

Finalizada la investigación del accidente

DGAC CONSIDERA INADMISIBLES LA TOMA DE DECISIONES DEL OPERADOR Y LA TRIPULACIÓN DE LAMIA

Conocido el informe final de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Colombia, a través de su Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación – GRIAA, sobre el accidente aéreo (el 29 de noviembre de 2016) de la aeronave AVRO 146-RJ85 con matrícula CP 2933 perteneciente a la empresa LaMia; la Dirección General de Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, a través de su Director Ejecutivo, Gral. Fza. Aé. Celier Aparicio Arispe Rosas, consideró que *“son inadmisibles la toma de decisiones de la empresa y de la tripulación sobre algo que evidentemente era una necesidad en la operación de vuelo. Como Autoridad Aeronáutica Civil cuestionamos la inapropiada gestión de riesgo operacional de la empresa LaMia”* afirmó en conferencia de prensa realizada este miércoles 2 de mayo en la sede de gobierno. De igual modo el Director Ejecutivo de la DGAC observó que tras la investigación se determinó que la compañía aérea si bien tenía un Sistema de Gestión Operacional-(SMS), aprobado por la Autoridad Aeronáutica, no se aplicó de manera efectiva siendo exclusiva la responsabilidad del operador para el efecto; de allí que en relación al informe final de la GRIAA, coincidió en que *“existió una inadecuada toma de decisiones de la administración de la compañía explotadora de la aeronave, como consecuencia de la falta de aseguramiento de la seguridad operacional en sus procesos, y por la pérdida de la conciencia situacional y equivocada toma de decisiones de la tripulación, que mantuvo la fijación de continuar un vuelo con una cantidad de combustible extremadamente limitada”* dijo.

Aplicación Normativa

El Art. 172 de la Ley 2902 de Aeronáutica Civil concordante tanto con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana – RAB 830.3.a (Reglamentación sobre la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil) como el Art. 26 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 donde Bolivia es Estado miembro); establece la sujeción jurisdiccional sobre la investigación técnica en casos de aeronaves civiles bolivianas que sufran accidentes en territorio extranjero; por ello al ocurrir el accidente en el Cerro Gordo, municipio de La Unión, Antioquia – Colombia, correspondió a ese país realizar la investigación del accidente aeronáutico tras la tragedia que dejó 71 fallecidos y seis sobrevivientes, víctimas fatales que fueron en su mayoría parte del equipo brasileiro de fútbol Chapecoense.

LaMia: su certificación, accionistas y propietarios

Sobre el procedimiento por el cual se certificó a LaMia como operador no regular; se explicó que se tiene formalmente en archivos del Registro Aeronáutico Nacional de la DGAC, que la empresa presentó un contrato de arrendamiento de la aeronave AVRO 146-RJ85 suscrito entre Ricardo Alberto Albacete Vidal con LAMIA CORPORATION S.R.L. representado por Gustavo Vargas Gamboa a nombre de Miguel Alejandro Quiroga Murakami y Marco Antonio Rocha Venegas, éstos últimos en su condición de únicos propietarios según el acta de constitución de la empresa.

Sobre las Recomendaciones de la Investigación

Según explicación del Director Ejecutivo de la DGAC de Bolivia, los resultados de la investigación generaron 11 recomendaciones: seis para la Autoridad Aeronáutica de Bolivia, una para la AASANA Bolivia, una para la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, y tres para la Autoridad Aeronáutica de Colombia. Sobre las recomendaciones del informe COL-16-37-GIA, la DGAC de Bolivia comprometió que dará a conocer las acciones ejecutadas y por ejecutar en función a cada una de ellas, que tendrán que ver con: el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), Enmiendas normativas a las Reglamentaciones Aeronáuticas Bolivianas (RAB's), Optimización de Manuales de Operaciones y Aeronavegabilidad, Análisis técnicos sobre los documentos desarrollados por el Sistema Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), Circulares Instructivas sobre planeamiento de las operaciones, Conminatorias a AASANA sobre manuales de funciones y finalmente, Procesos de control de competencias lingüísticas para la comunidad aeronáutica.

Decisiones Institucionales

Finalmente el Gral. Arispe confirmó que, a partir del informe final que determinaron las causas probables y factores contribuyentes al accidente de la aeronave CP 2933, se realizará un proceso de reestructuración administrativa, técnica y organizacional en la DGAC.

Asimismo; se requerirán informes sobre la estructura organizacional de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) para revisar y emitir enmiendas referidas a la RAB 92 con la finalidad de redefinir los requisitos técnico-operacionales que deben ser cumplidos por el proveedor de servicios de tránsito aéreo en el Estado Plurinacional de Bolivia.

