



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

PROTOCOLO DE ASISTENCIA A INVESTIGADORES PARA ACCIDENTE MAYOR

(Nota presentada por Argentina)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta una propuesta de control psicofísico para los investigadores de accidentes de aviación con posterioridad al trabajo de campo, si es que estuvieron expuestos a diferentes agentes agresores o peligros. Algunos de estos agresores no están directamente relacionados con los restos de la aeronave. Los riesgos pueden deberse a peligros biológicos (restos humanos o animales), carga, características del lugar del accidente, instalaciones terrestres y otros factores.

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

- a) tomar nota y comentar sobre la información vertida en esta NE y considere la situación actual de potenciales agresores físicos, biológicos y psicológicos a los que se exponen los investigadores de accidentes de aviación en el trabajo de campo;
- b) que la conclusión de esta nota de estudio pase a consideración del Consejo;
- c) alentar a los Estados para que actúen en la protección de eventuales daños físicos y psicológicos a los investigadores de accidentes de aviación a consecuencia de la exposición en el trabajo de campo a diferentes noxas;
- d) alentar a los Estados para que apoyen a los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG) y a los Grupos Regionales de Planificación e Implementación (PIRG) en la ejecución de procedimientos preventivos para la detección y tratamiento de enfermedades que surjan a consecuencia de la investigación de accidentes de aviación;
- e) instar a los Estados para que informen oportunamente sobre sus avances en la ejecución de los planes de tratamiento y prevención de enfermedades que surjan a consecuencia de la investigación de accidentes; y
- f) se envíe al Consejo y se estudie la propuesta de establecer un procedimiento que posibilite identificar los peligros, examinar a las personas que estuvieron expuestas, diagnosticar y tratar de manera eficaz y oportuna las patologías que puedan producirse como resultado del trabajo de campo de los investigadores de accidentes de aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional en el trabajo de los investigadores de accidentes de aviación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota estudio se realizarán en la medida en que se cuente con recursos del presupuesto de un programa específico a tal fin o con contribuciones extrapresupuestarias.
<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) <i>Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes</i> (Doc 9962) <i>Manual de medicina aeronáutica civil</i> (Doc 8984 Capítulo 1 “Factores médicos en la investigación de accidentes de aviación”) <i>Riesgos en los lugares de accidentes de aviación</i> (Cir 315)

¹ La versión en español fue proporcionada por Argentina.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El contexto donde los investigadores realizan las tareas de investigación durante el trabajo de campo suele presentar un sinnúmero de peligros. En algunos casos, el riesgo de daños potenciales a la salud física y psicológica aumenta de manera evidente. El riesgo varía de acuerdo con los agentes agresores que se presenten, los cuales están determinados por las características propias de cada suceso.

1.2 Diferentes documentos y manuales de la OACI hacen referencia a dichos peligros, en especial la Circular 315 “*Riesgos en los lugares de accidentes de aviación*”, en la que se describen los peligros y riesgos, como así también los elementos de protección recomendados a los investigadores.

1.3 Por lo expuesto en el párrafo anterior, se hace necesario recomendar la implementación de exámenes clínicos, de laboratorio y psicológicos, según corresponda, a los efectos de que, al finalizar el trabajo de campo y teniendo en cuenta los peligros a los que estuvieron expuestos los investigadores, se realicen dichos exámenes para asegurar el estado de salud de estos.

2. OBJETIVOS DEL CHEQUEO MÉDICO POSTERIOR AL TRABAJO DE CAMPO (*MEDICAL CHECKUP*)

2.1 El objetivo principal es detectar y evidenciar potenciales daños a la salud que puedan sufrir los investigadores de campo como resultado de la exposición a los distintos peligros que pueden presentarse en el lugar del suceso.

3. PRIORIDADES Y OPORTUNIDAD DE LOS EXÁMENES

3.1 La prioridad y oportunidad de realizar los estudios clínicos, psicológicos y de laboratorio surgirá según se trate de emergencia (necesidad de asistencia inmediata por peligro para la vida), urgencia (necesidad de atención a corto plazo sin riesgo para la vida o empeoramiento de la situación clínica), o atención diferida en caso de poder recibir asistencia médica o psicológica de apoyo al regreso de la investigación de campo sin que medie la necesidad de una pronta asistencia.

3.2 Si se presentaron peligros evidentes en el lugar del suceso, no deberá esperarse la aparición de los síntomas o signos de enfermedad, sino que, de manera preventiva, el o los investigadores serán derivados para su adecuado control y tratamiento.

4. PROTOCOLO DE ASISTENCIA A INVESTIGADORES

4.1 **La Autoridad AIG** deberá designar a un miembro del personal (o al investigador a cargo) como “coordinador de seguridad y protección en el lugar del accidente”, responsable de los aspectos de seguridad y protección en dicho lugar para supervisar el equipo de protección personal y el uso de éste de acuerdo con los peligros potenciales que puedan surgir según las características del suceso.

4.2 Al regresar del trabajo de campo, el investigador a cargo o la persona designada deberá confeccionar un listado de peligros a los que estuvieron expuestos los investigadores.

4.3 Los peligros que pueden encontrarse en la investigación de campo, a manera de ejemplo, son los siguientes:

- a) **Peligros ambientales:** dependen del lugar (geográfico y topográfico), fatiga (efectos de viajes y transportes), insectos/fauna, clima, seguridad y situación política y social;

- b) **Peligros físicos:** fuego, energía almacenada, explosivos, gases bajo presión, aeronaves militares o exmilitares, pirotecnia, estructuras colapsadas;
- c) **Peligros biológicos:** patógenos relacionados con restos humanos o carga y condición de la higiene local;
- d) **Peligros materiales:** exposición y contacto con materiales y sustancias en el lugar, metales y óxidos; y
- e) **Peligros psicológicos:** estrés y presiones traumáticas impuestas por la exposición al accidente de aviación e interacción con familiares de las víctimas y quienes participan en las actividades del transportista y de aviación conexas, visualización de restos humanos.

4.4 Los peligros arriba expuestos son a título de ejemplo, por lo que podrían presentarse otros además de los mencionados.

4.5 Las emergencias y urgencias serán atendidas de inmediato con los medios más adecuados disponibles en el lugar del accidente, teniendo en cuenta los medios de evacuación a los centros asistenciales que sean necesarios. Para esto, deberán ser coordinados inmediatamente después de tener conocimiento de la ubicación y características del suceso. El área médica evaluará los peligros que se materializaron en el campo y el grado de exposición de los investigadores a los mismos. El grado de exposición a los diferentes peligros que se presenten en la investigación de campo, y la repercusión de estos en el investigador, determinarán los exámenes y especialidades a los que se derivarán los afectados.

4.6 De acuerdo con el resultado de los exámenes, si surgiera evidencia de patología clínica o psicológica, se iniciarán las medidas terapéuticas correspondientes a cargo de las especialidades que sean pertinentes.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Los accidentes de aviación pueden presentar peligros potenciales para los investigadores que intervienen en el lugar del suceso mientras desarrollan el trabajo de campo. Los elementos de protección, tales como ropa, equipamiento y vacunas, disminuyen los riesgos a niveles aceptables, pero no los anulan. Por ello, se hace necesario establecer un procedimiento que posibilite identificar los peligros, examinar a las personas que estuvieron expuestas, diagnosticar y tratar de manera eficaz y oportuna las patologías que puedan producirse como resultado del trabajo de campo de los investigadores de accidentes de aviación.

— — — — —

APÉNDICE

Lamentablemente no existen publicaciones sobre registros o estadísticas de enfermedades laborales o accidentes de trabajo en investigación de accidentes de aviación. Si abunda información sobre los peligros presentes en el lugar del accidente.

El investigador de accidentes aéreos **Larry Vance**, (consultor de investigación de accidentes aéreos y ex investigador de la Junta de Seguridad en el Transporte de Canadá), tiene detalles de algunas investigaciones de trabajos de campo incrustados en su memoria.

Comúnmente, cuando los investigadores llegan a un sitio, con frecuencia llegan justo después de primeros auxilios. Si la situación lo requiere, ayudan a mover cuerpos y recuperar las pertenencias de las víctimas.

Vivien Lee, (psicóloga con sede en Toronto), tiene experiencia trabajando con traumas y trastorno de estrés postraumático (TEPT). Ella afirma que “[Los investigadores] pueden no sentirse angustiados por un incidente espantoso en particular, pero que los relativamente menos dramáticos pueden ser los que más desgasten la resiliencia con el tiempo”.

Anthony Brickhouse (investigador de accidentes aéreos y director del Laboratorio Forense Aeroespacial de la Universidad Aeronáutica Embry-Riddle en Daytona Beach, Florida), afirma que: “Una emoción que llega con el duelo es la ira”, “los seres queridos de las víctimas se acercan a ti para saber qué les sucedió a sus seres queridos”. “La sangre y las muertes no son gratas, te afecta” llamando la atención sobre la angustia que conlleva a veces el contacto con los familiares de las víctimas.

El potencial de sufrir un trauma psicológico cuando los requisitos del trabajo incluyen escuchar grabaciones de voz en la cabina es evidente.

También existe un riesgo cierto con el contacto con mercancías peligrosas como consta en el informe parlamentario holandés que estableció una “relación directa” entre la carga del avión Jumbo de la compañía El Al que en 1992 se estrelló contra un bloque de viviendas y los problemas de salud sufridos por 800 personas, la mayoría vecinos del inmueble siniestrado y el personal que intervino en las operaciones de rescate e investigación del accidente en cuestión.

Las sustancias nocivas presentes en el suceso del Jumbo de El Al incluyen anhídrido sulfúrico, anhídrido carbónico, asbesto, dioxinas y uranio no enriquecido. Los investigadores advierten de que 10 631 kilos de la carga eran “peligrosos”, entre ellos 190 litros de DMMP, una sustancia utilizada para fabricar el gas sarín.

Lamentablemente, no existen estadísticas a nivel mundial o regional sobre enfermedad laboral o accidentes de trabajo provocados por la actividad profesional de los investigadores de accidentes de aviación por lo que no abundan datos duros sobre esta problemática.