



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 29: Mecanismos de coordinación de la implantación regional de la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea

ESTRATEGIA Y ACCIÓN CONTINENTALES PROPUESTAS PARA LA CREACIÓN DE ORGANIZACIONES REGIONALES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

[Nota presentada por los 54 Estados contratantes², miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta una propuesta para la creación de organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes de aviación (RAIO) de los Estados africanos en el marco del mecanismo de cooperación regional de investigación de accidentes e incidentes (AIG), de conformidad con el Anexo 13 - *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* al Convenio de Chicago y la Política Común Africana de Aviación Civil (AFCAP).

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

- a) tomar nota de la información que figura en la nota;
- b) solicitar a la OACI que apoye a los Estados africanos en la creación de las RAIO en el marco de un mecanismo de cooperación regional y continental;
- c) solicitar a la OACI que apoye a la CAFAC en la elaboración de un plan de acción, la movilización de recursos y la coordinación de los Estados miembros para crear las RAIO; y
- d) solicitar a la OACI que continúe abordando los retos que plantea la investigación de accidentes e incidentes a través del Plan África-Océano Índico (AFI) y otras iniciativas pertinentes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional de la OACI.
--------------------------------	--

¹ Las versiones en inglés y francés fueron proporcionadas por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República del Congo, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

Referencias:	<i>Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004)</i> <i>Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures (Doc 9962)</i> <i>Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9946)</i> <i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I—Organización y planificación (Doc 9756)</i> A39-14: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables Política Común Africana de Aviación Civil (AFCAP).
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Algunos Estados miembros de la OACI tienen dificultades para llevar a cabo la investigación de accidentes e incidentes debido a la insuficiencia de recursos financieros, técnicos y humanos cualificados. La OACI presta asistencia mediante los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y apoya a las RAIO, a través de las cuales, grupos de Estados pueden colaborar y compartir recursos para mejorar sus capacidades de investigación. Las RAIO desempeñan una función importante prestando asistencia a los Estados contratantes en el cumplimiento de sus responsabilidades en relación con la investigación de accidentes e incidentes.

1.2 El 22 de febrero de 2010, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 13 de las normas y métodos recomendados del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, que incluye la posibilidad de delegar las investigaciones en organizaciones regionales de investigación de accidentes.

1.3 Actualmente, ya se han creado y puesto en funcionamiento cinco RAIO en diferentes regiones del mundo. África cuenta con una sola RAIO, a saber, la Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA), la cual no es suficiente para los Estados africanos, ya que solo abarca 7 de los 54 Estados del continente. Se estima que la creación de RAIO puede dar lugar a economías de escala al mancomunar y compartir los recursos necesarios, lo que permitiría a Estados con recursos insuficientes llevar a cabo investigaciones eficaces y eficientes, cumpliendo así sus obligaciones en virtud del Artículo 26 del Convenio de Chicago.

1.4 Este tipo de colaboración para la creación de RAIO entre los Estados africanos mejorará la normalización de las investigaciones de accidentes e incidentes, así como la eficacia y eficiencia, al tiempo que optimizará el uso de los recursos.

1.5 Según los últimos resultados obtenidos en el marco de las actividades del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, uno de los ámbitos de auditoría con menor nivel de implementación efectiva (EI) en lo que respecta a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados africanos sigue siendo el de la AIG.

1.6 La RAIO desempeña una función importante en el establecimiento y la aplicación de reglamentos armonizados de AIG que facilitarán el proceso de investigación y mejorarán la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados y el cumplimiento de los requisitos del Anexo 13, de otros Anexos conexos y de preguntas del protocolo (PQ) de la AIG en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del USOAP.

2. ANÁLISIS

2.1 Uno de los métodos más importantes para mejorar la seguridad operacional es determinar objetivamente las causas de los accidentes de aviación, de modo que se puedan tomar las medidas adecuadas para evitar que se repitan acontecimientos similares. El Artículo 26 del Convenio de Chicago exige que los Estados en los que se produzca un accidente de aviación (que ocasione muerte o lesión grave, o implique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios de navegación aérea) investiguen el suceso.

2.2 Muchos Estados, especialmente de África, no disponen de los recursos necesarios para investigar toda la gama de accidentes e incidentes de aviación y llevar a cabo análisis exhaustivos de los datos recibidos. Para esos Estados, la creación de una RAIO, con una mancomunidad de investigadores cualificados y recursos suficientes, es una solución para lograr la implementación efectiva de un sistema de investigación y prevención. Por lo tanto, la creación de una organización de investigación de este tipo garantizará la exactitud y credibilidad del proceso de investigación y de sus constataciones.

2.3 El objetivo de la presente nota es reunir a todas las partes interesadas en la creación y gestión de las RAIO, con el fin de promover el enfoque de la cooperación regional entre los miembros de las comunidades económicas regionales a nivel continental para la investigación de accidentes e incidentes en las regiones, de conformidad con lo encomendado en la Resolución A39-14 de la Asamblea.

2.4 Según las últimas previsiones a 20 años de la OACI (utilizando la base de 2015), el tráfico mundial de pasajeros crecerá a un ritmo del 4,3% anual entre 2015 y 2035. África es la tercera región del mundo que más rápido crece en términos de tráfico internacional, con una tasa media anual de crecimiento del 6,1%, en comparación con el promedio mundial de 5,8%. Por lo tanto, es fundamental establecer un mecanismo para mitigar los accidentes previsible que puedan producirse como consecuencia del creciente volumen de tráfico. Por lo tanto, todos los Estados contratantes deberían prestar debida atención a la necesidad de crear una RAIO.

2.5 Además, en lo que respecta a la tasa media anual de accidentes de 2018 [Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP), julio de 2019], la tasa media de accidentes por millón de salidas en África fue de 5,27, frente a la tasa media mundial de accidentes de 1,75 en ese mismo año. Esto requiere un examen serio y exige que los Estados africanos trabajen en estrecha colaboración para abordar la cuestión.

3. CONCLUSIONES

3.1 Es necesario un fuerte compromiso político para la creación de las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes. Para cumplir las obligaciones derivadas de las disposiciones de la OACI y hacer frente a los desafíos que se plantean, los Estados necesitan un órgano regional de investigación que tenga las siguientes características:

- a) que sea independiente;
- b) que tenga libre acceso a las pruebas;
- c) que cuente con los recursos financieros, humanos y operativos adecuados, incluidas las instalaciones necesarias; y
- d) que posea un alto grado de competencia, integridad y experiencia profesionales.

3.2 Este enfoque, que se ajusta a los objetivos del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* de la OACI (GASP, Doc 10004), también es una oportunidad para trabajar en un entorno de colaboración y permitir a los Estados africanos mejorar su nivel de EI de la AIG, que actualmente está por debajo del 50%.

3.3 Por lo tanto, la creación de las RAIO es un enfoque pragmático y realizable con el objetivo final de crear organismos continentales que tengan las siguientes ventajas:

- a) eliminar la duplicación de esfuerzos (por ejemplo, el uso de un dispositivo común de lectura y análisis de datos);
- b) lograr economías de escala;
- c) permitir que los investigadores de la región adquieran experiencia más rápidamente;
- d) ayudar a lograr la independencia de las investigaciones; y
- e) mejorar la EI en el ámbito de auditoría de la AIG.

— FIN—