



## 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

1.2:

Capítulo 5 del Anexo 13

### INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES

(Nota presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN

En esta nota se analizan tanto la investigación de accidentes en relación con los correspondientes recursos asignados, como la necesidad de investigar todos los incidentes graves a los efectos de adquirir más información sobre seguridad operacional.

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

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el párrafo 5.1 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* se pide que los Estados instituyan una investigación para determinar las circunstancias de los accidentes. Algunos Estados asignaron muchos recursos para la investigación de todos los accidentes, aunque la investigación de incidentes graves es principalmente un método recomendado en el Anexo 13.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 Investigación de accidentes

2.1.1 Al ser una norma de larga data en el Anexo 13, la investigación de accidentes reviste un valor indiscutible en cuanto a la prevención de la repetición de los mismos y ha servido para lograr progresos significativos en relación con la seguridad operacional. En la industria de la aviación existe consenso respecto a la necesidad y utilidad de dichas investigaciones, y respecto a que el público en general merece conocer los motivos por los cuales ocurrió un accidente que no fue posible evitar de algún otro modo.

2.1.2 Por otra parte, es bien sabido que muchos accidentes en los que intervienen aeronaves ligeras son repeticiones de sucesos pasados y que los factores que contribuyen a los mismos son similares a los de accidentes anteriores. Por consiguiente, las ventajas y lecciones adquiridas mediante dichas investigaciones no siempre justifican los recursos asignados que podrían haberse utilizado para otros tipos de investigaciones, tales como la investigación de incidentes graves en operaciones comerciales.

2.1.3 Se estima que una investigación para determinar los hechos sería suficiente en muchos casos de accidentes en los que intervinieron aeronaves ligeras y en los que no hubo lesiones mortales. Con este motivo, se propone hacer una añadidura a la última parte del párrafo 5.4 del Anexo 13. El texto propuesto está destinado a dar a la autoridad encargada de la investigación de accidentes cierta flexibilidad para ajustar la extensión de una investigación en relación con las lecciones en materia de seguridad operacional que se prevé han de obtenerse a partir de dicha investigación.

## 2.2 Investigación de incidentes graves

2.2.1 Salvo en los casos en que no sea posible determinar definitivamente que el lugar de un incidente grave forma parte del territorio de algún Estado, la investigación pertinente es un método recomendado en el Anexo 13. No obstante, los incidentes graves se definen como un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente. De hecho, la diferencia entre un incidente grave y un accidente sólo estriba en los resultados. Desde el punto de vista de la prevención de accidentes, debería ponerse el mismo énfasis en un incidente grave que en un accidente.

2.2.2 Se recuerda que el Consejo de la Unión Europea, que representa a 27 Estados, adoptó la Directiva 94/56/EC del Consejo, de fecha 21 de noviembre de 1994, en cuyo Artículo 4 se pide, entre otras cosas, que los incidentes graves sean objeto de una investigación.

2.2.3 A fin de contar con un enfoque más tendiente a la acción con respecto a la prevención de accidentes, se propone pedir que los Estados investiguen los incidentes graves, recurriendo a la elevación del Método recomendado 5.1.1 del Anexo 13 a la categoría de norma. Con esta finalidad, se considera que la investigación de incidentes graves ha de ofrecer el mayor número de beneficios en materia de seguridad operacional cuando tenga que ver con aeronaves en operaciones comerciales. Por consiguiente, se propone además que en el párrafo 5.1.1, elevado a la categoría de norma, se indique un límite de masa máxima superior a los 2 250 kg, lo cual dirigiría las investigaciones hacia las aeronaves de mayor tamaño.

2.2.4 Se reconoce que en algunos casos un incidente grave tiene lugar en un Estado o sobrevolando un Estado que no está involucrado de otro modo con el vuelo desde el punto de vista de las operaciones de vuelo o las normas de aeronavegabilidad. En tal situación, tal vez resultaría más práctico, por ejemplo, que un Estado delegue en el Estado de matrícula o el Estado del explotador la investigación de un incidente grave. En este sentido, se sugiere la añadidura de una nota al párrafo 5.1.1.

## 3. MEDIDAS PROPUESTAS

3.1 Se invita a la reunión a examinar las enmiendas contenidas en el Apéndice, que incluyen:

- a) elevar a la categoría de norma la investigación de incidentes graves respecto a aeronaves con una masa superior a los 2 250 kg;
- b) añadir una nota al párrafo 5.1.1; y
- c) ampliar el párrafo 5.4 para permitir que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes ajusten la extensión de una investigación en relación con las lecciones en materia de seguridad operacional que se espera obtener a partir de la investigación.

— — — — —

## APÉNDICE

### PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 13

#### CAPÍTULO 5: INVESTIGACIÓN

...

##### *Estado del suceso*

...

5.1.1 **Recomendación.**—El Estado del suceso ~~debería~~ instituirá una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave ~~cuando la aeronave tenga una masa máxima de más de 2 250 kg.~~ Dicho Estado podría delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, el Estado del suceso debería facilitar la investigación por todos los medios.

...

*Nota 3.— En el caso de incidentes graves, el Estado del suceso podría considerar la posibilidad de delegar la investigación en el Estado de matrícula o el Estado del explotador, en particular en incidentes en los que podría ser ventajoso o más práctico que uno de dichos Estados lleve a cabo la investigación.*

...

##### *Generalidades*

5.4 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes gozarán de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, ~~sin detrimento de~~ en forma ~~consecuente con~~ lo dispuesto en este Anexo. La investigación **normalmente** comprenderá lo siguiente:

- a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información disponible sobre el accidente o incidente;
- b) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad **operacional**;
- c) de ser posible, la determinación de las causas; y
- d) la redacción del informe final.

Cuando sea posible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos.

La extensión de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevar a cabo tal investigación serán determinados por la autoridad encargada de la investigación de accidentes, dependiendo de las lecciones que espera obtener de la investigación para los fines del mejoramiento de la seguridad operacional.