



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DEPARTAMENTAL SOBRE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (AIG) (2008)

Montreal, 13 - 18 de octubre de 2008

Cuestión 1 del

orden del día: Anexo 13

1.1: Capítulo 1 del Anexo 13

CAMBIOS PROPUESTOS A LAS DEFINICIONES DEL ANEXO 13

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En la presente nota, se proponen enmiendas a las siguientes definiciones del Anexo 13: “Accidente”, “Recomendación sobre seguridad (operacional)” e “Incidente grave”.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La evolución de la aviación indica que es necesario actualizar algunas definiciones del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y aclarar otras para evitar posibles interpretaciones erróneas que tendrían un efecto adverso en la seguridad operacional.

2. ANÁLISIS

2.1 Definición de “Accidente”

2.1.1 La definición de accidente se enmendó por última vez hace aproximadamente 29 años, en la Reunión departamental de AIG de 1979. Desde entonces, se han producido avances tecnológicos significativos en la aviación que hacen necesario reconsiderar la definición.

2.1.2 Los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) han comenzado a utilizarse hace muy poco tiempo, y se piensa que su uso en las operaciones civiles aumentará en el futuro próximo. Por tratarse de aeronaves no tripuladas que no transportan pasajeros, un accidente en el que estuviera involucrado un UAS no estaría comprendido en la definición actual de accidente del Anexo 13. Por consiguiente, se propone ampliar la definición de accidente para incluir a los accidentes relacionados con UAS. Además, y como enmienda consiguiente, se sugiere incluir una nota adicional luego del párrafo 5.1 del Anexo 13 para establecer cuáles UAS estarían sujetos a investigación.

2.1.3 Una de las cláusulas de excepción existentes para que un suceso se considere accidente es la relativa a falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios. Actualmente, muchas aeronaves comerciales con motor de turbina están equipadas con dos motores que cuestan millones de dólares. Las fallas de esos motores en las operaciones de vuelo pueden clasificarse como incidentes (siempre que la falla o daño se limite al motor) y es posible que el suceso no se investigue, o al menos no tan en profundidad como un accidente. En consecuencia, no se extraerían todas las enseñanzas posibles de esos sucesos, y los consiguientes beneficios económicos serían mínimos. Para asegurar que esos sucesos se investiguen debidamente y que los sistemas de datos de seguridad operacional existentes no sufran un impacto negativo por ser reclasificados como accidentes, se sugiere que las averías no contenidas de turbinas de motores se consideren incidentes graves.

2.1.4 La definición de accidente excluye, entre otras cosas, las lesiones mortales o graves autoinfligidas o infligidas por otra persona. Por consiguiente, un ataque intencional de una persona a otra a bordo que cause a esta última lesiones mortales o graves no se clasificaría como accidente. Por otro lado, esa excepción no es aplicable a los daños causados a una aeronave por una acto deliberado (p. ej., actos ilícitos, como sabotaje, terrorismo, acto de guerra, etc.).

2.1.4.1 Un debate similar tuvo lugar en la última reunión departamental AIG de 1999, cuando se resolvió no cambiar la definición. Al respecto, se señaló que los sucesos que implicaran actos de interferencia ilícita continuarían investigándose, puesto que serían indicios de fallas en algún punto del sistema de aviación, como por ejemplo las disposiciones de seguridad de la aviación. Además, al inicio de una investigación, no se podría saber si se ha producido una interferencia ilícita.

2.1.4.2 Hoy en día las disposiciones de seguridad de la aviación han evolucionado considerablemente en los Estados luego de los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, junto con las acciones derivadas del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) iniciado en 2002.

2.1.4.3 A pesar de lo mencionado, durante la preparación de esta nota, la Secretaría realizó extensas consultas con órganos selectos de investigación de accidentes, y se consideró que debían seguir investigándose los aspectos de seguridad operacional de los sucesos que afecten a la seguridad de la aviación teniendo en cuenta los beneficios que podrían obtenerse en cuanto a la seguridad operacional. Se propone entonces que la definición de accidente permanezca sin cambios en ese sentido.

2.1.5 Un Estado indicó que para investigar un suceso, se necesitan pruebas y que, en el caso de una aeronave desaparecida, no habría pruebas concretas de lo que realmente ocurrió. Declarar como accidente la desaparición de una aeronave requeriría realizar una serie de acciones, de conformidad con el Anexo 13, que no podrían cumplirse. Si se diera por terminada la búsqueda oficial de una aeronave y no pudieran hallarse sus restos, sería más adecuado clasificar el suceso como “indeterminado”, y no como accidente. No obstante, la Secretaría considera que la Nota 2 a la definición de accidente aborda adecuadamente esas circunstancias al especificar que una aeronave se consideraría desaparecida sólo cuando se hubiera dado por terminada la búsqueda oficial y no se hubieran localizado sus restos, lo cual indicaría una alta probabilidad de que hubiera ocurrido un accidente.

2.1.5.1 Cabe recordar además que el párrafo 5.13 del Anexo 13 prevé la reapertura de una investigación cuando se obtengan nuevas pruebas de suficiente importancia.

2.1.5.2 Teniendo en cuenta lo que antecede, se propone complementar la Nota 2 a la definición de accidente para resolver las inquietudes expresadas por el Estado interesado.

2.2 **Definición de “Representante acreditado”**

2.2.1 Un Estado sugirió enmendar la definición de “representante acreditado” en el Anexo 13 para que sea más específica y establezca que el o la representante debe provenir de un órgano de investigación de accidentes (AIB, por su sigla en inglés) independiente, si existiera tal entidad en el Estado interesado.

2.2.2 Consciente de que muchos Estados no tienen un AIB independiente ni permanente, la Secretaría considera que la definición de “representante acreditado” existente en el Anexo 13 ha demostrado ser útil a los Estados. Por consiguiente, se sugiere que la definición pertinente permanezca sin cambios.

2.3 **Definición de “Recomendación sobre seguridad (operacional)”**

2.3.1 La intención de las recomendaciones sobre seguridad operacional resultantes de las investigaciones de accidentes e incidentes es prevenir los accidentes e incidentes. Por otro lado, ha habido casos en los que miembros de la tripulación, controladores de tránsito aéreo, etc. han sido acusados o condenados por actividades delictivas relacionadas con accidentes de aeronaves.

2.3.2 Luego de una investigación, los Estados distintos del Estado que ha realizado la investigación pueden estimar necesario formular recomendaciones sobre seguridad operacional. A título ilustrativo, puede ser necesario que el Estado de fabricación (cuando no es el Estado que realizó la investigación) formule una recomendación sobre seguridad operacional al fabricante de la aeronave. Otros Estados (por ejemplo, el Estado de matrícula, el Estado del explotador) también pueden juzgar necesario formular recomendaciones sobre seguridad operacional internamente.

2.3.3 Para aclarar más el objetivo de la recomendación sobre seguridad operacional y evitar su uso para fines distintos de la prevención de accidentes o incidentes, así como para permitir que otros Estados formulen recomendaciones sobre seguridad operacional, se sugiere ampliar la definición pertinente.

2.4 **Definición de “Incidente” e “Incidente grave”**

2.4.1 Algunos Estados consideraron que no quedaba claro si el término “utilización de una aeronave” en la definición pertinente debería limitarse a las mismas circunstancias que se aplican a un accidente, es decir sucesos que ocurren “entre el momento en que toda persona aborda la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado”.

2.4.2 Por el contrario, otros Estados consideraron que la definición actual de incidente les permitiría clasificar e investigar los sucesos que exceden de los límites de la definición de accidente y de los cuales podrían extraerse enseñanzas valiosas para la prevención de accidentes.

2.4.3 La Secretaría considera, en cambio, que la definición de incidente grave debería alinearse con la de accidente, teniendo en cuenta que un accidente y un incidente grave difieren únicamente en cuanto al resultado.

2.4.4 Por consiguiente, se propone enmendar la definición de incidente grave para reflejar las mismas circunstancias que se aplican a un accidente.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN**

3.1 Se invita a la reunión a considerar las enmiendas propuestas en el Apéndice, que incluyen:

- a) enmendar la definición de “Accidente” en lo que respecta a los UAS y las aeronaves desaparecidas;
- b) ampliar la definición de “Recomendación sobre seguridad (operacional)”;
- c) enmendar la definición de “Incidente grave”;
- d) añadir una nota al párrafo 5.1 con respecto a la investigación de los UAS; y
- e) enmendar la lista de ejemplos de incidentes graves que figura en el Adjunto C del Anexo 13 para incluir las “averías no contenidas de los turbomotores”.

— — — — —

APÉNDICE

PROPUESTAS DE ENMIENDA DEL ANEXO 13

...

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

...

Accidente. Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave con la intención de realizar un vuelo, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de aborda la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

...

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

...

Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos. Si posteriormente se localizaran los restos, debería considerarse la posibilidad de reabrir la investigación, de conformidad con 5.13.

Nota 3.— Todo suceso relacionado con la utilización de un sistema de aeronave no tripulada, con la intención de realizar un vuelo, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal. El tipo de sistema de aeronave no tripulada que ha de someterse a investigación se especifica en 5.1.

...

Recomendación sobre seguridad operacional. Una propuesta de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes del Estado que realiza la investigación, basada en la información obtenida de la investigación y, formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes y que, en ningún caso, da lugar a una presunción de culpa o responsabilidad civil respecto de un accidente o incidente.

...

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente, relacionado con la utilización de una aeronave con la intención de realizar un vuelo que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que toda persona aborda la aeronave con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado.

...

CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

...

Estado del suceso

5.1 El Estado del suceso instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

...

Nota 3.— En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, sólo se considerarán las aeronaves que tengan una aprobación operacional y/o de diseño.

...

ADJUNTO C. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

...

2. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave.

...

Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, incluidas las averías no contenidas de los turbomotores, que no se clasifiquen como accidente.

...

— FIN —