



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Resolución

Número:

Referencia: EX-2022-24445842- -APN-JST#MTR - Aprobación de normas de funcionamiento interno de la DIRECCIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN Y MONITOREO ACCIDENTOLÓGICO de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE.

VISTO el Expediente N° EX-2022-24445842- -APN-JST#MTR, el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional promulgado en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ratificado por Ley N° 13.891), el Código Aeronáutico de la Nación aprobado por Ley N° 17.285 y sus normas complementarias y modificatorias, la Ley de Navegación N° 20.094 y sus normas complementarias y modificatorias, la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y sus normas complementarias y modificatorias, la Ley N° 27.514, el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) aprobado por Decreto N° 770 de fecha 13 de noviembre de 2019, el Decreto N° 532 de fecha 9 de junio de 2020, la Resolución MSC 255 (84) de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Resolución N° RESOL-2018-170-APN-MTR de fecha 28 de febrero de 2018 del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, la Resolución N° RESOL-2021-43-APN-JST#MTR de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE de fecha 16 de marzo de 2021, y

CONSIDERANDO:

Que, por el expediente citado en el Visto, se inició el trámite para la aprobación, en carácter de normas de funcionamiento interno, de los Procedimientos de Seguimiento de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO), del Centro de Control de Respuesta y del Laboratorio de la DIRECCIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN Y MONITOREO ACCIDENTOLÓGICO de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE (JST).

Que, el propósito del Procedimiento de Seguimiento de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO), es brindar los lineamientos para el seguimiento de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) a los agentes de la JST que sean designados para tal función, lo cual facilita la implementación efectiva de las recomendaciones emitidas por este Organismo de investigación.

Que, el propósito de los Procedimientos del Centro de Control de Respuesta, es brindar lineamientos para la planificación y gestión de turnos de equipos de salida a campo y, para la notificación de sucesos en el transporte y su gestión interna.

Que, el propósito de los Procedimientos del Laboratorio, es establecer las actividades para el desarrollo de estudios y ensayos que se realicen en el área del Laboratorio, donde se detalla el funcionamiento y responsabilidades que corresponden al área de Laboratorio.

Que, a través de la Ley N° 27.514, se declaró de interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte, y se creó la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, como organismo descentralizado actuante en la órbita jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con el objeto de contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de incidentes y accidentes de transporte; mediante la determinación de las causas de los sucesos de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo, y la recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar su ocurrencia en el futuro.

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27.514, define a la RSO como una *“propuesta basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes a partir de la introducción de mejoras en los sistemas de transporte, y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente.”*

Que, el artículo 7 de la Ley N° 27.514, confiere a la JST la facultad de *“realizar el seguimiento del cumplimiento o implementación efectiva de las acciones recomendadas vinculadas con la seguridad en el transporte”* y de *“establecer el mecanismo, la oportunidad y la forma por la que deberán reportarse a la junta la ocurrencia de un accidente o incidente aeronáutico, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial o lacustre, procedimiento que será de cumplimiento obligatorio.”*

Que, el Capítulo 6, subsección 8 del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional promulgado en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) recomienda a cualquier Estado que formule una recomendación en materia de seguridad operacional, la implementación de un procedimiento para registrar las respuestas a dicha recomendación.

Que, en el orden internacional existen antecedentes sobre el seguimiento de las Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO), el procedimiento sobre notificación de sucesos en el transporte y los procedimientos de gestión de laboratorio.

Que, en la práctica internacional, otros Organismos como la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos de América, o en inglés National Transportation Safety Board (NTSB), a través de la Ley de la Junta de Seguridad Independiente de 1974 establecida en el Código de los Estados Unidos, Título 49 – Transporte; Subtítulo II - Otras Agencias Gubernamentales; Capítulo 11 – Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB), Subcapítulo 1 – General; Párrafo 1135 – Respuestas del Secretario de Transporte a las recomendaciones de seguridad; punto (a) – General; la Junta de Seguridad de Canadá, en inglés Transportation Safety Board (TSB) en su norma creadora, S.C 1989, sección 7,1, subsección c, en su sección 24.5 y en su sección 24.6, sobre las Recomendaciones de Seguridad Operacional; hacen mención a objetivos, notificaciones, plazos y pautas para responder.

Que, asimismo, en el marco de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 y su Anexo 13 ya mencionado, establece el plazo de respuesta de un Estado cuando haya sido notificado por otro en materia de recomendaciones de seguridad operacional.

Que, en el orden marítimo internacional, la Resolución MSC.255(84) (Código de Investigación de Siniestros), de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece en su Capítulo 25, tercer párrafo, pautas y procedimientos para las respuestas sobre las observaciones realizadas en una investigación sobre seguridad marítima.

Que, la norma 9.001 de la Organización Internacional de Normalización (ISO), reglamentaria de los requisitos de los sistemas de gestión de calidad, establece en la sección primera de su introducción la promoción de la adopción de un enfoque basado en procesos, cuando se desarrolla, implementa y mejora la eficacia de un sistema de gestión de calidad.

Que, la norma mencionada en el párrafo anterior define al enfoque basado en procesos como *“la aplicación de un sistema de procesos dentro de la organización, junto con la identificación e interacciones de estos procesos, así como su gestión para producir el resultado deseado”*.

Que, la norma 17.025 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y de la Comisión Electrotécnica Internacional (IEC), reglamentaria de los requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y de calibración, en su apartado primero titulado “Objeto y campo de aplicación”, establece *“los requisitos generales para la competencia en la realización de ensayos o calibraciones, incluido el muestreo”* y determina la aplicabilidad de los preceptos *“a todas las organizaciones que realicen ensayos o calibraciones”*.

Que, el apartado 4, titulado “Requisitos relativos a la gestión”, sección 2, titulada “Sistema de Gestión”, de la norma mencionada en el párrafo anterior, determina que *“el laboratorio debe establecer, implementar y mantener un sistema de gestión apropiado al alcance de sus actividades”*.

Que, la OACI, en su ANEXO 13, Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, en su DOCUMENTO 9756, Manual de Investigaciones de Accidentes e Incidentes de Aviación y, en el, DOCUMENTO 9962, Manual de Políticas y Procedimientos de Investigación de Accidentes e Incidentes, establece los lineamientos generales y particulares para la gestión y ejecución de ensayos y análisis sobre elementos de interés vinculados a las investigaciones de sucesos aeronáuticos.

Que, la OMI, en su Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, Resolución A.849 (20) y MSC/CIRC 1024, establece consideraciones generales y particulares para la ejecución de ensayos y análisis sobre elementos relacionados a una investigación técnica.

Que, en el orden nacional contamos con antecedentes normativos sobre el Seguimiento de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) y el procedimiento sobre notificación de sucesos en el transporte.

Que, la Ley N° 17.285, Código Aeronáutico, en su Artículo 186, establece que *“Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias permitan. La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.”*

Que, la Resolución RESOL-2018-170-APN-MTR de fecha 28 de febrero de 2018 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, resuelve en su artículo 1° consigna *“Establézcase como objetivo para el transporte ferroviario de pasajeros y cargas la creación de un Sistema Nacional de Gestión de Seguridad Operacional”*.

Que, la Resolución mencionada en el párrafo anterior, establece en su artículo 3 que *“... todas las operadoras de ferrocarriles de pasajeros y cargas y la ADMINISTRACION DE ESTRUCTURA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO deberán contar con un área específica de nivel gerencial que reporte y dependa directamente de las máximas autoridades de la empresa.”* y, asimismo, que *“Dicha área se encontrara dedicada a la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional y a verificar el cumplimiento y seguimiento de una Política de Seguridad Operacional.”*

Que, la Ley de Navegación N° 20.094 establece que entre las funciones del capitán se encuentra la de *“Comunicar de inmediato y por el medio más rápido a la autoridad marítima o consular más cercana todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, y cualquier otra novedad de importancia observada en la ruta que afecte a la navegación”* y entre las obligaciones del práctico se encuentra la de dar cuenta de inmediato de todo acaecimiento extraordinario (v. artículos 122 y 146).

Que, el Régimen de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), aprobado por Decreto N° 770 de fecha 13 de noviembre de 2019, establece mecanismos de comunicación por parte de los capitanes y patrones, y por parte de los prácticos o baqueanos; y prevé que la citada obligación alcanza a los baqueanos que presten servicios en buques extranjeros (v. artículos 405.0101, 405.0102 y 504.0113).

Que, el artículo 65 de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, establece que los partícipes de un accidente de tránsito tienen la obligación de: a) suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente y b) denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación.

Que, a vez, respecto a la obligación de notificar los sucesos del modo automotor por parte de las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la ya mencionada Ley N° 27.514, en su artículo 6 inc. c establece que los sucesos que sean necesarios investigar se realizarán siempre que “...*exista un convenio celebrado con el Estado provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que así lo establezca, o cuando la autoridad provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires lo requiera expresamente...*”.

Que, es dable resaltar, la importancia de la notificación de un suceso de transporte, siendo este el punto de partida para toda investigación, a partir del cual se inicia el proceso de clasificación, ponderación e investigación u otro tipo de intervención, de ser pertinente.

Que, en virtud de lo expuesto, resulta oportuno y necesario establecer un procedimiento aplicable a todos los modos de transporte, para el seguimiento del cumplimiento o implementación efectiva de las acciones recomendadas por la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE a través de una Recomendación de Seguridad Operacional (RSO).

Que, a su vez, resulta pertinente fijar un procedimiento que brinde los lineamientos de funcionamiento de los turnos de salida al campo y, además, un procedimiento cuya finalidad sea la individualización de los medios oficiales para la notificación de sucesos y la gestión interna de los mismos por parte de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE.

Que, en sintonía con lo referenciado en los párrafos anteriores, resulta adecuado establecer un procedimiento que brinde directivas específicas para la implementación de las actividades a desarrollar en el laboratorio, como a su vez un documento que establezca las pautas de funcionamiento del procedimiento anteriormente mencionado.

Que, la DIRECCIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN Y MONITOREO ACCIDENTOLÓGICO de la JUNTA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE, ha tomado intervención respecto al diseño y elaboración de las normas de funcionamiento, a saber: Procedimiento de Seguimiento de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO), Procedimientos del Centro de Control de Respuesta y Procedimientos del Laboratorio; propiciadas mediante la presente medida.

Que las DIRECCIONES NACIONALES DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS de los modos aeronáutico, automotor, ferroviario y marítimo, fluvial y lacustre, han tomado intervención respecto a la elaboración de las mencionadas normas de funcionamiento.

Que la DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN y las áreas dependientes de la Presidencia de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, han tomado la intervención que les compete,

Que la DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en ejercicio de las facultades conferidas a través de la Ley N° 27.514.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE

LA JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Apruébase como norma de funcionamiento interno el “PROCEDIMIENTO DE SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL (RSO)”, identificado bajo el IF-2022-46284529-APN-DNEYMA#JST que, como ANEXO I, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 2°.- Apruébanse como normas de funcionamiento interno los “PROCEDIMIENTOS DEL CENTRO DE CONTROL DE RESPUESTA”, identificados bajo el IF-2022-46281281-APN-DNEYMA#JSTM que, como ANEXO II, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 3°.- Apruébanse como normas de funcionamiento interno los “PROCEDIMIENTOS DEL LABORATORIO”, identificados bajo el IF-2022-48185313-APN-DNEYMA#JST que, como ANEXO III, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese y archívese.