



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 46: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica

COMENTARIOS QUE HAN DE ADJUNTARSE AL INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E IMPLANTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

Cuando se termina un proyecto de informe final de una investigación de accidente, el Estado que realiza la investigación deberá enviar una copia del proyecto de informe final a los Estados interesados y al explotador correspondiente a fin de que puedan formular comentarios sobre el proyecto de informe final. Si el Estado que realiza la investigación recibe comentarios de las partes interesadas, deberá, o bien, enmendar el informe final, o adjuntar los comentarios al informe final, de no estar de acuerdo con los mismos. Sin embargo, el hecho de adjuntar comentarios al informe final podría interpretarse como que hay desacuerdos significativos entre el Estado que realiza la investigación y las partes extranjeras interesadas. Si las razones del desacuerdo se relacionan con los aspectos técnicos de los resultados de la investigación, en especial en lo relativo a la seguridad operacional, el adjuntar al informe final únicamente los comentarios con los que no se está de acuerdo no sería la mejor solución en pro de la seguridad operacional. Las cuestiones de seguridad operacional sobre las que no se haya llegado a un acuerdo no deberían seguir siendo parte de la investigación del accidente de la aeronave.

Asimismo, luego de haberse hecho circular un informe final, si las partes extranjeras interesadas no adoptan la medida preventiva propuesta en las recomendaciones sobre seguridad operacional sin ninguna razón justificada, no existe un proceso acordado internacionalmente que el Estado que realiza la investigación pueda iniciar contra las partes extranjeras interesadas. En este caso, las recomendaciones de seguridad operacional serían inútiles. Las recomendaciones en materia de seguridad operacional deberían tomarse en serio e implantarse.

A fin de mejorar la seguridad operacional aprovechando las lecciones aprendidas tras la investigación de accidentes, deberían estudiarse y desarrollarse con prioridad nuevos mecanismos encaminados a resolver los problemas arriba mencionados.

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

- a) examinar las cuestiones que figuran en esta nota; y
- b) convenir en que la OACI debería desarrollar, prioritariamente, nuevos mecanismos con el objetivo de resolver las cuestiones sobre los desacuerdos que han de figurar en el informe final y la implantación de las recomendaciones relativas a la seguridad operacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos E y F, dado que proporciona a los Estados nuevos mecanismos para resolver los desacuerdos que figuran en los informes de investigación de accidentes y para promover la implantación de las recomendaciones relativas a la seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	<i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación — Anexo 13</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los resultados de las investigaciones de accidentes de aeronaves, incluidas las conclusiones, deberían ser correctos y justos, y las recomendaciones sobre seguridad operacional que allí figuren deberían ser lo suficientemente completas para evitar la recurrencia de accidentes semejantes de aeronaves y, por lo tanto, deberían ser consideradas e implantadas por todas las partes interesadas. En el informe final no deberá haber sesgos ni pretensiones individuales.

1.2 Para este fin, en el párrafo 6.3 de la sección RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN, del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, del Convenio de Chicago, se estipula que el Estado que lleva a cabo la investigación enviará una copia del proyecto de informe final al Estado que instituyó la investigación, al Estado de matrícula, al Estado del explotador, al Estado de diseño y a todo Estado que haya participado en la investigación, y se les invita a que formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe, lo antes posible.

1.3 Además, en el mismo párrafo se prescribe que, en caso de que el Estado que realiza la investigación reciba comentarios en un plazo de 60 días a contar desde la fecha de la carta de envío, enmendará el proyecto de informe final, o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, adjuntará los comentarios al informe final. Si el Estado que lleva a cabo la investigación no recibe comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 6.4 del Anexo 13, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho plazo.

1.4 La Nota 2 del mismo párrafo indica que los comentarios que han de adjuntarse al informe final deben restringirse a los aspectos técnicos del informe final que no sean de carácter editorial, sobre los cuales no haya podido lograrse un acuerdo.

1.5 En los párrafos 6.3.1 y 6.3.2 del Anexo 13, se recomienda que el Estado que realiza la investigación debería enviar, por intermedio del Estado del explotador, una copia del proyecto de informe final al explotador, y por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, a las organizaciones responsables del tipo de diseño y del montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

1.6 En el párrafo 6.10 del Anexo 13 se describe, en la sección de RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE RECIBE O FORMULA RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL, que un Estado que recibe recomendaciones en materia de seguridad operacional comunicará al Estado que haya formulado la propuesta, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

2. ANÁLISIS

2.1 Comentarios que han de adjuntarse al informe final

2.1.1 A pesar de todos los esfuerzos desplegados por el Estado que realiza la investigación para lograr los mejores resultados en la investigación de accidente de aeronave, conforme a lo prescrito en las disposiciones del Anexo 13, podría no llegarse a un acuerdo mutuo sobre la información acerca de los hechos, los resultados del análisis, las conclusiones o las recomendaciones en materia de seguridad operacional que se proponen, entre el Estado que realiza la investigación y el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño, el Estado de fabricación, el Estado que participó en la investigación, el explotador y las organizaciones encargadas del tipo de diseño o el montaje final de la aeronave.

2.1.2 Si las cuestiones que figuran en los comentarios son simples o de índole menor, podrían ajustarse fácilmente mediante coordinación mutua entre las partes interesadas. Sin embargo, si la coordinación falla y no se llega a un acuerdo sobre la gravedad de los comentarios, la única solución es adjuntar los comentarios de las otras partes al informe final, conforme a lo dispuesto en el Anexo 13.

2.1.3 Sin embargo, en algunos casos, podría prestarse a diversas interpretaciones el hecho de que no haya habido un acuerdo entre las partes interesadas respecto del proyecto de informe final, y el que, junto con los resultados, se adjunten los comentarios de las demás partes. Uno de estos casos se presenta cuando la calidad de los resultados de la investigación, particularmente las conclusiones y/o las partes sobre las recomendaciones en materia de seguridad operacional propuestas, son tan débiles que no resultan razonables y son inaceptables por ser contrarias a los intereses de la seguridad operacional. Este tipo de problema puede deberse a una insuficiencia en el número de investigadores cualificados, falta de técnicas maduras, procedimientos de investigación inadecuados, opiniones sesgadas y distorsionadas, falta de experiencia en investigación, etc. También puede ocurrir que los problemas tengan que ver con cuestiones no técnicas, incluidas las razones de índole política o los intereses de las partes implicadas.

2.1.4 En la medida en que las razones de desacuerdo con los resultados de la investigación estén relacionadas con los aspectos técnicos, particularmente con la seguridad operacional, esta cuestión debería ser considerada atentamente, no sólo por las partes interesadas, sino también por toda la comunidad internacional de la aviación, puesto que una mala investigación no puede definir ni determinar las causas exactas de un accidente, y como resultado de ello, podrían formularse recomendaciones en materia de seguridad operacional que no sean adecuadas.

2.1.5 Con respecto a lo indicado en 2.1.4 anterior, la única medida estipulada en el Anexo 13, es decir, adjuntar los comentarios de las otras partes interesadas al informe final, podría no ser la mejor solución para la prevención de la recurrencia de accidentes. Básicamente, no debería existir desacuerdo alguno sobre los aspectos técnicos, al menos, entre el Estado que realiza la investigación y las otras partes interesadas.

2.1.6 Sin embargo, si la razón del desacuerdo tiene que ver con otros asuntos, como por ejemplo razones políticas o intereses de las otras partes interesadas, adjuntar al informe final los comentarios de las otras partes interesadas sería una solución adecuada.

2.2 Implantación de las recomendaciones en materia de seguridad operacional

2.2.1 Por lo que respecta a las recomendaciones en materia de seguridad operacional, después de que se haya hecho circular un informe final, si los otros Estados interesados, el explotador, o las organizaciones encargadas del tipo de diseño o el montaje final de la aeronave, no adoptan las medidas preventivas adecuadas propuestas en las recomendaciones sobre seguridad operacional, sin ninguna razón justificada, no existe ningún procedimiento acordado internacionalmente que pueda iniciar el Estado que

realiza la investigación en contra de las partes extranjeras interesadas. En este caso, las recomendaciones en materia de seguridad operacional resultan inútiles y, obviamente, ello iría en contra del propósito de la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional destinadas a prevenir la recurrencia de accidentes semejantes como resultado de la aplicación de medidas preventivas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Tal como se describió en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5, las actuales disposiciones del Anexo 13, mediante las cuales se exige únicamente que se adjunten al informe final los comentarios de desacuerdo de los demás Estados, el explotador o las organizaciones encargadas del tipo de diseño o el montaje final de la aeronave, están resultando insuficientes para proteger los intereses de la seguridad operacional de la aviación. Las cuestiones técnicas sobre las que no se haya llegado a un acuerdo, especialmente en lo que atañe a la seguridad operacional, no deberían seguir siendo parte de la investigación del accidente de la aeronave.

3.2 Si las partes interesadas no implantan total o parcialmente las recomendaciones en materia de seguridad operacional, conforme a lo mencionado en 2.2.1, sin ninguna justificación, el Estado que realiza la investigación no tiene ninguna otra forma de imponer su implantación. Las recomendaciones en materia de seguridad operacional deberían implantarse en forma estricta para el beneficio de la seguridad operacional de la aviación.

3.3 A fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación aprendiendo de las lecciones extraídas de la investigación de accidentes, deberían estudiarse y desarrollarse nuevos mecanismos para resolver los problemas enunciados en 3.1 y 3.2 de la presente nota, bajo los auspicios de la OACI.