



AIG/08-WP/79
16/10/08

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

Montreal, 13 - 18 de octubre de 2008

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 1.1 DEL ORDEN DEL DÍA

El 18 de octubre de 2008, la Plenaria aprobó el informe sobre la cuestión 1.1 del orden del día.

Nota.— Después de retirar esta hoja de presentación, la nota debe insertarse en el lugar apropiado de la carpeta del informe.

Cuestión 1 del**orden del día: Anexo 13****1.1: Capítulo 1 del Anexo 13****1.1.1 INTRODUCCIÓN**

1.1.1.1 En la reunión se examinaron varias propuestas de enmienda de las definiciones que figuran en el Capítulo 1 del Anexo 13.

1.1.2 DEFINICIÓN DE ACCIDENTE

1.1.2.1 En la reunión se consideró el uso de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), que se espera aumentará en las operaciones de vuelos civiles. Se estuvo de acuerdo en que deberían investigarse los accidentes con UAS en el contexto del Anexo 13 y enmendarse las disposiciones pertinentes del mismo para incluir los UAS. En consecuencia, se enmendó el texto de la definición de “accidente” y se agregó una Nota 3 a dicha definición. Además, se añadió una Nota 3 al párrafo 5.1 del Anexo 13.

1.1.2.2 Se había expresado preocupación respecto de lo que sucede cuando una aeronave está desaparecida y no puede encontrarse. En la reunión se tomó nota de que dichos accidentes se investigarían basándose en cualquier información disponible y se recordó que en el párrafo 5.13 se disponía que se volviera a abrir la investigación cuando se tuviera una evidencia nueva y significativa, por ejemplo, si la aeronave se encontraba posteriormente. En la reunión se acordó incluir, en la Nota 2 de la definición de accidente, una referencia al párrafo 5.13.

1.1.2.3 La reunión formuló la recomendación siguiente:

RSPP | Recomendación 1.1/1 — Inclusión de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)

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 la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

...

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 1.1/1 (continuación)

...

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.

...

1.1.2.4 Luego, en la reunión se consideró una propuesta para refinar los criterios de clasificación de los daños de la aeronave en la definición de accidente, con el propósito de ayudar a los Estados en la clasificación de sucesos, como el de accidente o incidente grave. En la reunión se acordó, en principio, la propuesta. Durante el examen detallado de los textos propuestos que se llevó a cabo después, la reunión acordó los cambios a “daños o roturas estructurales de la aeronave” como parte de la definición de accidente, como se observa en la recomendación siguiente.

RSPP Recomendación 1.1/2 — Enmienda de la definición de accidente en lo que respecta a los daños de la aeronave
Accidente...

...

- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

Recomendación 1.1/2 (continuación)

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al ~~un~~ solo motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, 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); o

...

1.1.2.5 Además, en la reunión se reconoció que, algunas veces, era difícil clasificar un suceso como accidente, incidente grave o incidente. Por consiguiente, en la reunión se acordó, en principio, la parte de la propuesta que contenía notas sobre uso y ejemplos detallados para ayudar a los Estados a determinar los daños de la aeronave como parte de la clasificación de accidentes, incidentes graves e incidentes. En la reunión se observó que el texto propuesto podía requerir algunos cambios de redacción para incluirlos en el Anexo 13 a título de textos de orientación en las páginas verdes de un nuevo Adjunto X. La reunión formuló la recomendación siguiente relativa a dicho adjunto nuevo al Anexo 13.

RSPP Recomendación 1.1/3 — Nuevo Adjunto X – Orientación para determinar los daños de la aeronave

Insértese un nuevo Adjunto X en el Anexo 13 del modo siguiente:

ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE LA AERONAVE

1. Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente aunque el daño se limite al motor.
2. 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.
3. 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.
4. Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas.
5. 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.

Recomendación 1.1/3 (continuación)

6. Retracción de una pata del tren de aterrizaje o aterrizaje sin desplegar el tren, que resulte solamente en abrasión del revestimiento de la aeronave. Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, o parcheado, y luego se realiza más trabajo para hacer una reparación permanente, entonces el suceso no se clasificaría como accidente.
7. Si el daño es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
8. 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.
9. 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.

Nota 1.— En relación con una aeronave que sufre daños que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, 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.

Nota 2.— Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, p. ej., parcheado de un golpe en la cola, y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para hacer una 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 componente afectado, faltante o fuera de funcionamiento, entonces la reparación no se juzgaría importante y, en consecuencia, el suceso no se consideraría accidente.

Nota 3.— El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, 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, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente.

1.1.3 DEFINICIÓN NUEVA DE ACCIDENTE GRAVE

1.1.3.1 Se propuso introducir una definición para accidente grave. Sin embargo, la propuesta no tuvo apoyo.

1.1.4 DEFINICIÓN DE INCIDENTE GRAVE

1.1.4.1 La reunión examinó una propuesta para incluir un margen de tiempo límite en la definición de incidente grave idéntico al margen de tiempo que existe en la definición de accidente. La reunión acordó insertar texto idéntico a aquél de la definición de accidente, es decir, “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”.

1.1.4.2 La reunión consideró además la propuesta de cambiar la definición de incidente grave para que diga “incidente en que hubo un riesgo importante de accidente” para que concuerde con la terminología de gestión de riesgos y los principios de los sistemas de gestión de la seguridad operacional. La propuesta tuvo apoyo como también lo tuvo la idea de mantener la definición actual. Se sugirió que la propuesta representaba básicamente un cambio de tipo editorial y como tal quizás no era necesario introducir cambios. Después de un período de deliberaciones, la reunión convino en enmendar la primera parte de la definición para que diga “incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo un riesgo importante de accidente”.

1.1.4.3 La reunión formuló la recomendación siguiente:

RSPP Recomendación 1.1/4 — Enmienda de la definición de incidente

...

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que ~~así ocurrió un~~ hubo un riesgo importante de 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.

...

1.1.5 ADJUNTO C AL ANEXO 13 — LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1.1.5.1 La reunión examinó una propuesta relativa al Adjunto C al Anexo 13 — Lista de ejemplos de incidentes graves. Se aprobó la propuesta de incluir una referencia específica a “averías de turbomotores no contenidas”.

1.1.5.2 La reunión formuló la recomendación siguiente:

RSPP Recomendación 1.1/5 — Enmienda del Adjunto C al Anexo 13

**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, comprendidas las averías de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidente.

...

1.1.6 DEFINICIÓN DE REGISTRADOR DE VUELO

1.1.6.1 La reunión acordó aplazar hasta el examen de la cuestión 1.7 del orden del día la consideración de una enmienda de la definición de registrador de vuelo.

1.1.7 DEFINICIÓN DE RECOMENDACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

1.1.7.1 Seguidamente la reunión examinó la definición de recomendación sobre seguridad operacional. Se aprobó la propuesta de armonizar la definición con el objetivo de una investigación (no de atribuir culpa o responsabilidad) añadiendo que en ningún caso una recomendación sobre seguridad operacional da lugar a una presunción de culpa o responsabilidad civil respecto de un accidente o incidente.

1.1.7.2 Se formularon dos propuestas y algunas sugerencias de enmienda de la definición para indicar que una recomendación sobre seguridad operacional puede también surgir de otras fuentes como, por ejemplo, estudios de seguridad operacional. La reunión deliberó además sobre la posibilidad de que entidades u organismos que no sean la autoridad que lleva a cabo la investigación de accidentes e incidentes en el marco del Anexo 13, hagan recomendaciones sobre seguridad operacional. La reunión tomó nota de que la definición de recomendación sobre seguridad operacional debe verse y considerarse en el contexto del Anexo 13. No puede esperarse, razonablemente, que en el Anexo 13 se aborden las medidas de seguridad operacional propuestas o iniciadas por otras autoridades y resultantes de otras actividades de seguridad operacional que no son las investigaciones que se realizan en el marco del Anexo 13. Después de un período de deliberaciones, la reunión acordó incluir en la definición el texto que actualmente figura en el párrafo 8.8 del Anexo 13: “Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional”, en el entendimiento de que estos estudios de seguridad operacional están basados en

investigaciones y son realizados por la autoridad responsable de las investigaciones en el marco del Anexo 13.

1.1.7.3 La reunión formuló la recomendación siguiente:

RSPP Recomendación 1.1/6 — Enmienda de la definición de recomendación sobre seguridad operacional

...

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. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

...

1.1.7.4 Luego de aprobar la recomendación anterior, aún hubo puntos de vista divergentes en cuanto a si la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional era prerrogativa exclusiva del Estado que realizaba la investigación. Finalmente, la reunión decidió que los Estados que participaban en la investigación también podían formular dichas recomendaciones, en el entendimiento de que su formulación debería coordinarse con el Estado que llevara a cabo la investigación. Se decidió que este último punto estaría sujeto a la inclusión de una nota en el párrafo 6.8 del Anexo 13. Por consiguiente, en la reunión se hizo la recomendación siguiente:

RSPP Recomendación 1.1/7 — Adición de una nota en el párrafo 6.8

...

6.8 ...

Nota.— Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, debe darse precedencia al Estado que realiza la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación pueden formular dichas recomendaciones después de coordinarlo con el Estado que realiza la investigación.

...

1.1.8 DEFINICIÓN DE REPRESENTANTE ACREDITADO

1.1.8.1 A continuación, la reunión examinó la propuesta de enmendar la definición de representante acreditado en la que se incluiría texto para indicar que normalmente el representante acreditado designado provendría de la autoridad encargada de la investigación de accidentes. Se

consideraron además otros cambios relativos a la propuesta. También hubo apoyo con respecto a mantener la definición existente. La reunión acordó insertar una segunda oración en la definición vigente de acuerdo con lo que sigue: “Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad”.

1.1.8.2 La reunión formuló la recomendación siguiente:

RSPP Recomendación 1.1/8 — Enmienda de la definición de representante acreditado

...

Representante acreditado. Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

...

— — — — —