

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación****COMISIONES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES Y
ASEGURAMIENTO DE SU INDEPENDENCIA**

[Nota presentada por FIVA AF

(Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias)]

RESUMEN

La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias unifica los intereses de las víctimas de la aviación comercial en todo el mundo, con el fin de lograr las mejores prácticas comunes respecto a los accidentes aéreos, aspirando a perfeccionar la atención a las víctimas y sus familias, los derechos de los pasajeros y la seguridad aérea. La Federación da continuidad al trabajo de colaboración con la OACI iniciado en 1983 por el *Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación, ACVFG*.

Recientes informes basados en las auditorías del USOAP a los Estados Miembros subrayan una falta de cumplimiento en el establecimiento de comisiones de investigación y en el aseguramiento de la independencia que requieren. En el Anexo 13 y en los textos de orientación conexos se indica que es necesario otorgar independencia tanto al proceso de investigación como a la misma autoridad de investigación de accidentes.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- instar a los Estados Miembros a constituir las comisiones de investigación de accidentes;
- instar a los Estados Miembros a que aseguren la independencia de las comisiones de investigación;
- instar al Consejo de la OACI a que elabore criterios para cualificar la independencia de las comisiones de investigación de accidentes; y
- instar al Consejo de la OACI para que las auditorías del USOAP identifiquen el cumplimiento tanto de la existencia de las comisiones de investigación de accidentes como de su independencia.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con todos los Objetivos Estratégicos – <i>Seguridad operacional; Seguridad de la aviación y facilitación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> <i>Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, Parte I — Organización y Planificación (Doc 9756)</i> <i>Manual de Políticas y Procedimientos de Investigación de Accidentes e Incidentes (Doc 9962)</i>

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por FIVA AF.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El término “autoridad de investigación de accidentes” se incorporó al Anexo 13 en 1981 y muchos Estados lo adoptaron en sus legislaciones y reglamentaciones. Desde el 2000 el término se utiliza en los textos de orientación relacionados con AIG, por consiguiente el término se menciona en las preguntas pertinentes del protocolo en las auditorias del USOAP de la OACI.

1.2 Los Estados establecerán una autoridad de investigación de accidentes, independiente de las autoridades estatales de regulación de la aviación y de otras entidades y prestadores de servicios que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación. La orientación sobre la independencia de una autoridad de investigación de accidentes figura en el Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, Parte I-Organización y Planificación (Doc 9756) y en el Manual de Políticas y Procedimientos de Investigación de Accidentes e Incidentes (Doc 9962)

2. ANÁLISIS

2.1 Recientes informes basados en las auditorias del USOAP a los Estados Miembros subrayan una falta de cumplimiento en un buen número de países del establecimiento de esas comisiones de investigación y muy especialmente del aseguramiento de la independencia que esta requieren.

2.2 Respecto a los Estados que no cuentan con los recursos adecuados para investigar accidentes o incidentes, el establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) podría ser la solución más práctica en la medida de lo posible.

2.3 En el Anexo 13 y en los textos de orientación conexos se indica que es necesario otorgar independencia tanto al proceso de investigación como a la misma autoridad de investigación de accidentes. Dicha “independencia” evita conflictos de interés, reales o percibidos y mejora la credibilidad de la autoridad de investigación de accidentes.