



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 22: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

CONSIDERACIONES RESPECTO DE LA ADMISIBILIDAD DE POLITIZAR LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

(Nota presentada por el Comité Interestatal de Aviación en nombre de Armenia, Belarús, la Federación de Rusia, Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán)

RESUMEN

Al ratificar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los Estados miembros se comprometen a “colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos (...) en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”². Esa colaboración es particularmente importante en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* para salvaguardar la seguridad operacional de las aeronaves civiles, cualquiera sea su nacionalidad. Por consiguiente, el rechazo de esa colaboración contradice el espíritu y la letra del Convenio de Chicago y socava el logro del principal objetivo estratégico de la OACI, la seguridad operacional. La experiencia de los últimos años demuestra que, guiados únicamente por motivos políticos, algunos Estados de diseño y Estados de fabricación de aeronaves y equipos de aeronave se niegan a prestar la asistencia necesaria para llevar a cabo investigaciones de accidentes aéreos, lo que sin duda afecta la calidad de esas investigaciones (y las recomendaciones que podrían formularse para mejorar la seguridad operacional) y, en consecuencia, se reduce la posibilidad de prevenir accidentes e incidentes aéreos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- guiándose por los objetivos de la OACI establecidos en el Artículo 44 del Convenio de Chicago, instar a los Estados miembros de la OACI a que cumplan estrictamente con sus obligaciones en pro de la seguridad operacional de la aviación civil internacional, y a reconocer que las acciones deliberadas de los Estados miembros de la OACI perjudiciales para la seguridad operacional de la navegación aérea mundial son incompatibles con la membresía en la OACI;
- de conformidad con el Artículo 54 del Convenio de Chicago, encomendar al Consejo de la OACI que examine los casos conocidos de incumplimiento deliberado de las obligaciones que deben cumplir los Estados miembros de la OACI, en particular con respecto al incumplimiento de SARPS de la OACI por motivos políticos, y a instar a los Estados que no cumplan a que cesen de toda acción que comprometa a la seguridad operacional de los vuelos de la aviación civil internacional; y
- encomendar al Consejo de la OACI que, de conformidad con el apartado j) del Artículo 54 del Convenio, comunique periódicamente a los Estados miembros de la OACI “toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo”;

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> <i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> (Doc 9756)

¹ Las versiones en inglés y en ruso fueron proporcionadas por el IAC.

² Artículo 37 *Adopción de normas y procedimientos internacionales* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 No cabe duda de que la investigación de accidentes de aeronaves civiles tiene el único propósito de mejorar la seguridad operacional de las aeronaves civiles, independientemente de su nacionalidad, sobre la base de las conclusiones y recomendaciones de las investigaciones.

1.2 Para que las conclusiones sean objetivas y las recomendaciones, exhaustivas, es indispensable recopilar y analizar toda la información disponible relacionada con un accidente aéreo. Y los resultados de toda investigación destinada a mejorar la seguridad operacional son patrimonio de toda la comunidad mundial de la aviación, por lo cual no deberían depender de las preferencias políticas de los Estados.

1.3 Contrariamente a lo expuesto, algunos Estados que son Estados de diseño y/o de fabricación de aeronaves, motores y componentes, o que tienen la información necesaria para realizar una investigación, guiados por motivos relacionados con una situación política, no cumplen con sus obligaciones ni con las disposiciones de los SARPS de la OACI en lo que respecta a la prestación de asistencia en las investigaciones de accidentes e incidentes aéreos realizadas por otros Estados Miembros de la OACI.

2. ANÁLISIS

2.1 Los SARPS de la OACI definen explícitamente la responsabilidad y las obligaciones que les corresponden al Estado de diseño y al Estado de fabricación al recibir la notificación de un accidente o incidente aéreo, y que consisten en prestar asistencia al Estado o a la organización regional de investigación de accidentes que realiza la investigación.

2.2 El Comité Interestatal de Aviación (IAC), en su calidad de organización regional de investigación de accidentes, se ha encontrado repetidamente en los últimos años con el hecho de que varios Estados Miembros de la OACI no cumplen con las obligaciones que les caben en virtud de los SARPS de la OACI, y llegan incluso a no responder a las notificaciones que se les envían o a las solicitudes de información técnica para realizar investigaciones de accidentes aéreos.

2.3 Otros Estados responden a las notificaciones y designan a representantes que tienen la autorización de participar en la investigación, pero no pueden prestar la asistencia necesaria debido a que las autoridades de los Estados mencionados en el párrafo anterior prohíben a los diseñadores y fabricantes de aeronaves y equipo aeronáutico de su nacionalidad participar en la investigación o transferir la información necesaria para la investigación.

2.4 Estas acciones son inaceptables e incompatibles con el espíritu y la letra del Convenio de Chicago, y dificultan el logro del objetivo principal de una investigación: la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

2.5 El IAC hizo llegar su postura a este respecto al presidente del Consejo de la OACI en septiembre de 2023, y recibió una respuesta de la directora de Navegación Aérea en la que se indica que “(...) la OACI alienta activamente a los Estados a cooperar abiertamente con el Estado o la organización que lleva adelante una investigación. Dicha cooperación incluye, entre otras responsabilidades, la designación de un(a) representante acreditado(a) y el suministro de toda la información pertinente disponible que pueda servir a la investigación, según lo dispuesto en el Anexo 13 del Convenio de Chicago”.