



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 8160

Ref.: AN 6/1.1-19/34

10 de mayo de 2019

Asunto: Adopción de la Enmienda 17 del Anexo 13

Tramitación: a) notificar toda desaprobación antes del 13 de julio de 2019; b) notificar el cumplimiento y toda diferencia antes del 5 de octubre de 2020; y c) considerar el uso del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar las diferencias y el cumplimiento

CORRIGENDO DEL 27 DE JUNIO DE 2019

(en español únicamente)

Sustitúyanse las páginas 3, 4, 5, 6, 9 y 10 de la Enmienda núm. 17 del Anexo 13 por las páginas que se acompañan.

**TEXTO DE LA ENMIENDA 17 DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

**ANEXO 13
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

...

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, e~~ El representante acreditado designado provendría normalmente de ~~dicha~~ la autoridad del Estado encargada de la investigación de accidentes.

...

CAPÍTULO 4. NOTIFICACIÓN

...

**ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES
QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE
EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES DE OTRO ESTADO CONTRATANTE**

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL SUCESO

Envío

4.1 El Estado del suceso enviará una notificación de un accidente, ~~o un~~ incidente grave, o un incidente que se investigará en el marco de este Anexo, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

...

Sin embargo, cuando el Estado del suceso no esté enterado de un incidente grave, o de un incidente que será objeto de investigación, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, enviará una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso.

...

Formato y contenido

4.2 La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

- a) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID⁵; en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura SINCID; y en el caso de incidentes se utilizará la abreviatura INCID;

...

- e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;

...

- i) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;

...

- k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;

...

Nota 1.— La abreviatura de cuatro letras “YLYX”, junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de ocho letras para los mensajes enviados por la AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación. El indicador de destinatario no puede usarse cuando los mensajes se cursan por el servicio público de telecomunicaciones, debiendo sustituirlo por la dirección postal o telegráfica.

...

Información — Participación

4.5 **Recomendación.**— *El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (véase 4.1).*

4.6 Al recibirse la notificación, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán al Estado del suceso, tan pronto como les sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación. Cada Estado informará igualmente al Estado del suceso si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajará al Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada.

**ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO
DEL ESTADO DE MATRÍCULA, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE
O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO**

...

Envío

4.8 Cuando el Estado de matrícula instituye la investigación de un accidente o incidente ~~grave~~, ese Estado enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en 4.2 y 4.3 con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

...

Información — Participación

4.9 **Recomendación.**— *El Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente ~~grave~~ (véase 4.1).*

4.10 Al recibir la notificación, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán, al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que dispongan respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente ~~grave~~. Cada Estado también comunicará al Estado de matrícula si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación, la fecha prevista de su llegada.

...

CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

...

Estado del suceso

...

5.1.3 **Recomendación.**— *Si el Estado del suceso no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, como se especifica en 5.1 y 5.1.2, el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito al Estado del suceso que delegue la realización de dicha investigación. Si el Estado del suceso da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.*

...

Nota 6.— La delegación de una investigación no exime al Estado del suceso de sus obligaciones en el marco de este Anexo.

Nota 7.— Lo dispuesto en 5.1.3 no da necesariamente al Estado que hace la solicitud el derecho de acceso al lugar del accidente, a los restos de la aeronave ni a ninguna otra prueba o información que se encuentre dentro del territorio del Estado del suceso.

...

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO

Estado de matrícula

5.3 Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, el Estado de matrícula asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado, o a una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.

...

5.3.2 Recomendación.— *Si el Estado de matrícula no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, como se especifica en 5.3, el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito al Estado de matrícula que delegue la realización de dicha investigación. Si el Estado de matrícula da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.*

Nota.— Lo dispuesto en 5.3.2 no exime al Estado de matrícula de sus obligaciones en el marco de este Anexo.

Nota editorial: Enumérense nuevamente los párrafos subsiguientes.

...

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

...

5.4.3 *Los Estados se asegurarán de que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este Anexo tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio disponible sin demora.*

...

ADJUNTO B. CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES

...

1. NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES, ~~Y~~ INCIDENTES GRAVES E INCIDENTES QUE SE INVESTIGARÁN

...

ADJUNTO C. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. La expresión “incidente grave” se define así en el Capítulo 1:

Incidente grave. Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre 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, o en el caso de una aeronave no tripulada, 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.

2. Puede haber una alta probabilidad de que ocurra un accidente si no quedan defensas de seguridad operacional o las que quedan son pocas para impedir que el incidente llegue a ser un accidente. A fin de determinar si este es el caso, puede efectuarse un análisis basado en el riesgo del suceso (que tenga en cuenta el escenario más verosímil que pudiera propiciar una intensificación del incidente y la eficacia de las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente) como sigue:

- a) considerar si hay un escenario verosímil en el que este incidente podría haber llegado a ser un accidente; y
- b) evaluar las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente como:
 - efectivas, si quedaran varias defensas que tuvieran que fallar simultáneamente; o
 - limitadas, si quedaran pocas defensas, o ninguna, o cuando el accidente se evitó providencialmente.

Considerar tanto el número como la solidez de las demás defensas entre el incidente y el posible accidente. No considerar las defensas que fallaron sino únicamente las que tuvieron efecto y las defensas aún restantes.

Nota 1.— El escenario más verosímil se refiere a la evaluación realista de las lesiones y/o daños resultantes del posible accidente.

Nota 2.— Las defensas incluyen los miembros de la tripulación y su instrucción y procedimientos, ATC, las alertas (dentro y fuera de la aeronave), los sistemas de la aeronave y las redundancias, el diseño estructural de la aeronave y la infraestructura del aeródromo.

La combinación de estas dos evaluaciones ayuda a determinar qué incidentes son incidentes graves:

		<i>b) Defensas restantes entre el incidente y el posible accidente</i>	
		<i>Efectivas</i>	<i>Limitadas</i>
<i>a) Escenario más verosímil</i>	<i>Accidente</i>	<i>Incidente</i>	<i>Incidente grave</i>
	<i>No accidente</i>	<i>Incidente</i>	

23. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. Sin embargo, la lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de y, dependiendo del contexto, los ejemplos que contiene pueden no clasificarse como incidentes graves si quedan defensas efectivas entre el incidente y el escenario verosímil.

Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.

Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.

Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.

Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.

Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.

Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹, una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizaje tales como calzadas.

Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.

Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.

Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.

Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.

Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.

Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.

— FIN —

¹ Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.