



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos de seguridad operacional

DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL OBTENIDA A TRAVÉS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(Nota presentada por Francia)

RESUMEN

En la presente nota se pone de relieve la importancia de las investigaciones por lo que respecta al suministro de datos relacionados con la seguridad operacional y, teniendo en cuenta las dificultades presentadas por la duración de ciertas investigaciones, se proponen diversas medidas.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a estudiar los elementos presentados en esta nota de estudio y a examinar las propuestas contenidas en el apéndice, con miras a incluirlas en una de sus resoluciones.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A: <i>Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren ningún recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación.</i>

¹ Las versiones en inglés y francés fueron proporcionadas por Francia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación llevadas a cabo por los Estados constituyen un instrumento fundamental para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mediante el establecimiento de hechos validados, por una parte, y por la otra, mediante la publicación de recomendaciones en materia de seguridad operacional. La información sobre seguridad operacional así obtenida debe redundar en beneficio no sólo del Estado que realiza la investigación, sino también de los demás Estados afectados directa o indirectamente.

1.2 Las investigaciones también proporcionan información necesaria a las víctimas de los accidentes de aviación, a sus familias y al público general. Esta clase de información les ayuda a superar el trauma que ocasionan los accidentes. Contribuye asimismo a reforzar la confianza del público en el transporte aéreo internacional y a alentar el apoyo a las medidas adoptadas por los Estados, la industria y los profesionales de la aviación para favorecer la seguridad operacional.

2. DISPOSICIONES ACTUALES

2.1 En el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, Capítulo 5, se prevé que el Estado del suceso instituirá una investigación y será responsable de realizarla; que el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación, asistido por asesores; y que los Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente podrán nombrar un experto.

2.2 En el Anexo 13, Capítulo 6, se especifica en el párrafo 6.5 que *“En pro de la prevención de accidentes, el Estado que realice la investigación de un accidente o incidente hará público el informe final lo antes posible”*. En el párrafo 6.6 se recomienda que *“El Estado que realiza la investigación debería hacer público el informe final en el plazo más corto posible y, de ser posible, en el plazo de 12 meses de la fecha del suceso”* y que *“De lo contrario debería hacer público un informe interino en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad que se haya suscitado”*.

2.3 En el Anexo 13, párrafo 5.26 relativo a las obligaciones de los representantes acreditados y sus asesores, se especifica que el acceso a la información sobre el curso y las conclusiones de la investigación es responsabilidad del Estado que realiza la investigación, y en el párrafo 6.2 relativo a la divulgación de la información, se especifica que lo mismo se aplica a los proyectos de informe o cualquier documento obtenido durante una investigación.

2.4 Sin embargo, en el párrafo 5.26, se especifica en una nota que los representantes acreditados pueden informar a sus respectivos Estados a fin de facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.

2.5 Ninguna de las disposiciones permite que los Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente, empleen la información obtenida para beneficio de sus víctimas o de la opinión pública de su país, cuando dicha información no fue hecha pública por el Estado que realiza la investigación.

3. DIFICULTADES ENCONTRADAS

3.1 Existen ejemplos que muestran que las disposiciones relativas a la realización de las investigaciones y, en particular, la recomendación enunciada en 6.6, no siempre son aplicadas por ciertos

Estados o para ciertos accidentes. Ello puede relacionarse, por ejemplo, con accidentes en los que el Estado que realiza la investigación sólo se ve afectado como Estado del suceso. En este caso, los Estados directamente implicados, ya sea en relación con sus responsabilidades como Estado de diseño o Estado del explotador o debido a que han perecido sus nacionales, se enfrentan a grandes dificultades respecto a la obtención y utilización de información que es necesaria para la seguridad operacional o que las familias de las víctimas esperan recibir.

3.2 Las disposiciones que permiten la participación de ciertos Estados en la investigación, y la nota del párrafo 5.26, compensan en parte esta dificultad en los casos en que la misma se relaciona con las responsabilidades de dichos Estados por lo que respecta a cuestiones de seguridad operacional. No obstante, no se permite que dichos Estados tengan acceso a información que supondría actividades de investigación, cuando dichas actividades de investigación no son efectuadas.

3.3 A otros Estados, en particular a los Estados de salida y de destino del vuelo, también les atañe directamente la seguridad operacional de dicho vuelo o de otros vuelos efectuados por el explotador, si bien estos Estados no tienen acceso a ninguna información ni acto de investigación, excepto cuando su situación es otra, tal como, por ejemplo, la de Estado del explotador. El párrafo 5.23, que autoriza el nombramiento de un representante acreditado por todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores, no responde a esta inquietud. En efecto, no se pide de modo sistemático información o instalaciones y servicios al Estado de salida o de destino y, aun si fuera ese el caso, ello generalmente no se efectúa sino hasta mucho después de iniciada la investigación.

3.4 No siempre es posible resolver las dificultades mencionadas mediante conversaciones entre el representante acreditado y el investigador a cargo, ni mediante intervenciones de Estado a Estado. Más allá de las inquietudes en materia de seguridad operacional que suscitan y el sufrimiento que acentúan, la repetición de las dificultades podría exponer las investigaciones a otras consideraciones, diplomáticas o jurídicas, ajenas al espíritu del Anexo 13.

4. CONCLUSIÓN

4.1 A fin de alentar a los Estados que realizan las investigaciones a proporcionar periódicamente información sobre el avance de las mismas, convendría elevar a la categoría de norma la recomendación contenida en el párrafo 6.6 del Anexo 13.

4.2 Convendría que las disposiciones del Anexo 13 se extendieran explícitamente a los Estados de salida y de destino de los vuelos implicados, a fin de que dichos Estados — a menudo directamente afectados por las medidas de seguridad operacional resultantes de las causas y circunstancias de un accidente o incidente — puedan acceder en tiempo real a los elementos de la investigación.

APÉNDICE

PROPUESTAS PARA SU INCLUSIÓN EN UNA RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

Considerando que el objetivo primario de la Organización es velar por la seguridad operacional de la aviación civil en el mundo;

Reconociendo la importancia para la seguridad operacional de la aviación civil de una divulgación efectiva de la información sobre seguridad operacional;

Reconociendo la importancia de la información adquirida y de las lecciones aprendidas en materia de seguridad operacional como resultado de las investigaciones que se realizan con respecto a los accidentes e incidentes;

Reconociendo que las disposiciones actuales del Anexo 13 no son conducentes a una participación sistemática de los Estados de salida o de destino de los vuelos en las investigaciones que se realizan sobre los accidentes e incidentes, mientras que dichos Estados se ven afectados directamente y a menudo inmediatamente por los hechos constatados en el curso de las investigaciones, y por las medidas preventivas que deben adoptarse para mejorar la seguridad operacional de los vuelos;

Reconociendo que las víctimas de los accidentes de aviación, sus familias y el público tienen el derecho legítimo de recibir información regular sobre las circunstancias y la causas de estos accidentes, así como sobre los resultados de las investigaciones llevadas a cabo y el seguimiento en relación con las recomendaciones emitidas;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que estudie la extensión de las disposiciones pertinentes del Anexo 13 sobre participación en las investigaciones a los Estados de salida y de destino de los vuelos;
2. *Encarga* al Consejo que considere elevar a la categoría de norma la recomendación contenida en el párrafo 6.6 del Anexo 13 relativa a la duración de las investigaciones.