



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NCMC/5 — NE/03
17/11/22

**Quinta Reunión de Coordinadores/as Nacionales de Supervisión Continua
para las Regiones NAM/CAR (NCMC/5)**
Ciudad de México, México, 15 – 16 de noviembre de 2022

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Actualizaciones del Programa de Asistencia Sistémica (SAP) NACC de la OACI**

**EL PROYECTO LLAVE EN MANO (TURNKEY) SOBRE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES (AIG)
DE AVIACIÓN PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta un resumen del Proyecto llave en mano (Turnkey) sobre AIG de la Oficina NACC y sus expectativas en lo relativo al aumento futuro en la implementación AIG.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 5
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, doceava Edición, julio de 2020• Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI• Documento del Proyecto llave en mano (Turnkey) sobre AIG de la Oficina NACC

1. Introducción

1.1 Sin duda, la actividad de investigación de accidentes es una de las acciones más antiguas que están enfocadas en la gestión de la seguridad operacional. Sin embargo, en los últimos años, se ha hecho aparente que muchos de los Estados no le han dado una prioridad adecuada a esta actividad, lo cual aumenta el riesgo.

1.2 A través del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), la OACI ha buscado identificar las fortalezas de los sistemas de aviación de los Estados mediante la evaluación de sus habilidades para cumplir con los compromisos adquiridos a través del Convenio de Chicago y sus Anexos técnicos respecto a la implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. A partir de que este programa comenzó con el enfoque en las áreas de operaciones (OPS) y aeronavegabilidad (AIR), estas áreas, por supuesto, tuvieron más atención, y, por ende, lograron un nivel de cumplimiento más alto en el contexto general de la aviación internacional. Conforme el programa avanzó para incluir otras áreas, como la de investigación de accidentes (AIG), se resaltaron las deficiencias.

1.3 El escenario actual revela la necesidad de poner más atención a la investigación de accidentes, no solo por su contribución directa a la prevención de accidentes, sino también por su participación en los Programas de Seguridad Operacional de los Estados, en los cuales es un importante proveedor de datos para análisis.

2. Falta de implementación del AIG en la Región Caribe (CAR)

2.1 En el contexto de la Región CAR (Estados del Caribe y Centroamérica), los datos disponibles indican que existen deficiencias importantes en el área AIG. La primera preocupación es la falta de independencia de la autoridad de accidentes de aviación, formalmente presente únicamente en tres Estados. Actualmente hay diecisiete Estados cuya Autoridad de Aviación Civil (AAC) tiene la responsabilidad de investigar accidentes e incidentes.

2.2 La prevalencia de este tipo de estructura termina afectando las actividades de investigación, sobre todo la eficiencia, la cual no siempre es percibida. Además de generar potenciales conflictos de interés, lleva a la desmovilización del sector AIG, ya que la AAC tiende a dar prioridad a las actividades reguladoras y de supervisión, lo cual afecta las tareas de investigación que se consideran como “subsidiarias”.

2.3 Otra preocupación está cercanamente relacionada con la anterior y se refiere a la organización y a la dotación del personal. Lamentablemente, solo unos pocos Estados adjudican personal adecuado (en cantidad y calidad) para cumplir con los requerimientos AIG. En la mayor parte de los casos, estar bajo la AAC es un factor importante, ya que la actividad de investigación no es vista como una prioridad por la AAC para la adjudicación de recursos cuando se disputan otras áreas dentro de la autoridad.

2.4 La tercera preocupación está relacionada con la realización de investigaciones y está basada principalmente en la falta de implementación de documentación adecuada (por ejemplo, procedimientos, material de orientación, políticas, etc.). Como resultado, la Región CAR tiene una brecha significativa entre lo deseable y los servicios de investigación existentes.

2.5 Uno de los factores importantes que deben considerarse en AIG es la viabilidad de contar con una autoridad de investigación de accidentes completamente operacional, especialmente cuando nos referimos a Estados pequeños en los que los sistemas de aviación no son tan complejos. Para estos casos, la adopción de un enfoque regional basado en el establecimiento de Organizaciones Regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), tiende a ser la mejor opción.

2.6 Sin embargo, para la adopción del modelo RAIO, un mínimo de cumplimiento con algunos de los requerimientos internacionales más importantes es siempre necesario. Por ejemplo, la necesidad de establecer una autoridad de investigación que sea independiente persiste, aún en el modelo RAIO, ya que la entidad regional es únicamente responsable para la actividad operacional, la cual es, la realización misma de la investigación (lo cual ya representa, por sí mismo, mucho del esfuerzo requerido para el área AIG).

2.7 Además, cada Estado debe garantizar, dentro del nivel de legislación primaria, la posibilidad de delegar las investigaciones, una protección adecuada de la información de seguridad operacional, y los poderes para los investigadores (tanto nacionales como extranjeros/regionales) para que cuenten con acceso irrestricto al lugar de la ocurrencia y con la custodia de la evidencia, lo cual es esencial para la realización oportuna de la investigación.

3. Suministro de asistencia a los Estados para el desarrollo de capacidades en AIG

3.1 El Proyecto Turnkey se presentó a los Estados del Caribe y de Centroamérica como un medio de asistencia en el área AIG para:

- a) Construir/mejorar la capacidad nacional en la investigación de accidentes e incidentes;
- b) Habilitar el establecimiento/consolidación de los mecanismos de cooperación para la investigación (ICM); y
- c) Habilitar la adopción futura para el establecimiento de una RAIO

3.2 El Proyecto está estructurado en cuatro fases, cada una consistente de una sesión de instrucción dirigida al desarrollo de los elementos necesarios para habilitar que el Estado cumpla, como mínimo, con todas las obligaciones relacionadas con AIG emanadas del Convenio de Chicago y el Anexo 13.

3.3 En cada sesión se presentaron requerimientos internacionales en detalle y los participantes tuvieron la oportunidad de poner en práctica la información suministrada.

3.4 El despliegue de las sesiones se realizó de la siguiente manera en 2022:

- Sesión 1 – Legislación y reglamentación primaria, desplegado del 25 al 29 de abril;
- Sesión 2 – Procesos, medidas, sistemas y medios, desplegado del 23 al 27 de mayo;
- Sesión 3 – Procedimientos, desplegado del 18 al 22 de julio; y
- Sesión 4 – Programa de instrucción, Plan de instrucción y Registros de la instrucción recibida, desplegado del 26 al 28 de septiembre.

3.5 Es probable que se coordine una sesión adicional para consolidar la información suministrada y aclarar cualquier duda potencial (esto depende de la disponibilidad de los fondos remanentes de las sesiones previas).

3.6 A la fecha, la implementación del Proyecto Turnkey AIG NACC ha sido posible gracias al apoyo directo de la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos y del Proyecto RLA09801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP), los cuales patrocinaron las sesiones realizadas en Miami.

3.7 Bahamas, Barbados, Belize, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, República Dominicana, Trinidad y Tabago y ECCAA tuvieron un rol activo en las sesiones.

4. Siguintes pasos en la asistencia AIG

4.1 Una fase de seguimiento está en fase de planificación para brindar asistencia activa a los Estados en sitio. Esto otorgará una oportunidad para apoyar las actividades de Estados seleccionados que estén efectivamente comprometidos con el aumento de sus niveles de implementación efectiva en AIG. La OACI está buscando opciones de donación para patrocinar esta fase de seguimiento.

4.2 AIG es una de las áreas menos implementadas en los Estados de la Región CAR y esto hace que sea extremadamente importante tener un compromiso activo del personal clave dentro de las autoridades, para que los esfuerzos de la OACI sean efectivos en su mayor parte.

5. Acción sugerida

5.1 En este sentido, la Secretaría insta a los Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCMC) a:

- a) reconocer los beneficios brindados por el Proyecto a la fecha;
- b) buscar el apoyo de sus Administraciones para el desarrollo del área AIG;
- c) monitorear la implementación de las lecciones aprendidas, y
- d) promover el compromiso del personal de implementación AIG en las actividades de seguimiento del proyecto.