



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 32: Mecanismos de coordinación de la implantación regional de la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea

CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA AYUDAR A LOS ESTADOS PEQUEÑOS EN LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DE LOS SARPS DE LA OACI (ANEXO 13) EN EL ÁREA DE AUDITORÍA DE LA AIG

[Nota presentada por Guyana con el apoyo de la Argentina, Bolivia, el Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Panamá, Paraguay, el Perú, Surinam, el Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)]

RESUMEN

En esta nota de estudio se reconoce el valor de un mecanismo de cooperación regional como el mecanismo regional de cooperación AIG (ARCM) en la Región Sudamérica y la necesidad de que los Estados pequeños dispongan de sistemas para cumplir con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación. También se destaca que se necesita creación de capacidad para que los Estados pequeños mejoren su nivel de implementación efectiva de los SARPS de la OACI en el área de auditoría de la AIG.

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

- a) tomar nota del contenido de la presente nota de estudio;
- b) pedir a la OACI que cree un programa de trabajo para ayudar a los Estados pequeños en la creación de capacidad a fin de mejorar su implementación y cumplimiento de los SARPS del Anexo 13 de la OACI. El bajo nivel de cumplimiento en el área de auditoría de la AIG indica que es necesario trabajar más en este ámbito; y
- c) solicitar a la OACI que considere mecanismos de financiación apropiados para apoyar el trabajo de las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) y de los Estados pequeños en la implementación efectiva de los SARPS de la OACI en el área de auditoría de la AIG.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> <i>Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes</i> (Doc 9946) <i>Manual de gestión de la seguridad operacional</i> (Doc 9859) <i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> (Doc 9756)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El objetivo de una investigación de accidentes es establecer e identificar las causas y los factores contribuyentes que se interrelacionaron para producir el accidente y, si procede, hacer las recomendaciones necesarias para mejorar la seguridad operacional de la aviación y prevenir futuros sucesos de naturaleza parecida.

1.2 La autoridad estatal de investigación de accidentes aéreos (SAAIA) debe llevar a cabo las investigaciones de los accidentes aéreos de forma transparente, sin sesgos ni injerencias externas. De este modo, la SAAIA podrá determinar las causas probables (factores casuales) y los factores contribuyentes. La investigación debe llevarse a cabo en condiciones que favorezcan la equidad (sin sesgos ni prejuicios) y en las que la SAAIA goce de la independencia e imparcialidad necesarias para investigar y sacar a la luz todos los problemas de seguridad operacional del sistema que hayan contribuido al accidente o hayan permitido que se produzca.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados pequeños siguen teniendo dificultades para proporcionar todos los recursos que necesita una autoridad estatal de investigación de accidentes aéreos para ser plenamente funcional. Lamentablemente, esta falta de capacidad de los Estados pequeños se refleja en los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), en que el área de auditoría de la AIG es una de las que presenta un nivel más bajo de implementación efectiva (EI) con respecto a las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional. La Región SAM es un claro ejemplo de esta situación con la AIG.

2.2 Los Estados pequeños no pueden cumplir con los SARPS relativos a la AIG debido a la falta de recursos financieros y humanos. A menudo es muy difícil atraer a personas calificadas para que se formen como investigadoras e investigadores de accidentes porque la remuneración es baja.

2.3 En primer lugar, la independencia tiene un costo y una voluntad intrínseca, y los organismos AIG deben pasar previamente por un largo proceso legislativo, ya que es necesario enmendar o promulgar leyes básicas de aviación que establezcan dicha independencia.

2.4 En segundo lugar, la independencia del organismo AIG implica que el Estado cree un nuevo organismo dentro de la estructura estatal, que requiere personal altamente cualificado y, lógicamente, un presupuesto que permita que este organismo pueda cumplir con las normas y métodos recomendados establecidos en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y los documentos conexos.

2.5 En tercer lugar, la mayoría de los Estados consideran que se trata de un gasto más que de una inversión en la seguridad operacional de su sistema de aviación, especialmente cuando las autoridades de aviación civil necesitan ayuda financiera.

2.6 En cuarto lugar, los SARPS de la OACI no tienen en cuenta el tamaño del sistema de aviación de un país, que puede oscilar entre millones de vuelos y cientos de miles, y entre cientos de incidentes investigables y una decena o menos, de conformidad con el Anexo 13.

2.7 Para enfrentar y responder a algunas de las dificultades mencionadas, se debe felicitar a la OACI por sus esfuerzos en la publicación del *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946), en que se trata el establecimiento de organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO). Las RAIO ofrecen una solución a los Estados de cada región cuyo sistema de aviación, situación, condiciones y recursos disponibles para los organismos AIG pueden variar mucho.

2.8 En la Región SAM, para los Estados pequeños como Guyana, el mecanismo regional de cooperación AIG (ARCM) constituye un activo y una herramienta valiosa del conjunto de asistencia al cumplimiento en el área de auditoría de la AIG.

2.9 Las RAIO pueden ser una herramienta útil que ayuda a que las investigaciones de accidentes e incidentes puedan llevarse a cabo de acuerdo con las normas más estrictas y las mejores prácticas establecidas por la OACI, proporcionando apoyo en forma de especialistas y equipos, etc., a los Estados que soliciten asistencia con un espíritu de cooperación y colaboración.

2.10 Las RAIO pueden servir como garantes de la independencia e imparcialidad asegurando que el proceso de investigación sea eficiente en el caso de investigaciones solicitadas por una de las partes implicadas, mejorando así la seguridad operacional de la aviación a escala nacional, regional y mundial.

2.11 Las RAIO, si bien representan una solución, también han experimentado dificultades y no han generado los resultados deseados por dos sencillas razones:

- a) estas organizaciones necesitan una estructura organizativa que funcione, personal administrativo y personal investigador altamente cualificado, lo cual supone que cada Estado participante debe aportar recursos para el funcionamiento de la organización en lugar de utilizar esos recursos para reforzar su propio organismo AIG; y
- b) aunque un Estado puede delegar toda la investigación, seguirá siendo responsable de esta, lo que requiere, como mínimo, un equipo de especialistas que puedan hacer un seguimiento de la investigación, analizar las conclusiones y aprobar la investigación realizada por la RAIO.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En esta nota de estudio se reconoce el valor de un mecanismo de cooperación regional como el ARCM y la necesidad de que los Estados pequeños dispongan de sistemas para cumplir con los SARPS del Anexo 13 de la OACI.