



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes

EXÁMENES REALIZADOS A LA TRIPULACIÓN DE VUELO DESPUÉS DE UN ACCIDENTE
PARA DETECTAR SUSTANCIAS PROBLEMÁTICAS

(Nota presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

Los Estados y la industria de la aviación han aumentado el nivel de seguridad operacional y han reducido la tasa de accidentes, a través de iniciativas para promover la seguridad aeronáutica, que incluyen la incorporación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI en las estructuras normativas nacionales. Una parte integral de esas mejoras ha sido el amplio cumplimiento de los SARPS de la OACI, lo cual ha contribuido significativamente a propiciar un enfoque colaborativo en la prevención de accidentes a nivel internacional. Para asegurar que la prevención continúe siendo un elemento primordial en la reducción de los accidentes, la OACI y los Estados deberían identificar los SARPS existentes sobre aspectos de la investigación de accidentes que podrían interpretarse de diferentes maneras o que convendría actualizar. Uno de tales aspectos es los exámenes bioquímicos de la tripulación de vuelo después de un accidente, para detectar el uso problemático de ciertas sustancias. Aunque los SARPS de la OACI hacen referencia a los exámenes posteriores a un accidente, la falta de un proceso común para la investigación de accidentes, en particular para los exámenes bioquímicos después de un accidente, hace que algunos Estados no estén en condiciones de determinar debidamente la presencia de sustancias problemáticas o su efecto en el desempeño.

Decisión: Se invita a la Asamblea a:

- a) Recomendar que la OACI revise los SARPS y textos de orientación existentes para determinar si se requiere una norma específica para promover la realización de exámenes bioquímicos de la tripulación de vuelo, prontamente después de un accidente de aviación, para detectar sustancias problemáticas; y
- b) Recomendar que la OACI, después de estudios y consultas, presente al 39º período de sesiones de la Asamblea recomendaciones de enmienda o de inclusión de una norma sobre esta actividad.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo Estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> <i>Manual de medicina aeronáutica civil</i> (Doc 8984) <i>Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación</i> (Doc 9654)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el último decenio se ha visto un enorme progreso en la seguridad aeronáutica. Los viajes por vía aérea son más seguros que nunca, en gran parte gracias a la cooperación y colaboración entre Estados, la OACI y la industria, en la forma de abordar sus responsabilidades, con un propósito común y uniforme. Cuando ocurre un accidente de aviación, es crítico que los Estados y la industria de la aviación trabajen conjuntamente para identificar los factores que puedan haber conducido al accidente, mitigar los peligros identificados y, en definitiva, prevenir otros accidentes, identificando los factores contribuyentes. El cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos de la OACI contribuye en gran medida a asegurar la coherencia y la armonización del trabajo de prevención de accidentes a nivel internacional.

1.2 Los Estados deben asegurar que las investigaciones se centren en obtener la mayor cantidad posible de información para ayudar a determinar prontamente la causa de los accidentes y las medidas necesarias para mitigar riesgos futuros. Es por lo tanto crítico investigar todos los factores que puedan haber contribuido a un accidente. Los factores de desempeño humano, en particular, son un elemento importante en los eventos que conducen a un accidente, y con frecuencia se citan como una causa primaria. Inmediatamente después de un accidente de aviación, los investigadores deben poder recoger, preservar y examinar pruebas percederas, y determinar si hay sustancias problemáticas que puedan haber afectado el desempeño del personal en puestos críticos para la seguridad operacional. Los actuales SARPS y textos de orientación de la OACI no requieren específicamente tales exámenes a los miembros de la tripulación que hayan sobrevivido a un accidente o a otras personas con funciones críticas para la seguridad operacional.

2. ANÁLISIS

2.1 La OACI ha tratado el tema del uso problemático de sustancias y de la aptitud psicológica en los Anexos y textos de orientación. El Anexo 1 — *Licencias al personal* y el Anexo 2 — *Reglamento del aire* contienen normas dirigidas al personal con funciones críticas para la seguridad operacional. Según esas normas, una persona no ejercerá las atribuciones de su licencia y las habilitaciones conexas, ni desempeñará una función crítica para la seguridad operacional, mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera afectar su desempeño. También se exige que los titulares de licencias se abstengan de todo uso indebido de tales sustancias. Un método recomendado hace referencia a la función de los Estados contratantes en el proceso de prevención del uso problemático de sustancias en la aviación. Los Estados contratantes deberían asegurarse, en lo posible, de que todos los titulares de licencias que hagan cualquier tipo de uso problemático de sustancias sean identificados y retirados de sus funciones críticas para la seguridad operacional, y de que esas personas no reanuden sus funciones críticas para la seguridad operacional hasta que el uso de sustancias problemáticas se haya tratado exitosamente o haya cesado.¹

2.2 Aunque el *Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación* (Doc 9654) contiene orientaciones sobre los programas de prevención, no se dan orientaciones específicas sobre una responsabilidad particular del Estado del explotador o de un explotador de identificar y prevenir el uso problemático de ciertas sustancias por parte de las tripulaciones de vuelo y de otras personas críticas para la seguridad operacional, aunque ambos están en una situación única para abordar el problema. Sin embargo, el Estado del explotador puede exigir a sus explotadores que realicen exámenes a sus empleados que tengan funciones críticas para la seguridad operacional, para detectar el uso problemático de ciertas sustancias.

¹ Anexo 1 de la OACI, Recomendación de la Sección 1.2.7.3 del Capítulo 1.

2.3 Dado que el período inmediatamente después de un accidente aéreo es crítico para determinar posibles factores causales, Estados Unidos considera que las disposiciones actuales de los Anexos de la OACI no contemplan suficientemente, ni exigen la realización de exámenes al personal crítico para la seguridad operacional, después de un accidente, para detectar sustancias problemáticas.

2.4 Aunque históricamente la incidencia del uso problemático de sustancias ha sido baja, los exámenes después de un accidente pueden descartar rápidamente uno de los posibles factores contribuyentes. Además, los exámenes rutinarios después de un accidente podrían determinar si el uso problemático de ciertas sustancias entre el personal crítico para la seguridad operacional sigue siendo un problema relativamente infrecuente.

2.5 Al promulgar una norma de la OACI que defina un enfoque común para que los Estados realicen exámenes al personal crítico para la seguridad operacional después de un accidente, a fin de detectar sustancias problemáticas y comuniquen sus resultados, se promovería la aceptación internacional y la implementación de tales programas. En este sentido, si se produce un accidente, se esperaría que el explotador asegure que se realicen exámenes, oportunamente después del accidente, como parte de un programa establecido de conformidad con las normas del Estado del explotador. El explotador estaría obligado a organizar esos exámenes, independientemente del lugar en donde ocurra el accidente. Si el Estado del explotador no tiene requisitos adecuados de exámenes bioquímicos posteriores a un accidente siguiendo protocolos internacionales, sería necesario establecerlos. Además, la norma permitiría que el Estado del suceso solicite esos exámenes si el Estado del explotador no ha establecido los requisitos para un programa de exámenes. Dado que los exámenes sistemáticos después de un accidente incluirían información personal delicada, es necesario determinar el proceso y los métodos utilizados para cumplir la norma.