



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DEPARTAMENTAL SOBRE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (AIG) (2008)

Montreal, 13 - 18 de octubre de 2008

**Cuestión 6 del
orden del día: Cooperación regional en la investigación de accidentes e incidentes**

COOPERACIÓN REGIONAL EN LAS INVESTIGACIONES

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota se refiere a la cooperación regional en las investigaciones de accidentes e incidentes mediante el establecimiento de sistemas regionales de investigación de accidentes.

En el párrafo 3 figura la medida propuesta a la conferencia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En lo que respecta a la investigación de accidentes graves ocurridos en Estados que no cuentan con recursos para llevar a cabo la investigación, otros Estados interesados (p. ej., los Estados de diseño y de fabricación) podrían prestar asistencia y apoyo al Estado del suceso. Sin embargo, muchos Estados tampoco cuentan con la capacidad para investigar accidentes distintos a los accidentes e incidentes graves. Para muchos de esos Estados, el establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes o la creación de un grupo regional de investigadores cualificados podrían ser las únicas opciones para establecer un sistema eficaz de investigación y prevención de accidentes.

2. ANÁLISIS

2.1 En el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la responsabilidad de la seguridad operacional de la aviación recae sobre cada uno de los Estados. Cada Estado tiene la responsabilidad de mantener la aeronavegabilidad de las aeronaves; de velar por el funcionamiento operacionalmente seguro y eficiente de las mismas; de otorgar licencias y certificaciones al personal; de velar por la seguridad operacional del flujo del tránsito aéreo en su espacio aéreo; de mantener una infraestructura aeroportuaria suficiente; y de investigar los accidentes e incidentes de aviación en forma adecuada. En la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil, celebrada en noviembre de 1997, la OACI destacó las constataciones de sus evaluaciones de la vigilancia de la seguridad operacional, que indicaban que un número significativo de Estados contratantes tenían dificultades con la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS), con la contratación de personal cualificado, y en general, con el cumplimiento de sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Puesto que los

SARPS se han concebido para asegurar, entre otras cosas, un nivel mínimo de seguridad operacional para la aviación civil internacional, la falta de aplicación de los SARPS pone en riesgo la seguridad operacional de las aeronaves.

2.2 Desde hace mucho tiempo la OACI ha sido consciente de las dificultades que enfrentan algunos Estados contratantes en la aplicación de los SARPS y ha tratado de brindarles la correspondiente asistencia. Mediante las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional, realizadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), se ha destacado el alcance de las deficiencias de dichos Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional. En muchos casos, tales deficiencias se deben a una asignación insuficiente de recursos al órgano nacional de aviación civil. En consecuencia, dichos Estados no tienen la capacidad de cumplir plenamente con los requisitos nacionales e internacionales relacionados con las operaciones de seguridad operacional de las aeronaves civiles.

2.3 En el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes, algunas constataciones incluyen, entre otras cosas, lo siguiente: falta de un sistema de capacitación para investigadores; falta de equipos para realizar las investigaciones y falta de procedimientos, procesos y directrices para la investigación de accidentes. Basándose en las constataciones de las auditorías y otras fuentes de información, la OACI concluyó que debería brindar más asistencia a los Estados que se encuentran desarrollando sus sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional y proporcionarles los textos de orientación correspondientes para solucionar las deficiencias identificadas.

2.4 En 2006, la OACI publicó el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* junto con la Parte B — *Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734 — Parte B). El manual proporciona orientación sobre el establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), e indica los deberes y responsabilidades de los Estados contratantes de la OACI en lo que respecta al establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional. Está destinado a los encargados de la toma de decisiones de alto nivel de los gobiernos, puesto que destaca las obligaciones de los Estados como signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y proporciona información y orientación a los Estados contratantes sobre el establecimiento y gestión de una RSOO para asistirlos en el cumplimiento parcial o total de sus obligaciones relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional.

2.5 En muchos ámbitos de cooperación regional, los Estados pueden producir economías de escala que conducirían a mejorar la eficiencia debido a la posibilidad de compartir y aunar recursos humanos y financieros. Los Estados participantes también aumentarán su capacidad de elaborar reglamentos armonizados adaptados a su entorno local y en cumplimiento de los SARPS. En el ámbito internacional, la existencia de organizaciones regionales que operan eficazmente es una demostración de solidaridad regional y aumenta la participación de cada Estado en las actividades de aviación relacionadas con la región o subregión.

2.6 En lo que respecta a la investigación de accidentes e incidentes, con la ampliación del Programa de auditoría USOAP, a partir de 2005, a todas las áreas relacionadas con la seguridad operacional, se ha puesto a disposición de la OACI una serie de constataciones y se han destacado las dificultades de la mayoría de los Estados contratantes. Las constataciones revelan una falta de legislación y reglamentos apropiados, de organización para la investigación de accidentes e incidentes, de sistemas de capacitación para investigadores, de equipos para realizar las investigaciones y de políticas, procedimientos y directrices sobre la investigación de accidentes e incidentes.

2.7 El Doc 9734 — Parte B no se refiere específicamente a la investigación de accidentes e incidentes a nivel regional. El manual proporciona orientación sobre la forma de establecer y administrar un sistema regional en una región o subregión específica, en caso de que se desee emplear ese sistema para cumplir con dichas obligaciones. La eficacia de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional, como el sistema de seguridad operacional de cada Estado, depende en gran medida de la aplicación efectiva de los ocho elementos críticos (de los cuales sólo seis son aplicables a las áreas contempladas en el Anexo 13). Convendría considerar la necesidad de asegurarse de que el establecimiento de un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes no afecte la independencia del proceso de investigación, ya que es una cuestión que no se contempla detalladamente en el Doc 9734 — Parte B.

3. **MEDIDA PROPUESTA**

3.1 Se invita a la reunión a aprobar la recomendación que figura en el Apéndice, relativa al establecimiento de sistemas regionales de investigación de accidentes e incidentes.

— — — — —

APÉNDICE

RECOMENDACIÓN DE LA REUNIÓN

La Reunión Departamental AIG recomienda que la OACI elabore textos de orientación destinados a los Estados sobre la manera de establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes, los cuales se pondrían a disposición de los Estados en el documento AIG que se estime apropiado.

— FIN —