



NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 13 - 18 de octubre de 2008

Cuestión 7 del
orden del día:

Resolución de las deficiencias identificadas durante las auditorías de la OACI

DEFICIENCIAS RELACIONADAS CON AIG IDENTIFICADAS DURANTE LAS AUDITORÍAS DE LA OACI

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta un resumen de las deficiencias identificadas durante las auditorías del USOAP de la OACI en el área de investigación de accidentes e incidentes, a fin de que se puedan considerar medidas correctivas apropiadas.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El objetivo del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) es promover la seguridad aeronáutica mundial mediante auditorías periódicas de los Estados contratantes para determinar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes, procedimientos asociados, textos de orientación y prácticas de seguridad operacional conexas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

1.2 En esta nota se presenta un resumen de las deficiencias identificadas en el área de la investigación de accidentes e incidentes durante las auditorías USOAP de la OACI, hasta diciembre de 2007, cuando se habían auditado unos 80 Estados.

2. ANÁLISIS

2.1 Legislación y reglamentación

2.1.1 Algunas veces las disposiciones legislativas y normativas son insuficientes para realizar de manera efectiva y adecuada las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación y/o para cumplir los SARPS estipulados en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*.

2.1.2 En particular, faltan disposiciones o son insuficientes con respecto a:

- a) la realización de investigaciones de incidentes graves;
- b) la independencia del proceso de investigación y su separación de los procesos administrativos y judiciales que puedan atribuir culpa o responsabilidad;
- c) la notificación inmediata de todos los accidentes e incidentes graves a las autoridades del Estado;
- d) las facultades necesarias de los investigadores;
- e) la protección y custodia de la aeronave y de todas las pruebas pertinentes;
- f) la no divulgación de la información enumerada en el párrafo 5.12 del Anexo 13; y
- g) la participación de representantes acreditados de Estados pertinentes.

2.1.3 En algunos casos, las disposiciones de la legislación y la reglamentación del Estado son insuficientes para asegurar el cumplimiento del Anexo 13, ya que no se aplican a las autoridades judiciales, quienes pueden usar elementos de las investigaciones sin considerar las consecuencias adversas explícitamente mencionadas en el párrafo 5.12 del Anexo 13.

2.2 **Organización y personal de la autoridad encargada de la investigación u organización y personal de los Estados que no tienen una autoridad permanente de investigación**

2.2.1 En términos de los aspectos de organización, los Estados están divididos en los siguientes grupos:

Grupo 1: Estados que han establecido una autoridad investigativa permanente, independiente de las autoridades de aviación civil;

Grupo 2: Estados que han establecido una oficina permanente dentro de la autoridad de aviación civil que se encarga de las investigaciones de accidentes e incidentes; y

Grupo 3: Estados que no han establecido una entidad permanente, ni en la autoridad de aviación civil ni fuera de ella, para que se encargue de las investigaciones de accidentes e incidentes.

2.2.2 Los aspectos de organización usualmente son más problemáticos en los Estados de los Grupos 2 y 3. Los problemas comunes en esos Estados están relacionados con conflictos de interés y con la dificultad de asignar expertos por toda la duración del proceso de investigación.

2.2.3 Algunos Estados no tienen la capacidad o los medios para establecer su propio sistema de investigación, y carecen de orientación sobre cómo cooperar con otros Estados (por ejemplo, estableciendo una oficina subregional de investigación de accidentes e incidentes).

2.2.4 Con respecto a la capacitación de investigadores, a pesar de que la OACI publicó la *Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación* (Circ 298), muchos Estados todavía no han establecido sistemas de capacitación formal (con políticas, programas y planes periódicos de capacitación), ni han asegurado que la capacitación de sus expertos cumpla con las necesidades específicas del Estado.

2.2.5 Otros problemas tienen que ver con la financiación de las investigaciones y la disponibilidad de equipo, medios de transporte y de comunicaciones adecuados.

2.3 Procedimientos de notificación

2.3.1 Algunos Estados, especialmente en el Grupo 3 mencionado anteriormente, no han designado al personal o entidad responsable de recibir, enviar y procesar notificaciones de accidentes e incidentes.

2.3.2 En algunos Estados, el sistema interno de notificación es deficiente ya que un número significativo de eventos no se notifican a las autoridades de aviación del Estado. Particularmente, puede considerarse que un número de incidentes graves no se están notificando inmediatamente a las autoridades de aviación del Estado y, por lo tanto, no se han investigado o no se han investigado a fondo.

2.3.3 Además, algunos Estados no han proporcionado a la OACI un número de teléfono de contacto que esté funcionando las 24 horas del día para que otros Estados puedan notificar inmediatamente los accidentes e incidentes graves en los que hayan estado involucrados.

2.3.4 En muchos Estados no se han formalizado los procedimientos de notificación.

2.4 Procedimientos de investigación

2.4.1 Los documentos de la OACI sobre AIG deben complementarse en cada Estado con procedimientos específicos, procesos, directrices, listas de verificación y otro material de orientación según corresponda, y tal material de orientación debería reflejar el sistema específico establecido por el Estado para la investigación de accidentes e incidentes bajo su responsabilidad, así como para la participación en investigaciones que realicen otros Estados.

2.4.2 No obstante, algunos Estados todavía no han establecido tales procedimientos, procesos o textos de orientación sobre la ejecución de las investigaciones y sobre la participación en investigaciones efectuadas por otros Estados. En algunos casos existen procedimientos pero no se cumplen o no se aplican sistemáticamente.

2.5 Informes finales, recomendaciones de seguridad operacional y ADREP

2.5.1 Aún en los casos en que existan procedimientos, es frecuente el incumplimiento de las disposiciones de la OACI relativas a los informes finales, las recomendaciones de seguridad operacional y los informes ADREP. Algunos informes finales no se han terminado ni publicado. En algunos casos, los informes finales se terminan sin efectuar el proceso de consulta con otros Estados involucrados.

2.6 Sistemas de notificación, bases de datos y sistemas de prevención de accidentes

2.6.1 Cada vez más Estados han adoptado el programa informático del sistema del Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes de aviación (ECCAIRS) en el marco del ADREP a fin de mantener una base de datos sobre accidentes e incidentes. En este caso las inquietudes principales están relacionadas con lo siguiente:

- a) un sistema obligatorio de notificación que no se cumple plenamente pues muchos eventos no se notifican debidamente;
- b) la falta de un sistema voluntario de notificación (a nivel del Estado); y

- c) la falta de un análisis de los datos de seguridad operacional por parte de las autoridades de aviación del Estado.

2.7 Cooperación par establecer grupos regionales de investigación

2.7.1 Las Resoluciones A36-2: *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*, y A36-3: *Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) — Seguridad operacional*, promueven las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional descritas en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte B — *Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734). Este es un ejemplo de un medio para establecer grupos de investigación de accidentes e incidentes. Tales organizaciones fueron apoyadas además en el *Simposio CE-OACI sobre organizaciones regionales*, celebrado en Montreal el 10 y el 11 de abril de 2008.

2.7.2 La Secretaría señala que la nota de estudio 19 (AIG/08-WP/19) contiene información sobre la cooperación regional durante las investigaciones. En este sentido, se invitó a la reunión a recomendar que la OACI elabore orientaciones para los Estados sobre este tema.

3. MEDIDA PROPUESTA

3.1 Se invita a la reunión a aprobar la recomendación que figura en el Apéndice sobre la resolución de las deficiencias relativas al Anexo 13 que se hayan identificado durante las auditorías del USOAP.

— — — — —

APÉNDICE

RECOMENDACIÓN DE LA REUNIÓN

La Reunión departamental AIG 2008 recomienda que la OACI realice un estudio para establecer prioridades entre las deficiencias relacionadas con el Anexo 13 identificadas durante las auditorías del USOAP, a fin de resolverlas de la manera más eficiente posible.

— FIN —