



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 29: Mecanismos de coordinación de la implantación regional de la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea

CREACIÓN DE GRUPOS DE TRABAJO REGIONALES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN (AIWG)

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta los beneficios de crear grupos de trabajo regionales de investigación de accidentes e incidentes (AIWG) para mejorar las capacidades de investigación de accidentes e incidentes de aviación de los Estados regionales mediante el intercambio de información, conocimientos y experiencia.

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

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio; y
- b) tomar nota e instar a los Estados a tomar como ejemplo la Estrategia de los Estados de la Región Oriente Medio (MID) y el modelo práctico del mecanismo de cooperación regional de investigación de accidentes (ARCM) de la Región Sudamérica.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10004) <i>Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes</i> (Doc 9946) Informes y notas de estudio del Equipo de apoyo para la seguridad operacional (SST) del MID

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Al Estado en el que ocurre un accidente de aviación le corresponde iniciar una investigación en torno a las circunstancias del accidente, de acuerdo con el Artículo 26 del Convenio. Esta actividad ha progresado mucho gracias a las recomendaciones de seguridad operacional impartidas, cuya implementación ha dado lugar a mejoras en el diseño, fabricación, mantenimiento y operación de las aeronaves, así como en otras disciplinas de la aviación tales como la navegación aérea y los aeródromos.

1.2 A fin de contribuir a mantener la confianza del público en la seguridad operacional de la aviación comercial, es importante que los accidentes e incidentes de aviación sean debidamente investigados para determinar su causa probable y que se impartan las recomendaciones de seguridad operacional resultantes de manera adecuada.

1.3 Para que una investigación sea eficaz, teniendo en cuenta la sofisticación y complejidad de las aeronaves modernas y el entorno en el que éstas operan, el desarrollo de la investigación de un accidente o incidente generalmente requiere de la participación de expertos de muchos campos técnicos y operacionales especializados y del acceso a instalaciones especialmente equipadas. En vista de ello, los Estados deberían crear e implementar un plan de preparación que se active ante el acaecimiento de un accidente o incidente. En algunos Estados podría no ser posible implementar un plan de esta naturaleza debido a la falta de recursos o a la planificación inadecuada. Otros Estados no cuentan con la experiencia en investigación técnica y operacional especializada o carecen de instalaciones adecuadas.

2. ANÁLISIS

2.1 Las constataciones del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI indican que una serie de Estados no ha implementado un sistema de investigación de accidentes e incidentes eficaz para sus actividades de aviación. En general, las constataciones han estado asociadas a una falta de recursos, legislación y reglamentos apropiados, organización, sistema de capacitación, equipos, políticas, regulaciones y textos de orientación.

2.2 Podría resultar difícil corregir estas constataciones en aquellos Estados que carecen de recursos suficientes, dando lugar a investigaciones ineficaces que agoten los limitados recursos del Estado y a resultados no pertinentes a efectos de determinar la causa real del accidente o incidente. Debido a este dilema, la industria de la aviación mundial podría verse imposibilitada para aprender valiosas lecciones de seguridad operacional basadas en las investigaciones de accidentes e incidentes.

2.3 Por otra parte, algunos Estados cuentan con la capacidad financiera para adquirir los recursos (humanos y financieros) necesarios, aplican legislación y reglamentos apropiados, han creado una estructura organizacional, implementan un costoso sistema de instrucción para los investigadores, poseen equipos de avanzada y tienen la capacidad de desarrollar políticas, procedimientos y orientación para las investigaciones de accidentes e incidentes. Sin embargo, en un escenario en el cual no se produjeran accidentes en el sistema de aviación de tales Estados, los investigadores podrían no realizar investigaciones por un largo período de tiempo. En consecuencia, la autoridad de investigación de accidentes (AIA) podría no tener oportunidades para actualizar los conocimientos y la experiencia de sus investigadores, con lo cual la preparación técnica de la organización podría menguar a lo largo del tiempo.

2.4 La cooperación entre los Estados en la investigación de accidentes e incidentes brindará una plataforma para el intercambio de información, conocimientos y experiencia. De esta forma, los Estados tendrán la oportunidad de actualizar sus sistemas, intercambiar recursos y crear un entorno positivo para que un Estado pueda observar o participar en la investigación realizada por otro Estado.

2.5 Esta plataforma podría crearse empleando un grupo integrado, entre otros, por representantes de los Estados que podrían reunirse periódicamente y mantener una red de comunicación abierta para analizar cuestiones relativas a las investigaciones. La dimensión más práctica para esta plataforma sería a nivel regional, dado que podría aportar beneficios para la plataforma mundial ya establecida, representada por el Grupo de expertos sobre investigación de accidentes (AIGP).

2.6 Como ejemplo de estos grupos de trabajo regionales, la Región MID presentó una iniciativa, que fue aprobada por la séptima Reunión del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG)-MID celebrada en El Cairo, Egipto, del 15 al 18 de abril de 2019, para crear un AIWG de la Región MID de la OACI encargado de promover estrategias, políticas y disposiciones relacionadas con las AIA de los Estados de la Región MID. También se presentaron ante la reunión las atribuciones para su revisión y aprobación, donde se establecieron el propósito del AIWG, su composición, funciones y responsabilidades.

2.7 El objetivo del AIWG de la Región MID de la OACI consiste principalmente en incrementar la eficacia de las capacidades de investigación de accidentes e incidentes de aviación de los Estados de la Región MID mediante: el intercambio de conocimientos y experiencia, el apoyo y la facilitación de la cooperación entre los Estados de la Región MID a través del manejo de las actividades del mecanismo de cooperación regional AIG (ARCM), facilitando así la investigación de accidentes e incidentes eficaz de acuerdo con lo establecido en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, y en apoyo del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004, GASP).

2.8 En general, algunos de los posibles temas de trabajo que un AIWG regional podría abordar son el análisis de los métodos de investigación, nuevas temáticas de investigación tales como los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y la movilidad aérea urbana (UAM) y el alentar y apoyar el desarrollo de normas, reglas y reglamentos comunes para la investigación de accidentes e incidentes de aviación en cumplimiento de las disposiciones de la OACI.

2.9 Asimismo, un AIWG regional podría cooperar con todos los servicios y coordinar con ellos el uso eficaz de los recursos de la AIG disponibles en los Estados regionales, entre ellos la experiencia, capacidades de instrucción, equipos, preparación técnica e información en materia de investigación, normas y orientación, etc.; examinar los resultados de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación realizadas y las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por los Estados regionales, entre ellos la identificación de posibles tendencias; desarrollar un conjunto de datos de accidentes e incidentes regional consensuado y armonizado y emplear esta base de datos para identificar riesgos de seguridad operacional y sus correspondientes controles y analizar iniciativas y temas urgentes o importantes para el AIGP o cualquier otro foro internacional establecido por la OACI y otras organizaciones.

2.10 Además de contar con las AIA de los Estados, un AIGW podría estar integrado por representantes de los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y fabricantes de aeronaves, como así también por organizaciones profesionales regionales e internacionales tales como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), organizaciones regionales de accidentes e incidentes de aviación (RAIO), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Asociación Internacional de Investigadores de Seguridad Aeronáutica (ISASI) y sus secciones regionales.

2.11 El AIWG podría reunirse periódicamente para analizar una agenda de temas; asimismo, podría emplear redes de teleconferencia o videoconferencia en casos específicos para analizar e intercambiar opiniones sobre cuestiones urgentes relacionadas con investigaciones de accidentes e incidentes.

2.12 Sería importante que el AIWG regional funcione bajo la órbita del RASG correspondiente y promueva las funciones de la AIG. Esta característica permitiría que el AIWG se concentre en sus tareas y agilizaría el proceso.

— FIN —