



NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 13 - 18 de octubre de 2008

Cuestión 1 del

orden del día: Anexo 13

1.2: Capítulo 5 del Anexo 13

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES, DECISIÓN DE INVESTIGAR Y ESTABLECIMIENTO DE PRIORIDADES DE INVESTIGACIÓN

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

En esta nota se apoya elevar la Recomendación 5.1.1 a la categoría de norma. Sin embargo, debería disponerse de una mejor orientación sobre incidentes relacionados con la seguridad operacional que deben investigarse como graves. En la nota también se argumenta que la definición de incidente grave y la orientación al respecto necesitan modificarse. Se proporciona un ejemplo de un sistema de establecimiento de prioridades de los recursos de investigación.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la AIG/08-WP/3 se propone elevar el Método recomendado 5.1.1 a la categoría de norma, limitando, al mismo tiempo, el requisito de investigar incidentes graves a aeronaves con una masa máxima de más de 2 250 kg. En la WP/3 también se propone una modificación de la Norma 5.4 que permite que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes lleven a cabo una investigación limitada de los hechos cuando sean pocos los beneficios de una investigación completa, en especial para accidentes reiterados de aeronaves ligeras. Australia apoya estas propuestas.

1.2 La propuesta de la WP/3 para elevar el Método recomendado 5.1.1 a la categoría de norma también plantea la cuestión de si la definición de accidente grave y los textos de orientación que se proporcionan en el Adjunto C son apropiados para permitir a los Estados cumplir la nueva norma propuesta y si el Adjunto C abarca todos los incidentes graves pertinentes, cuya investigación probablemente sea de gran valor para la seguridad operacional.

1.3 Por muchos años Australia ha trabajado con un sistema para establecer prioridades en las investigaciones de accidentes e incidentes graves, a fin de garantizar el máximo rendimiento de los limitados recursos asignados. Se propone que este sistema se incluya en un Adjunto como orientación para los Estados a fin de que establezcan las prioridades de sus actividades de investigación.

2. ANÁLISIS

2.1 Investigación de accidentes e incidentes graves

2.1.1 Australia apoya el principio básico de ordenar la investigación de todos los accidentes e incidentes graves como parte de un paquete completo. Sin embargo, puesto que las normas son los requisitos mínimos que todos los Estados están obligados a cumplir a pesar de sus diferentes capacidades institucionales y financieras, es necesario arrojar mayor luz sobre el alcance y la extensión de la investigación.

2.1.2 Australia cree que las prioridades normativa y de investigación deberían apuntar principalmente al pasajero que paga una tarifa en el transporte público regular (RPT) y a las operaciones chárter. No se espera o supone que dichos pasajeros tengan un conocimiento o control de los riesgos a los que están expuestos al volar. La actividad normativa y de investigación de Australia se apoya en una jerarquía de riesgos, en la que los vuelos de pasajeros que pagan tarifas, con su alto grado de expectativas en términos de seguridad operacional, son el centro de atención en términos de normatividad y recursos de investigación. En cambio, cuando una actividad aeronáutica tiene un riesgo relativamente alto, pero que se asume de manera voluntaria, por ejemplo en diversión personal, aviación deportiva y operaciones de aeronaves experimentales, las prioridades normativas y de investigación de accidentes se reducen.

2.2 Investigaciones completas e investigaciones limitadas de los hechos

2.2.1 Australia apoya decididamente la modificación propuesta de la Norma 5.4 que figuraba en la WP/3. Cuando existe un valor limitado o ningún valor para la seguridad operacional que pueda derivarse de una investigación detallada, podría resultar apropiado llevar a cabo una investigación limitada de los hechos. Sin embargo, la Norma 5.4 a) debería enmendarse también para que se lea de la manera siguiente: “la recopilación, el registro y el análisis de toda la información disponible pertinente . . .”, ya que, de otra manera, ninguna investigación cumpliría la norma disponible. Basándose en la WP/8, la Norma 5.4 c) debería leerse como sigue: “de ser posible, la determinación de las causas/factores contribuyentes”.

2.3 Prioridades de Australia para la investigación de accidentes e incidentes graves

2.3.1 La política de Australia para asignar recursos de investigación se basa en otorgar prioridad y recursos a incidentes de mayor valor potencial para la seguridad operacional, lo que se pondera de acuerdo al tipo de operación de que se trate. Los recursos de investigación se asignan de conformidad con la jerarquía de prioridades siguiente:

1. Aeronaves del Artículo 26 (obligatorio)
2. Transporte de pasajeros: aeronaves grandes;
3. Transporte de pasajeros: aeronaves pequeñas:
 - a. Transporte público regular (RPT) y vuelos chárter en aeronaves pequeñas; y
 - b. Trabajo aéreo humanitario;
4. Comercial (es decir, con pago de tarifas), recreativo (p. ej., vuelos de diversión);
5. Instrucción de vuelo;
6. Trabajo aéreo con pasajeros participantes (p. ej., con reporteros y para levantamientos geológicos);
7. Otro trabajo aéreo:
 - a. Trabajo aéreo sin pasajeros (p. ej., agricultura y cargas); y
 - b. Transporte privado/negocio personal.
8. Aviación recreativa/deportiva personal de alto riesgo y operaciones de aeronaves experimentales.

2.3.2 La AIG debería considerar la creación de un nuevo adjunto para ayudar a los Estados a establecer prioridades para los recursos de investigación. Australia recomienda a la AIG el sistema descrito anteriormente como punto de partida.

2.4 Definición de accidente grave

2.4.1 La propuesta de elevar la categoría del Método recomendado 5.1.1 presupone que la definición de incidente grave es suficientemente clara como para permitir que los Estados identifiquen con confianza los incidentes de seguridad operacional que caen dentro de esta categoría y que deben, por consiguiente, investigarse. En el Adjunto C se proporciona orientación para identificar incidentes graves a través de ejemplos. El uso de la palabra *casi* y los ejemplos proporcionados no ayudan en forma apropiada a identificar los incidentes graves. Por ejemplo, de qué manera incidentes como “cuasi colisiones que requieren una maniobra evasiva” e “impacto contra el suelo sin pérdida de control” deben considerarse cuando la aeronave en cuestión se encuentra equipada con sistemas TCAS o EGPWS modernos. Además, Australia ha investigado una serie de categorías de incidentes de separación, que incluyen incidentes que abarcan operaciones RPT, en las que se han identificado deficiencias en materia de seguridad operacional en los procedimientos del proveedor de servicios de tránsito aéreo y/o de operaciones de aeronave. Las investigaciones de dichos incidentes han dado como resultado medidas importantes en materia de seguridad operacional. Sin embargo, dichos incidentes no corresponden a la definición de incidente grave ni a los ejemplos que actualmente se ofrecen en el Adjunto C.

2.4.2 Aunque la definición de incidente grave se concentra en el resultado, los sucesos identificados en el Adjunto C se refieren, en esencia, a la gravedad del aumento del riesgo para la aeronave y/o su tripulación/pasajeros. La cuestión de principio es “¿había un riesgo importante de accidente?” La identificación y reducción al mínimo de los riesgos es el aspecto central de la teoría relativa al sistema de gestión de la seguridad operacional. Para lograr congruencia, la terminología de gestión de riesgos debería también adoptarse en la definición de incidente grave y en los textos de orientación. Puesto que la investigación de incidentes graves debe elevarse a la categoría de norma, debería disponerse de una lista más definitiva de los incidentes graves que requieren investigación. También debería considerarse enmendar periódicamente esta lista, ya que, al avanzar la tecnología, podría ser necesario reevaluar los sucesos existentes y añadir los nuevos.

3. MEDIDAS PROPUESTAS

3.1 Se invita a la reunión a:

3.1.1 Considerar la propuesta de Australia para enmendar la Norma 5.4 a) para que se lea del modo siguiente:

- a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información disponible relevante sobre el accidente o incidente;

3.1.2 Considerar la propuesta de Australia para enmendar la norma 5.4 c) para que se lea del modo siguiente:

- c) de ser posible, la determinación de las causas/factores contribuyentes; y

3.1.3 Considerar la modificación de la definición de **incidente grave**, para aplicar los principios de gestión de riesgos, como:

Incidente grave. Incidente en el que hubo un importante riesgo de accidente.

3.1.4 Considerar elevar la categoría del Adjunto C para que proporcione una lista definitiva de los sucesos que constituyen incidentes graves para fines de investigación en el marco del Anexo 13. También debería señalarse que la lista se revisaría en forma regular.

3.1.5 Considerar la política australiana relativa al establecimiento de prioridades de las fuentes de investigación, como se detalla en esta nota de estudio, a título de directrices para su inclusión en un Adjunto al Anexo 13.

— FIN —