



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica**

**CUMPLIMIENTO DEL USOAP DE LA OACI Y DIFICULTADES PARA LOS ESTADOS PEQUEÑOS**

[Nota presentada por Trinidad y Tabago con el apoyo de Jamaica y los Estados miembros de la OACI que también son miembros de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)]

**RESUMEN**

En la presente nota se destacan las dificultades que enfrentan los Estados pequeños que deben cumplir los requisitos del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y el consiguiente bajo nivel de implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS). Actualmente, se audita a todos los Estados con la misma norma, independientemente del nivel de complejidad de su aviación, de si fabrica o diseña y construye, o de si se trata de un Estado que simplemente tiene una serie de aeronaves matriculadas.

Trinidad y Tabago considera que los resultados de las auditorías y el bajo nivel de implementación efectiva de los SARPS del Anexo 13 se deben al Anexo y los textos de orientación que los Estados intentan con dificultad cumplir.

En esta nota se sugiere que la OACI debería crear un grupo de expertos o un sistema para examinar los procesos utilizados en la auditoría y/o evaluación del cumplimiento de un Estado de los SARPS del Anexo 13 y el Doc 9756, *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* de modo que sean similares a los del Anexo 8 – *Aeronavegabilidad* y el Doc 9760, *Manual de Aeronavegabilidad*, en que la función de aeronavegabilidad está clara para los Estados de diseño, fabricación, del explotador y de matrícula.

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

- a) reconocer que existe una diferencia real en el nivel de implementación efectiva del Anexo 13 entre los Estados menos desarrollados y los Estados con industrias de aviación complejas, que incluyen la fabricación de aeronaves, y aquellos que no tienen capacidad de fabricación;
- b) recomendar al Consejo que se cree un grupo de expertos para evaluar medios de cumplimiento distintos de la delegación de la responsabilidad de investigación de accidentes y la RAIO.
- c) recomendar a la OACI que examine la factibilidad de reorganizar el Anexo 13 y el Doc 9756, de modo que se trate de manera diferente a los Estados de diseño y fabricación, ya sea como documento aparte o subdividido.
- d) recomendar a la OACI que elabore protocolos de auditoría que permitan adoptar políticas y procedimientos apropiados como medio para demostrar el cumplimiento de los SARPS distintos de la creación de organizaciones.
- e) recomendar que se instituya un proceso para enmendar los manuales de procedimientos conexos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de cumplimiento de la vigilancia de la seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Reducidas
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 de la OACI Anexo 8 de la OACI Doc 9756 de la OACI El Doc 9760 de la OACI, Volumen I proporciona un nivel de orientación para la Organización y los Procedimientos y el Volumen II está dedicado a la Certificación de diseño y el Mantenimiento de la aeronavegabilidad.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En esta nota se procura presentar una solución alternativa para los Estados que tienen dificultades para cumplir los requisitos del Anexo 13, el USOAP y el enfoque de observación continua de la OACI.

1.2 Se propone que se trate a los Estados con un entorno de aviación menos complejo de conformidad con el sistema de larga data empleado para evaluar el cumplimiento del Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* de la OACI, es decir, los Estados de diseño o fabricación demostrarán un nivel apropiado de competencia mediante el marco regulatorio y el personal capacitado y calificado, entre otros requisitos.

1.3 Se propone además que será mucho más efectivo, eficiente y productivo que los Estados miembros elaboren e implementen los procedimientos pertinentes y que eso cumplirá los requisitos de auditoría, en lugar de tener que demostrar la capacidad de llevar a cabo investigaciones complejas.

1.4 Asimismo, se reconoce que el Capítulo 5, 5.1, del Anexo 13 contempla la delegación total o parcial de cualquier investigación. Sin embargo, esto no es necesariamente factible para muchos países, entre otras cosas, debido a la complejidad de las leyes, la responsabilidad y las implicaciones políticas.

1.5 Se propone que se encomiende a los Estados que cuenten con un sistema para llevar a cabo la investigación de accidentes, y que demuestren que lo poseen, **lo que garantiza la independencia de la investigación.**

## 2. ANÁLISIS

2.1 En los últimos 17 años, Trinidad y Tabago y otros Estados del Caribe se han enfrentado con el problema de cumplir los requisitos del Anexo 13 para la investigación de accidentes, incluida la necesidad de recurrir a un investigador independiente.

2.2 En diversos informes de auditorías efectuadas en Estados de la región del Caribe se sigue observando que el cumplimiento del Anexo 13 de la OACI se mantiene relativamente bajo y constituye un desafío para los Estados pequeños.

2.3 Como solución a este desafío, una de las recomendaciones que se ha debatido repetidas veces durante los últimos cinco años, incluso con los representantes de la AESA en el Caribe y la oficina NACC, ha sido la creación de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes que cuente con el personal y los recursos adecuados, pero por diversos motivos, esto sigue siendo un problema.

2.4 Trinidad y Tabago considera que este enfoque no resolverá por sí solo los problemas ya que ninguna organización puede tener básicamente en reserva a todo el personal capacitado, calificado y experimentado los 365 días del año, las 24 horas del día. Conseguir las instalaciones y mantenerlas actualizadas solo será una de las diversas dificultades.

2.5 En esta nota se propone que resulta mucho más efectivo, eficiente y productivo y se cumplen los requisitos de la auditoría si los Estados deben demostrar y **demuestran que cuentan con un sistema que facilita la independencia de la investigación, libre de interferencias y sesgos.**

2.6 En nuestra experiencia, en los países del Caribe un importante grupo de inspectores ha recibido varias horas de instrucción presencial en investigación de accidentes, pero no está calificado para dirigir ninguna investigación de accidentes porque no tiene experiencia práctica en el puesto de trabajo (OJT). La experiencia práctica normalmente se adquiere en los accidentes, y nosotros procuramos eliminar accidentes e incidentes graves, por lo tanto, el enfoque puede ser contraproducente.

2.7 Los pequeños Estados insulares similares a Trinidad y Tabago actualmente no tienen una actividad compleja de aviación que les permita contar con los recursos técnicos, humanos y financieros necesarios para llevar a cabo una investigación de accidentes con eficiencia.

2.8 La experiencia adquirida en varios incidentes de aviación a lo largo de los años indica que estos se pueden resolver de manera satisfactoria mediante la cooperación con los diversos Estados de diseño y fabricación cada vez que se produzca un incidente. Eso también ha funcionado cada vez que se produjo un accidente en la región.

2.9 Para poner en perspectiva este argumento, tenemos operando en el Caribe y en Trinidad y Tabago, entre otros, Boeing 777, Boeing 737, ATR 72, ATR 42, Cessna Caravan, Boeing 767, Embraer 190 y numerosos helicópteros. No estamos seguros de que la AESA o la compañía Boeing estén dispuestas a compartir sus sistemas de datos de diseño para el análisis de los registradores de datos de vuelo y los registradores de voz del puesto de pilotaje de modo que los Estados puedan hacer un análisis significativo de las últimas horas o minutos de un vuelo.

2.10 Lo que se pretende poner de relieve es que una auditoría que pretenda sugerir que un Estado cuenta con todas las instalaciones y recursos para los diferentes tipos de aeronaves que operan en su jurisdicción y un accidente o incidente puede resultar demasiado optimista.

### 3. PROPUESTA

3.1 Se debería examinar la estructura de estas auditorías de la OACI para que tengan en cuenta la complejidad de las operaciones en un Estado en particular en diversas partes del mundo.

3.2 Se propone que se adopten los principios del Anexo 8 para el Anexo 13 y se establezcan directrices similares a las que rigen la estructura del Doc 9760, en que las responsabilidades de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los Estados se tratan de manera diferente de las correspondientes al diseño, producción y fabricación de aeronaves.

3.3 Se deberían modificar el *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* (Doc 9756) Parte 1 y el *Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9962) conexos para que se basen en las competencias de modo que se audite a todos los Estados en función de normas que se puedan cumplir.

3.4 Debe quedar claro que se requerirá a un Estado del suceso que también sea un Estado con responsabilidades de diseño y fabricación que responda a un conjunto diferente de preguntas del protocolo, o a todas las preguntas, a diferencia de aquellos Estados que no tienen industrias de aviación complejas ni se encargan del diseño o la fabricación.

3.5 Por lo tanto, con un Anexo 13 modificado y un manual de guía para procedimientos de investigación de accidentes, los Estados estarán en condiciones de lograr y demostrar el cumplimiento del Anexo.

#### 4. CONCLUSIÓN

4.1 Todos los Estados desean estar en condiciones demostrar que cuentan con un sistema para llevar a cabo investigaciones de accidentes de manera efectiva e independiente.

4.2 Una alternativa efectiva a intentar tener esos recursos dentro del personal es ser capaces de utilizar recursos limitados contando con procedimientos apropiados que reconozcan la capacidad de los Estados de conseguir los recursos técnicos apropiados con escasa antelación. Como ya se indicó, para la delegación de la investigación de accidentes también es necesario que existan leyes y procedimientos pertinentes que podrían resultar poco prácticos o inviables.

4.3 Se propone que esto lo resuelva cada Estado implementando esas leyes y reglamentos y los procedimientos de orientación conexos que protejan la independencia del investigador a cargo y la investigación.