



## ASAMBLEA — 42.º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

#### Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

#### **FOMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL: MEJORA DE LOS MECANISMOS Y LA PUBLICACIÓN DE INFORMES RELACIONADOS CON LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

(Nota presentada por la IATA, Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA))

#### **RESUMEN**

La publicación sin demora de informes finales tras las investigaciones de accidentes de aviación es un requisito fundamental según lo dispuesto en el Anexo 13 de la OACI.

La decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (ANC/14) de la OACI reconoció el riesgo que corre el sistema de aviación mundial cuando las enseñanzas de seguridad operacional extraídas de las investigaciones no se aplican a su debido tiempo. Entre 2018 y 2023, según se refleja en el Informe anual de seguridad de la IATA, de los 269 accidentes clasificados por el Grupo de trabajo sobre clasificación de accidentes (ACTF) de la IATA, el 57 % dio lugar a un informe final dentro de los plazos estipulados en el Anexo 13.

Se invita a la Asamblea a:

- a) instar a la OACI a promover un mayor cumplimiento del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* haciendo un llamamiento a todos los Estados para que apliquen plenamente sus disposiciones, incluido el cumplimiento estricto de los plazos establecidos en el mismo, a fin de garantizar la publicación obligatoria y sin demora de informes finales exhaustivos y de alta calidad;
- b) instar a la OACI a que aliente de manera activa a aquellos Estados que carezcan de la capacidad necesaria para llevar a cabo investigaciones de los accidentes de aviación a mejorar sus propios conocimientos expertos o bien, cuando sus recursos sean limitados, a recabar apoyo mediante la colaboración con organizaciones regionales de seguridad operacional que les permitan cumplir sus obligaciones en virtud del Anexo 13;
- c) solicitar a la OACI que exija sistemáticamente a las autoridades de los Estados encargadas de la investigación que desarrollen y mantengan las competencias mediante programas de instrucción específicos para la investigación de accidentes;

<sup>1</sup> Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>d) instar a los Estados a establecer organismos de investigación plenamente independientes cuya estructura y funcionamiento se encuentren al margen de los organismos reguladores, los operadores y las autoridades políticas;</p> <p>e) recomendar a la OACI que preste apoyo específico a los Estados con carencias demostradas en materia de implantación de la seguridad operacional, sobre todo a aquellos identificados a través de las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en las que se pongan de manifiesto deficiencias a la hora de investigar accidentes e incidentes; y</p> <p>f) exhortar a la OACI a que revise la eficacia del programa de la organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) y, si procede, a que adopte las medidas necesarias para apoyar a los Estados que carecen de recursos suficientes para establecer su propia autoridad independiente de investigación de accidentes.</p> |                                                                                                                                                      |
| <i>Objetivos estratégicos:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional de la aviación.                                               |
| <i>Repercusiones financieras:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | No se prevén repercusiones financieras apreciables para la OACI, dado que este trabajo puede ser desarrollado por los órganos de trabajo existentes. |
| <i>Referencias:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Anexo 13 <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.                                |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La publicación sin demora de informes finales tras las investigaciones de accidentes de aviación es un requisito fundamental según lo dispuesto en el Anexo 13 de la OACI — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. Este marco establece los requisitos a corto, medio y largo plazo aplicables al proceso de investigación de accidentes. También estipula los requisitos relativos a la independencia de la autoridad de investigación de accidentes.

1.2 La decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) de la OACI reconoció el riesgo que corre el sistema de aviación mundial cuando las enseñanzas de seguridad operacional extraídas de las investigaciones no se aplican a su debido tiempo.

1.3 Entre 2018 y 2023, el informe final sobre los datos y la investigación de accidentes de la IATA, según se refleja en el Informe anual de seguridad de la IATA, muestra que de los 269 accidentes clasificados por el Grupo de trabajo sobre clasificación de accidentes (ACTF) de la IATA, tan solo el 57 % dio lugar a un informe final. Pese a haberse producido una ligera mejora, esta cifra pone de manifiesto que existen importantes problemas de capacidad y un cumplimiento desigual de las obligaciones del Anexo 13 de la OACI. La IATA mantiene su compromiso de abordar esta cuestión y, para ello, intensificará sus esfuerzos mediante una hoja de ruta detallada destinada a mejorar tanto la cantidad de informes finales de investigación publicados como su calidad. La Conferencia AN-Conf/14 también reiteró la urgencia de que los Estados notifiquen e investiguen los accidentes a su debido tiempo.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La seguridad es la máxima prioridad de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). Entre los objetivos principales del plan de trabajo de la IATA se incluyen: promover la importancia de las investigaciones de accidentes, mejorar la eficacia de las capacidades de investigación, velar por la

publicación sin demora de los informes de investigación de accidentes y establecer un repositorio de recomendaciones sobre seguridad operacional basado en los informes de investigación de accidentes.

2.2 Los retrasos en la publicación de informes detallados sobre la investigación de accidentes impiden que los operadores, fabricantes de equipos, organismos reguladores, proveedores de infraestructuras y demás partes interesadas accedan a una información esencial que podría servir para prevenir futuros accidentes y seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación. Las demoras en la publicación de estos informes pueden dificultar la identificación de problemas de seguridad operacional, obstaculizar la adopción de las medidas correctivas oportunas y, en último término, poner en riesgo la seguridad operacional de la aviación. La IATA aboga por la publicación sin demora de informes de investigación de accidentes de alta calidad que sean rigurosos, completos y proporcionen una descripción detallada del accidente. Dichos informes deberían indicar los factores que contribuyeron al accidente y ofrecer recomendaciones prácticas para prevenir sucesos similares en el futuro.

2.3 Además, disponer de investigaciones e informes completos sobre los accidentes permite a los supervivientes y a las familias de las víctimas conocer las circunstancias de dichos accidentes. En cambio, las investigaciones e informes incompletos pueden deteriorar la confianza del público en la seguridad operacional de la aviación.

2.3.1 Lo ideal sería que siempre se publicara una versión en inglés de los informes finales. Como idioma internacional de la aviación, el inglés facilita el intercambio de información vital, mejora la comprensión de los problemas por parte de los profesionales de la aviación de otros países y garantiza una difusión e implantación más rápidas de las recomendaciones de seguridad operacional.

2.4 El repositorio de recomendaciones sobre seguridad operacional es un valioso instrumento para prevenir futuros accidentes e incidentes. Sirve para:

2.4.1 identificar problemas de seguridad operacional sistémicos: cuando del resultado de varias investigaciones se derivan recomendaciones similares, esto denota una deficiencia recurrente en la seguridad de la aviación;

2.4.2 atribuir una mayor importancia y urgencia a la adopción de medidas mundiales: alienta a todas las partes interesadas a tomar la iniciativa cuando las pruebas demuestran que no se trata de un problema aislado;

2.4.3 facilitar la armonización de las mejoras de la seguridad operacional: favorece el desarrollo de mejoras de la seguridad operacional normalizadas y refuerza las actividades de supervisión del cumplimiento;

2.4.4 mejorar la eficacia de la investigación: incrementa la utilidad, especificidad y trascendencia de los informes de investigación;

2.4.5 crear un bucle de información y reacción: alienta a todas las partes interesadas a mitigar los riesgos identificados y a tomar medidas proactivas para prevenir futuros accidentes.

2.5 Nos gustaría reiterar que las investigaciones de los accidentes de aviación y las recomendaciones que de ellas se derivan son esenciales para fomentar la seguridad operacional de la aviación, cuyo objetivo primordial es evitar que se produzcan en el futuro. La investigación de accidentes es un aspecto fundamental de la seguridad operacional de la aviación mundial, respaldada por unos reglamentos y procedimientos eficaces y unos investigadores competentes. La instrucción resulta crucial

para desarrollar y mantener estas competencias. La IATA alienta a la OACI a velar por que las autoridades de los Estados encargadas de la investigación mantengan sus competencias mediante cursos de instrucción específicos para la investigación de accidentes.

2.6 Al igual que la publicación sin demora de los informes finales, los informes preliminares también deben publicarse con la debida celeridad tras un accidente o incidente para garantizar la rápida difusión de la información fáctica clave en las primeras fases del proceso. Esto contribuye a evitar interpretaciones incorrectas, especulaciones y la divulgación de información errónea. La publicación sin demora es fundamental para comunicar y poner de manifiesto los problemas de seguridad operacional detectados en las primeras constataciones de la investigación, lo cual permite a las autoridades adoptar oportunamente medidas tanto correctivas como preventivas.

2.7 Cada vez en mayor medida, las redes sociales se han ido convirtiendo en plataformas de debate y escrutinio masivo que cumplen objetivos diversos, tales como promover causas sociales, difundir noticias y conectar comunidades a escala mundial. Los accidentes de transporte aéreo comercial suelen atraer una gran atención mediática, lo que suscita un discurso público rápido y continuo. Habida cuenta del carácter omnipresente de las redes sociales y la rápida difusión de la información, es crucial publicar rápidamente informes preliminares que expongan los hechos a fin de proteger la exactitud y la responsabilidad en la comunicación del suceso.

2.8 Proteger la identidad de todos los implicados en un incidente o accidente grave resulta esencial para reducir el estrés, prevenir el acoso y salvaguardar su bienestar general.

2.9 A pesar de los requisitos establecidos en el Anexo 13 de la OACI, sigue existiendo un nivel inaceptable de incumplimiento de las obligaciones estipuladas en el Convenio de Chicago, lo cual se traduce en demoras considerables o una inexistencia total de informes publicados.

2.10 Esta afirmación se ve corroborada por los resultados de las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, en las que se revela que varios Estados tienen dificultades para establecer sistemas eficaces de investigación de accidentes e incidentes. Tales dificultades se deben principalmente a:

2.10.1 La insuficiencia de recursos, conocimientos técnicos o financiación para llevar a cabo sin demora las investigaciones descritas en el Anexo 13.

2.10.2 La competencia de los investigadores, haciendo especial hincapié en que todos los investigadores de accidentes de aviación deberían estar en activo y contar con conocimientos y cualificaciones actualizados como, por ejemplo, formación en técnicas avanzadas de análisis de datos.

2.11 En el caso de los Estados que carecen de los recursos necesarios para las investigaciones, el establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) constituye el método más práctico para implantar eficazmente un sistema de investigación. La IATA insta encarecidamente a la OACI a que evalúe la eficacia del programa de RAIO a través de las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y el Programa de evaluación de las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RRAP). Asimismo, se insta a la OACI a tomar las medidas que sean necesarias para posibilitar y alentar a los Estados cuyos recursos sean insuficientes para establecer su propia autoridad independiente de investigación de accidentes a participar activamente en una RAIO.

2.12 Algunos organismos o autoridades de investigación dependen de los ministerios de transporte, de justicia o de las autoridades de aviación civil, lo que puede dar lugar a conflictos de intereses.

2.13 El hecho de que el organismo de investigación de accidentes de un Estado no sea independiente de la autoridad de aviación de dicho Estado, como exige la OACI, puede poner en tela de juicio tanto la credibilidad de la investigación como el informe final, las conclusiones y la adopción de las recomendaciones resultantes.

### 3. **CONCLUSIÓN**

El proceso de investigación de accidentes es uno de los instrumentos de información más importantes para mejorar las normas mundiales de seguridad operacional de la aviación. No obstante, para extraer conclusiones de los accidentes, el sector de la aviación necesita disponer de unos informes de investigación independientes, completos y accesibles sin demora. Para garantizar la mejora continua de las normas de seguridad operacional de la aviación, los Estados deberían atenerse a los requisitos descritos en el Anexo 13 de la OACI y publicar informes finales exhaustivos de las investigaciones de accidentes de conformidad con las recomendaciones y, sobre todo, dentro de los plazos exigidos en dicho Anexo.

— FIN —