocurrencia de alto riesgo a nivel mundial, están consideradas en el GASP, la OACI las identifica como una serie de categorías mundiales de ocurrencias de alto riesgo (G-HRC) que deben ser para mitigar el riesgo de muertes.

Basado en las muertes reales, el alto riesgo de mortalidad por accidente o el número de accidentes e incidentes, así como resultado del análisis de los datos de seguridad recopilados de fuentes de información proactivas y reactivas de la OACI y otras organizaciones no gubernamentales.

En el siguiente gráfico, se muestra que, en el año 2023, los cinco G-HRC para operaciones regulares de transporte aéreo comercial representaron el 100% de las muertes, el 100% de los accidentes mortales y el 9% del número total de accidentes.



Conclusiones.

La visión del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación, es alcanzar y mantener el objetivo de cero muertes en operaciones comerciales para 2030 y más allá. Para lograrlo, es necesario identificar y abordar los riesgos de seguridad operacional, principalmente los riesgos de seguridad operacional globales.

El año 2023 fue el más seguro de los últimos cinco años en términos de indicadores de seguridad, en operaciones comerciales programadas que involucraron aeronaves con un peso máximo de despegue certificado (MTOW) más de 5 700 kg. Lo anterior, fundamenta que el avión es el medio de transporte más seguro del planeta.

La seguridad aérea es una prioridad para la industria de la aviación, para lo cual, se han implementado numerosos mecanismos de control para minimizar la probabilidad de accidentes aéreos. El incremento del tráfico aéreo conlleva un aumento en el riesgo de accidentes. Para mantener unos niveles de seguridad adecuados, ha sido necesaria una mejora progresiva en la Gestión de la Seguridad Operacional.

El objetivo de la seguridad operacional es una disminución progresiva del número de accidentes independientemente del crecimiento de tráfico aéreo. En la medida en que los riesgos para la seguridad operacional y los errores operacionales se mantienen bajo un grado razonable de control, un sistema tan abierto y dinámico como la aviación, se puede considerar seguro.

La seguridad operacional es un proceso continuo en el tiempo que se va alimentando con los cambios que se van produciendo. Con respecto a nuestro país, mantenemos un nivel de 94,65%, en las ocho áreas del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional, alcanzando valores de 100% en cuatro de ellas. Con estos valores, Chile se ubicó en el segundo lugar de la Región Sudamericana y octavo lugar en el mundo, muy por sobre la meta internacional del 75%. Además, mantenemos cero accidentes en Transporte Público por más de 40 años.

Bibliografía:

Extracto del Informe de seguridad operacional de la OACI 2024.