



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**CONTRIBUCIÓN DE LOS MECANISMOS DE COOPERACIÓN AIG
A LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Nota presentada por Argentina)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta una propuesta sobre cómo los mecanismos de cooperación AIG, creados como una solución intermedia y/o transitoria a una RAIO, pueden ser una herramienta válida para abordar una problemática mundial, relacionada con la investigación de accidentes e incidentes, que es la independencia de los organismos AIG, conforme lo expresa el punto 3.2 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, de la OACI.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a tomar nota sobre la propuesta presentada en esta nota de estudio y tomar las acciones que considere pertinentes.

<i>Acción</i>	Las acciones propuestas se presentan en la Sección 5.
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico — <i>Seguridad operacional</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene repercusiones financieras para la OACI.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 de la OACI <i>Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación</i> (Doc 9756) <i>Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes</i> (Doc 9946) Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional 2015 (HLSC 2015) Mecanismos de cooperación AIG, por ejemplo: ARCM, ENCASIA, GRIAA

¹ La versión en español fue proporcionada por Argentina.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Es sabido que los resultados de una investigación de un accidente tienen como objetivo encontrar las causas y los factores contribuyentes que se interrelacionaron para la ocurrencia del accidente, y realizar, si corresponde, las recomendaciones necesarias con el propósito de contribuir a la mejora de la seguridad operacional de la industria.

1.2 Para poder identificar las causas reales y los factores contribuyentes se necesita que la investigación se desarrolle en un contexto donde el organismo de investigación tenga independencia e imparcialidad para llevar adelante la investigación y poner a la luz todas las deficiencias de seguridad que hubo en el sistema y permitieron que el accidente ocurriera.

2. ANÁLISIS DEL PROBLEMA

2.1 A fin de asegurar la independencia de los organismos AIG, preferentemente que no estén dentro de la órbita de la AAC, la OACI ha establecido a partir de la enmienda 16 al Anexo 13, que ya está establecido como norma, que los organismos AIG deben ser independientes. Esta premisa es tan importante que también es una de las PQ de las Auditorias USOAP, lo que da por resultado que esta norma mayoritariamente los Estados no la pueden cumplir, a nivel global.

2.2 Para lograr la independencia, los organismos AIG:

Primero, deberán transitar un largo camino a nivel legislación, ya que tendrán que modificar o crear la legislación básica aeronáutica donde se establezca esta condición. Este camino es muy difícil y por lo general lleva años, debido a que estas cuestiones se debaten a un alto nivel del Estado que involucra el poder legislativo, el poder judicial, y por último el poder ejecutivo y, además, todo este proceso tiene un final incierto.

Segundo, esta independencia del organismo AIG implica para el Estado la creación de un nuevo organismo dentro de la estructura estatal, que se traduce en un staff de personal altamente calificado y, lógicamente, un presupuesto que asegure que este organismo cumpla con las normas y métodos recomendados establecidos en el Anexo 13 y documentos conexos. Para la mayoría de los Estados, esto es visto como un gasto y no como una inversión en seguridad operacional del sistema aeronáutico del Estado. Todo esto, sin considerar el tamaño del sistema aeronáutico que puede ir de más de millones de vuelo por año a cientos de miles, y desde centenas de sucesos a decenas o menos de sucesos investigables en el año, según el Anexo 13.

2.3 Ante estos planteos descriptos, la OACI sabiamente desarrolló el Doc. 9946, que trata sobre la creación de Organismos Regionales de Investigación de Accidentes "RAIO", lo que sería la solución para los diferentes Estados que conforman una región, con diferentes tamaños de sistemas aeronáuticos, condición, situación y recursos de los organismos AIG.

2.4 Estas organizaciones RAIO deben realizar las investigaciones de accidentes e incidentes conforme a las Normas y Métodos recomendados, con independencia e imparcialidad, colaborando con aquellos Estados donde el organismo AIG no es independiente y puede delegar parcial o totalmente la investigación.

2.5 Al respecto, la experiencia nos dice que en la actualidad este tipo de organizaciones regionales de investigación no han dado el resultado esperado por dos cuestiones simples:

- a) Estas organizaciones necesitan de una estructura orgánica funcional, personal administrativo y un staff de investigadores altamente calificados, lo cual presupone que cada Estado que participe deba aportar recursos para su funcionamiento, en vez de destinarlos a fortalecer su organismo AIG.

- b) Aunque un Estado delegue totalmente una investigación, éste es siempre el responsable de la investigación, para el que necesitará como mínimo un equipo de especialistas que pueda dar seguimiento a la investigación, analizar los resultados y la aprobación de la investigación llevada adelante por una RAIO.

2.6 En el mismo sentido, en estos últimos años han surgido diferentes iniciativas apoyadas por las Oficinas Regionales como solución a la baja aplicación eficaz en el área AIG de las diferentes regiones. Estas iniciativas, por diferentes razones, no lograron madurar a una RAIO, y actuaron como mecanismos de cooperación en el área AIG en el mundo, como por ejemplo el ARCM de Sudamérica, la GRIAA de Centroamérica, ENCASIA en Europa, etc.

2.7 Haciendo mención a la experiencia, la JIAAC, como miembro del ARCM, ha estado presente desde de la creación del ARCM, intercambiado información y experiencias con diferentes mecanismos de cooperación. Uno de sus objetivos es hacer uso eficiente de los diferentes recursos relacionados con la investigación de accidentes, donde cada Estado pone a disposición sus recursos humanos y materiales al Estado que lo requiera, siguiendo una de las premisas de la OACI que dice “*Ningún país se queda atrás*”.

2.8 Estos diferentes tipos de mecanismos no cuentan con una estructura orgánica de funcionamiento que signifique una erogación extra a los Estados participantes. Se trabaja en un ambiente totalmente colaborativo, lo que ha dado buenos resultados, desde la armonización de procedimientos y material guía que asegure las mejores prácticas, hasta el mejoramiento de la aplicación eficaz de estos en algunos Estados.

3. SOLUCIÓN AL PROBLEMA

3.1 Visto lo expuesto anteriormente y basados en la experiencia del ARCM y otros tipos de mecanismos de cooperación, estos pueden ser una herramienta válida para contribuir a que las investigaciones de accidentes e incidentes puedan realizarse asegurando los más altos estándares y las mejores prácticas establecidas por la OACI, dando soporte con especialistas y material, etc., a los Estados que lo soliciten en un ambiente de cooperación y espíritu colaborativo.

3.2 Otro de los aportes que estos mecanismos pueden hacer para contribuir a la mejora de la seguridad operacional del Estado, regional y global es actuar de garantes en la independencia e imparcialidad y para que el proceso de investigación sea eficiente en aquellas investigaciones que algunas de las partes involucradas lo soliciten.

De esta forma, además de las RAIO, la OACI podrá contar con estos *Mecanismos de Cooperación* para llevar adelante un plan global para mejorar en un todo las áreas AIG de todos los Estados que lo necesiten.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Del análisis de toda la información expuesta en esta nota de estudio se propone que:

- Los mecanismos de cooperación sean reconocidos por la OACI como *organismos calificados* para conducir y/o colaborar en la investigación de accidentes e incidentes.
- Tanto las RAIO, como estos mecanismos oficien de garantes de la independencia, imparcialidad y eficiencia en las investigaciones que se realicen, cuando una de las partes involucradas en un accidente así lo requiera. Permitiendo a los Estados el tiempo necesario, para lograr la independencia de sus organismos de investigación.

- La OACI encuentre una herramienta propicia para contribuir con fondos a los mecanismos de cooperación que les permita funcionar y fortalecerse, teniendo en cuenta que tanto las RAIO como estos mecanismos no pueden recibir fondos directamente de los aportantes de la industria por conflicto de intereses.

5. ACCIONES SUGERIDAS:

5.1 Que la asamblea tome nota y comente la información y propuestas presentadas en esta nota de estudio y que:

- ✓ se envíe al Consejo, para que los mecanismos de cooperación sean reconocidos como *organismos calificados* para conducir y/o colaborar en investigaciones de accidentes de aviación;
- ✓ se envíe al Consejo y se estudie la propuesta de encontrar una herramienta para gestionar los fondos y distribuir a los mecanismos de cooperación AIG y las RAIO, dado que estos podrían presentar conflicto de intereses en el caso de recibir fondos directamente de la industria para su desarrollo y fortalecimiento: y
- ✓ de ser pertinente, se envíe esta nota de estudio a la Sección AIG para que estudie la problemática y las propuestas expuestas.

— FIN —