



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

MAYOR PRECISIÓN EN LA DEFINICIÓN DE DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE EN EL ANEXO 13

(Nota presentada por Francia, en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros¹,
y por otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil²)

RESUMEN

Esta nota se basa principalmente en propuestas del Grupo de estudio sobre indicadores de seguridad aeronáutica (SISG) para dar mayor precisión a la definición de daños sufridos por la aeronave en el Anexo 13 para clasificar un suceso como accidente de aeronave.

La medida propuesta a la reunión figura en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Grupo de estudio sobre indicadores de seguridad aeronáutica (SISG) de la OACI emplea la definición de accidente de aeronave del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* para determinar qué sucesos incluir en su conjunto de datos sobre un accidente. No obstante, la definición del Anexo 13 se elaboró hace muchos años y su aplicación a los daños que pueden sufrir las modernas aeronaves de turbina puede ser difícil, lo que a veces resulta en una aplicación incongruente.

2. ANÁLISIS

2.1 La parte de la definición de accidente de aeronave relacionada con lesiones a personas está correctamente definida en el Anexo 13 y su aplicación tiene muy pocas dificultades. No obstante, a menudo se encuentran problemas en decidir si el daño sufrido por una aeronave es suficiente para que el

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania, Suecia y Reino Unido. Estos 27 Estados también son Miembros de la CEAC.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, la ex República Yugoslava de Macedonia, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

suceso se considere como accidente con arreglo a la definición del Anexo 13, o si dicho suceso debe considerarse como incidente.

2.2 Dado que cada año sólo se registran pocos accidentes de grandes aeronaves, es importante aplicar la definición del Anexo en forma coherente para asegurar que el conjunto de datos sobre los accidentes representa fielmente los accidentes sufridos por tales aeronaves. Es improbable que se actualice la definición del Anexo 13 en los próximos años. Por lo tanto, para dar coherencia a la aplicación de la definición del Anexo, es necesario contar con orientación adicional a la que figura en el Anexo con respecto a qué tipo de daño constituye un accidente de aeronave.

2.3 Por consiguiente, se han elaborado las directrices siguientes para ampliar la descripción de los daños que se consideran suficientes para que un suceso sea clasificado como accidente. Algunos ejemplos de casos “límite” de daños a la aeronave también se incluyen en las notas sobre uso. Si bien es imposible tratar todos los escenarios posibles de daños a la aeronave, la orientación siguiente podría ayudar en aquellos casos en que existen dudas con respecto a si el daño a la aeronave es de magnitud suficiente como para que se considere accidente de aeronave. Estas directrices pueden necesitar “refinamiento” a la luz de su aplicación en la práctica.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) considerar la propuesta de enmienda que figura en el Apéndice y, si por razones de uniformidad estadística, se rechaza dicha enmienda;
- b) considerar la elaboración de un adjunto basado en las notas sobre uso propuestas en el Apéndice.

— — — — —

APÉNDICE

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 13

En los párrafos siguientes, la parte de la definición de accidente de aeronave del Anexo 13 relacionada con los daños sufridos por la aeronave se indica en **negrita**. El texto de orientación adicional se muestra en tipo normal.

.....

b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- **afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo** (es decir, la aeronave no es segura para emprender un nuevo vuelo¹), y
- **que normalmente exigen una reparación importante** (que insuma más de 48 horas-hombre de labor²), **o el recambio del componente afectado.**

Notas: 1) La aeronave puede haber aterrizado en condiciones de seguridad, pero no puede ser despachada para un nuevo vuelo en condiciones de seguridad sin efectuarse reparaciones.

2) Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, (es decir menos de 48 horas hombre de labor) p. ej., parche de un golpe en la cola, y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para reparación permanente, entonces el suceso no se clasificaría como accidente. Análogamente, si la aeronave puede despacharse con arreglo a la lista de equipo mínimo (MEL) o a la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL) sin el (los) componente(s) afectado(s), entonces la reparación no se consideraría importante y, en consecuencia, el suceso no se consideraría accidente.

El Anexo brinda las excepciones siguientes:

- **Falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor, su capó o sus accesorios.** No obstante lo anterior, una falla de motor no contenida por la cual componentes de alta energía, p. ej., álabes de soplante o trozos de turbina son eyectados a través del capó, se considera accidente. o

- **Daños limitados en las hélices**, palas del rotor de cola o principal, **extremos de ala, antenas**, sondas o álabes

- **neumáticos, frenos**, ruedas y daños superficiales al tren de aterrizaje

- **carenas**, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas dañados, **pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave.**

- daños leves por granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) no abarcados en b).

NOTAS SOBRE USO

- Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente aunque el daño se limite al motor.
- La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no resulten en más daños a la aeronave no se considera accidente.
- Sucesos en que álabes del compresor o turbina, u otros componentes internos del motor, son eyectados a través de la tobera del motor no se consideran accidentes.
- Un radomo hundido o faltante, se considera accidente.
- La falta de flaps, aletas hipersustentadoras y otros dispositivos de aumento de la sustentación, dispositivos de extremo de ala (winglets), etc., permitida para despachar con arreglo a MEL o CDL, no se considera accidente
- Retracción de una pata del tren de aterrizaje o aterrizaje sin desplegar el tren, que resulte solamente en abrasión del revestimiento de la aeronave. Mismas consideraciones que para un golpe en la cola, (véase la nota 2)
- Si el daño es tal que la aeronave se depresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
- La extracción de componentes para inspección después de un suceso, como la extracción preventiva de una pata de tren de aterrizaje después de una salida de pista a baja velocidad, aunque entrañe considerable trabajo, no se considera accidente a menos que se encuentren daños importantes.
- Sucesos que involucren una evacuación de emergencia no se consideran accidentes a menos que alguna persona sufra lesiones graves o la aeronave haya experimentado daños suficientes.
- Sucesos que involucren daños a las palas del rotor de cola o principal mientras el giroavión está en tierra no se consideran accidentes.

Nota: El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a Airclaims, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no debería utilizarse como única guía para establecer si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente. Análogamente, una aeronave puede considerarse como “pérdida de casco” porque su reparación no resulta económica, en vez de haber sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente.