



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

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la quinta sesión de su 216º período de sesiones, celebrada el 27 de febrero de 2019, el Consejo adoptó 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). Los textos de la enmienda y la Resolución de adopción aparecen adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación en el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), donde podrá tener acceso a todos los demás documentos pertinentes.
2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 13 de julio de 2019 como fecha en que surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto de las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 17, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.
3. La Enmienda 17 fue elaborada en la tercera reunión del Grupo de expertos sobre investigación de accidentes (AIGP). La enmienda se refiere a la definición de “representante acreditado”; la armonización de las disposiciones sobre notificación para incluir incidentes y disseminación de los informes finales; la investigación oportuna de accidentes e incidentes graves y divulgación de los informes finales; la facilitación del ingreso de los investigadores; los derechos y prerrogativas de los expertos; la consulta sobre los proyectos de recomendaciones sobre seguridad operacional; la lista de ejemplos de incidentes graves y nueva orientación; y la delegación de las investigaciones.
4. Los antecedentes sobre los temas de la enmienda figuran en el Adjunto B.

S19-1142

5. De conformidad con la Resolución de adopción, me permito solicitarle que me comunique:

- a) antes del 13 de julio de 2019, si su Gobierno desea hacer constar su desaprobación respecto a alguna parte de las enmiendas adoptadas de las normas y métodos recomendados (SARPS) incluidas en la Enmienda 17, utilizando el formulario que figura como Adjunto C a la presente. Le ruego tome nota de que sólo es necesario hacer constar la desaprobación y de que si no hay respuesta se dará por supuesto que no se desaprueba la enmienda; y
- b) antes del 5 de octubre de 2020, utilizando el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) o el formulario que figura como Adjunto D:
 - 1) las diferencias que puedan existir al 5 de noviembre de 2020 entre los reglamentos o métodos nacionales de su Gobierno y las disposiciones del Anexo 13 en su conjunto, tal como ha quedado modificado por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 17, y posteriormente, cualquier otra diferencia que pueda surgir; y
 - 2) la fecha o fechas en las cuales su Gobierno habrá dado cumplimiento a las disposiciones del Anexo 13 en su conjunto, modificado por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 17.

6. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 5 a), cabe señalar que una notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 17 o cualquiera de sus partes con arreglo al Artículo 90 del Convenio no constituye una notificación de diferencias, en virtud del Artículo 38 del Convenio. Para cumplir esta última disposición, si existen diferencias, es necesario presentar una declaración por separado, tal como se solicita en el párrafo 5 b) 1). A este respecto se recuerda que las normas internacionales de los Anexos tienen carácter vinculante condicional, en la medida en que el Estado o los Estados en cuestión no hayan notificado diferencias, en el marco del Artículo 38 del Convenio.

7. En relación con lo solicitado en el párrafo 5 b) precedente, cabe señalar también que la Asamblea de la OACI, en su 38º período de sesiones (24 de septiembre – 4 de octubre de 2013), resolvió que debía alentarse a los Estados miembros a que utilicen el sistema EFOD para notificar las diferencias (véase la Resolución A38-11). Actualmente, el sistema EFOD se encuentra en el sitio web de acceso restringido (<http://www.icao.int/usoap>) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), al cual tienen acceso todos los Estados miembros. Se le invita a que considere su utilización para notificar el cumplimiento y las diferencias.

8. En la Nota sobre la notificación de diferencias (Adjunto E) se proporciona orientación sobre la determinación y notificación de diferencias. Puede evitarse reiterar detalladamente las diferencias ya notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.

9. Le agradecería que también envíe una copia de las notificaciones mencionadas en el párrafo 5 b) a la Oficina regional de la OACI acreditada ante su Gobierno.

10. En la quinta sesión de su 204º período de sesiones, el Consejo pidió que, cuando se comunique a los Estados la adopción de enmiendas de Anexos, se les proporcione información sobre la aplicación y la orientación existente, así como una evaluación de sus repercusiones. Esto se presenta para su información en los Adjuntos F y G, respectivamente.

11. Tan pronto como sea posible después de que haya surtido efecto la Enmienda 17, el 13 de julio de 2019, le remitiremos las páginas sustitutivas correspondientes a la misma.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Fang Liu
Secretaria General

Adjuntos:

- A — Enmienda del Preámbulo del Anexo 13
- B — Antecedentes sobre los temas de la Enmienda 17 del Anexo 13
- C — Formulario de notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 17 del Anexo 13
- D — Formulario de notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 13
- E — Nota sobre la notificación de diferencias
- F — Lista de tareas para la aplicación y reseña de los textos de orientación relacionados con la Enmienda 17 del Anexo 13
- G — Evaluación de las repercusiones en relación con la Enmienda 17 del Anexo 13

ADJUNTO A a la comunicación AN 6/1.1-19/34

ENMIENDA DEL PREÁMBULO DEL ANEXO 13

Añádase lo siguiente al final de la Tabla A:

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
17	Tercera reunión del Grupo de expertos sobre investigación de accidentes (AIGP/3)	Enmienda de la definición de “representante acreditado”; armonización de las disposiciones sobre notificación para incluir incidentes y diseminación de los informes finales; investigación oportuna de accidentes e incidentes graves y divulgación de los informes finales; facilitación del ingreso de los investigadores; consulta sobre los proyectos de recomendaciones sobre seguridad operacional; enmienda de la lista de ejemplos de incidentes graves y nueva orientación en el Adjunto C; nuevo Adjunto F sobre la delegación de las investigaciones.	27 de febrero de 2019 13 de julio de 2019 5 de noviembre de 2020

ANTECEDENTES SOBRE LOS TEMAS DE LA ENMIENDA 17 DEL ANEXO 13

1. Definición de “Representante acreditado”

1.1 La norma 3.2 del Anexo 13 dispone que los Estados establezcan una autoridad de investigación de accidentes independiente. La definición actual de representante acreditado, refiriéndose a “Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes”, no es acorde con el requisito de que los Estados establezcan una autoridad de investigación de accidentes. La enmienda armoniza la definición con el principio de que el representante acreditado provendría normalmente de la autoridad de investigación de accidentes del Estado.

2. Armonización de las disposiciones sobre notificación, y difusión de los informes finales

2.1 En el Anexo 13, 4.1, se exige que cuando ocurra un accidente o un incidente grave, se envíe una notificación al Estado de matrícula, del explotador, de diseño y de fabricación. Los Estados han indicado que en algunos casos, recibieron el proyecto de informe final de la investigación de un incidente para consulta, de conformidad con la norma 6.3, sin haber tenido conocimiento de que se había instituido una investigación del incidente. A fin de evitar una solicitud de consulta de forma tan inesperada, se enmendó la norma 4.1 para incluir el texto “o un incidente que se investigará en el contexto de este Anexo”. Fue necesario incluir esta referencia, puesto que se realizan otros tipos de investigaciones de un mismo incidente por razones diferentes a las estipuladas en el Anexo 13.

2.2 En la norma 6.3 no se considera la clasificación del suceso para las consultas sobre los proyectos de informes finales aplicables a accidentes e incidentes. Así mismo, la norma 6.5 exige que se pongan a disposición del público los informes finales de los accidentes e incidentes. Por otra parte, la norma 6.4 exige que se envíen únicamente informes finales de los accidentes. La enmienda armoniza la norma 6.4 con otras disposiciones eliminando la expresión: “del accidente”.

3. Investigación oportuna de accidentes e incidentes graves, y divulgación del informe final

3.1 En virtud del Anexo 13 se exige que el Estado del suceso investigue todos los accidentes y algunos incidentes graves, sin embargo se permite que la investigación se delegue a otro Estado o a una Organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) por consentimiento mutuo. No obstante lo anterior, han ocurrido accidentes e incidentes para los que el Estado del suceso no realizó una investigación o no convino en delegarla, aun cuando el Estado del explotador o los Estados del fabricante o de diseño hayan considerado necesario investigar el suceso de conformidad con el Anexo 13. Existe una preocupación legítima puesto que si las lecciones sobre seguridad operacional derivadas de estos sucesos no se identifican y comparten como corresponde, la seguridad operacional se verá afectada adversamente. Además, la no realización de las investigaciones se consideraría como una violación del Convenio.

3.2 Un examen de los 1 157 accidentes mortales ocurridos entre 1990 y 2016 de aeronaves con una MCTOM superior a 5 700 kg, reveló que el 59% de los informes finales no se pusieron a disposición del público. La falta de estos informes finales constituye una preocupación importante puesto que no se cuenta con la información pertinente de seguridad operacional para implantar medidas correspondientes, y es una indicación de que es probable que no se hayan realizado las investigaciones.

3.3 El objetivo de la enmienda es asegurar que las investigaciones requeridas en virtud del Anexo 13 se instituyan y se realicen adecuadamente, y que la información sobre seguridad operacional generada durante las investigaciones se ponga a disposición para tomar medidas en materia de seguridad operacional. Dichas disposiciones serán aplicables únicamente cuando el Estado del suceso no realice una investigación, o no convenga en su delegación de conformidad con lo estipulado en el Anexo 13.

3.4 Otro tema relativo a la investigación oportuna se relaciona con la falta de divulgación de los informes finales y de declaraciones provisionales. A este respecto, la enmienda da a los Estados que participan en la investigación, el derecho de pedir autorización para divulgar una declaración que incluya problemas de seguridad operacional en caso de que el Estado que realice la investigación no publique el informe final o una declaración provisional dentro de un plazo razonable.

4. Facilitación del ingreso de los investigadores

4.1 Cuando los representantes acreditados necesitan desplazarse, con sus asesores y equipos al Estado del suceso para participar en las investigaciones *in situ*, a veces toma mucho tiempo la obtención de los visados y el establecimiento de la comunicación con las autoridades pertinentes para agilizar el proceso. Si bien, el Anexo 9 — *Facilitación* contiene disposiciones para garantizar el ingreso de los investigadores sin demoras, se consideró necesario ampliar la referencia en el Anexo 13. En ese sentido, la Nota 2 que figura después de la norma 5.24 se enmendó para alentar a las autoridades de investigación de accidentes a concertar acuerdos con las autoridades competentes a fin de agilizar el ingreso de los investigadores al Estado del suceso.

5. Derechos y prerrogativas de un experto

5.1 El encabezado del párrafo 5.27 del Anexo 13 relativo a los derechos y prerrogativas en el transcurso de una investigación de los Estados cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves podría prestarse a equívocos si se lee junto con los encabezados de los párrafos 5.18 y 5.23, en los que se estipula que los Estados participantes tendrán derecho a nombrar representantes acreditados para la investigación; sin embargo, en virtud de la norma del párrafo 5.27 el Estado tendrá derecho de nombrar a un experto en lugar de un representante acreditado. A fin de evitar posibles confusiones sobre los derechos y prerrogativas de un experto y los de un representante acreditado, la enmienda elimina la expresión “participación de” del encabezado del párrafo 5.27.

6. Consultas sobre los proyectos de recomendaciones en materia de seguridad operacional

6.1 En cualquier etapa de la investigación la autoridad de investigación de accidentes recomendará medidas que considere necesarias para mejorar la seguridad operacional. A fin de garantizar el logro de cualquier objetivo en materia de seguridad operacional es importante que los proyectos de recomendaciones en materia de seguridad operacional se coordinen con los Estados que participen en la investigación. Para tal efecto, se agrega una Nota a la norma 6.8 para alentar a los Estados a coordinar los proyectos de recomendaciones en materia de seguridad operacional.

7. Lista de ejemplos de incidentes graves y nueva orientación

7.1 El Adjunto C del Anexo 13 contiene una lista de incidentes susceptibles de ser considerados como incidentes graves. Por consiguiente, la clasificación de un incidente grave se deja a discreción de los Estados, lo cual puede llevar a que algunos incidentes graves no se investiguen y a que no se documenten lecciones valiosas sobre seguridad operacional y no se aprenda de ellas. Se consideró necesario contar con orientaciones para que los Estados apliquen un análisis de los sucesos basado en los riesgos, para determinar si un incidente fue grave. En este sentido, la enmienda incluye en el Adjunto C una versión simplificada de la matriz de clasificación de riesgo de los sucesos (ERC) de las Soluciones de gestión de riesgos de las líneas aéreas (ARMS), observándose que con frecuencia en el momento de la notificación sólo se cuenta con información limitada para clasificar un incidente. También se hicieron enmiendas a la lista de posibles incidentes graves.

8. Delegación de las investigaciones

8.1 Se determinó que en el Anexo 13 se requerían orientaciones de alto nivel para los diferentes conceptos de delegación, que deberían ser flexibles para que los Estados pudieran concertar acuerdos. El alcance de un acuerdo de delegación de la investigación se deja a discreción de las partes en cuestión y puede categorizarse como delegación total o parcial de la investigación. Para tal efecto, la enmienda contiene un nuevo adjunto al Anexo 13 con orientaciones sobre los memorandos de acuerdo (MoU) y acuerdos de delegación.

ADJUNTO C a la comunicación AN 6/1.1-19/34

**NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL
DE LA ENMIENDA 17 DEL ANEXO 13**

A la: Secretaria General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Quebec
CANADA H3C 5H7

(Estado) _____ por la presente desea desaprobación las partes siguientes de la Enmienda 17 del Anexo 13:

Firma _____

Fecha _____

NOTAS

- 1) Si desea desaprobación la Enmienda 17 del Anexo 13, en su totalidad o en parte, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la Sede de la OACI el 13 de julio de 2019, a más tardar. Si no se hubiera recibido para esa fecha, se supondrá que no desaprueba la enmienda. **Si usted aprueba todas las partes de la Enmienda 17, no es necesario devolver este aviso de desaprobación.**
- 2) Esta notificación no debería considerarse como notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 13. Es necesario enviar notificaciones separadas al respecto. (Véase el Adjunto C).
- 3) Utilícense hojas adicionales en caso necesario.

ADJUNTO D a la comunicación AN 6/1.1-19/34

**NOTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS
CON RESPECTO AL ANEXO 13
(comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 17 inclusive)**

A la: Secretaria General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Quebec
CANADA H3C 5H7

1. No existirá diferencia alguna, al _____, entre los reglamentos o métodos nacionales de (**Estado**) _____ y las disposiciones del Anexo 13, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 17 inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, al _____, entre los reglamentos o métodos de (**Estado**) _____ y las disposiciones del Anexo 13, incluida la Enmienda 17 [véase la Nota 2) a continuación].

a) **Disposición del Anexo**
(Indíquense los párrafos exactamente)

b) **Detalles de la diferencia**
(Describase la diferencia con claridad y concisión)

c) **Observaciones**
(Indíquense los motivos de la diferencia)

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

3. En las fechas que se indican más abajo, (**Estado**) _____ habrá cumplido con las disposiciones del Anexo 13, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 17 inclusive, con respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

- | | | |
|--|-----------------|-----------------------|
| a) Disposición del Anexo
(Indíquense los párrafos exactamente) | b) Fecha | c) Comentarios |
|--|-----------------|-----------------------|

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

Firma _____

Fecha _____

NOTAS

- 1) Si el párrafo 1 fuera aplicable a su Estado, sírvase completarlo y devolver este formulario a la Sede de la OACI. Si el párrafo 2 fuera aplicable en su caso, sírvase completar los párrafos 2 y 3 y devolver este formulario a la Sede de la OACI.
- 2) Puede evitarse reiterar en detalle las diferencias anteriormente notificadas, en caso de que continúen vigentes, declarando que siguen siendo válidas.
- 3) En la Nota sobre la notificación de diferencias y en el *Manual sobre la notificación y publicación de diferencias* (Doc 10055) se proporciona orientación sobre la notificación de diferencias.
- 4) Rogamos enviar una copia de la presente notificación a la Oficina regional de la OACI acreditada ante su Gobierno.

ADJUNTO E a la comunicación AN 6/1.1-19/34

NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS

(Preparada y publicada de acuerdo con las instrucciones del Consejo)

1. *Introducción*

1.1 El Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (“el Convenio”) prescribe que un Estado contratante notifique a la OACI cuando no cumple con una norma en todos sus aspectos, cuando no concuerda totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma, o cuando adopta reglamentaciones o métodos que difieren en algún aspecto particular de lo establecido por la norma.

1.2 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido de los Estados contratantes en cumplimiento del Artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que la oportunidad y vigencia de tales notificaciones no son enteramente satisfactorias. Por consiguiente, se publica esta nota con el fin de reiterar el principal objetivo del Artículo 38 del Convenio y facilitar la determinación y notificación de diferencias.

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, estén informados sobre la reglamentación y las disposiciones nacionales en la medida en que difieran de las prescritas en las normas contenidas en los Anexos al Convenio.

1.4 Por consiguiente, se solicita a los Estados contratantes que presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas de todos los Anexos, como se describe en el párrafo 4 b) 1) de la Resolución de adopción.

1.5 Aunque en virtud del Artículo 38 del Convenio no es necesario notificar las diferencias respecto a los métodos recomendados, la Asamblea ha instado a los Estados contratantes a que también hagan extensivas las consideraciones antedichas a los métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio.

2. *Notificación de diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS)*

2.1 La orientación a los Estados contratantes en cuanto a la notificación de diferencias respecto a los SARPS, solamente puede darse en términos muy generales. Además, se recuerda a los Estados contratantes que el cumplimiento de los SARPS generalmente va más allá de la publicación de reglamentos nacionales y requiere el establecimiento de arreglos prácticos para la aplicación, tal como el suministro de instalaciones, personal y equipo, así como mecanismos de aplicación eficaces. Los Estados contratantes deberían tener esos elementos en cuenta al determinar su cumplimiento y diferencias. Las categorías de diferencias que figuran a continuación se proporcionan a título de guía para determinar si existe una diferencia que debe notificarse:

- a) ***el requisito de un Estado contratante es más estricto o excede un SARP (Categoría A).***
Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales son más exigentes que el SARP correspondiente, o imponen una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en el SARP. Esto reviste particular importancia

cuando un Estado contratante exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;

- b) *el requisito de un Estado contratante es de índole distinta o el Estado contratante ha establecido otros medios de cumplimiento (Categoría B)**. Esta categoría se aplica en particular cuando la reglamentación y los métodos nacionales son de índole distinta al SARP correspondiente, o cuando la reglamentación y los métodos nacionales difieren en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional; y
- c) *el requisito de un Estado contratante ofrece menos protección, se aplica parcialmente o no se aplica (Categoría C)*. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales ofrecen menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte; o cuando el Estado contratante no ha concordado plenamente sus prácticas con el SARP correspondiente.

Estas categorías no se aplican a “SARP no aplicable” (véase el párrafo a continuación).

2.2 **SARP no aplicable.** Cuando un Estado contratante considere que un SARP relativo a aeronaves, operaciones, equipo, personal o instalaciones y servicios de navegación aérea no es aplicable a las actividades aeronáuticas existentes en ese Estado, no será necesario notificar una diferencia. Por ejemplo, a un Estado contratante que no sea Estado de diseño ni de fabricación y que no cuente con reglamentación nacional sobre el asunto no se le exigiría que notifique las diferencias con respecto a las disposiciones del Anexo 8 relativas al diseño y construcción de aeronaves.

2.3 **Diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras.** El texto comprendido en un SARP incluye no sólo el SARP propiamente dicho, sino también los apéndices, tablas y figuras relacionados con el SARP. Por consiguiente, en virtud del Artículo 38, deben notificarse las diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras. Para notificar una diferencia con respecto a un apéndice, tabla o figura, los Estados deberían notificar una diferencia con respecto al SARP que hace referencia al apéndice, tabla o figura.

2.4 **Diferencias con respecto a las definiciones.** Los Estados contratantes deberían notificar las diferencias con respecto a las definiciones. La definición de un término utilizado en un SARP no tiene una categoría independiente pero es parte esencial de cada SARP en el que se utiliza dicho término. Por consiguiente, una diferencia con respecto a la definición del término puede resultar en una diferencia respecto de cualquier SARP en el que se haya utilizado dicho término. A tal efecto, los Estados contratantes deberían tener en cuenta las diferencias con respecto a las definiciones al determinar el cumplimiento o las diferencias respecto a los SARPS en que se hayan utilizado dichos términos.

2.5 La notificación de diferencias no sólo debería hacerse con respecto a la última enmienda, sino con respecto a todo el Anexo, incluida dicha enmienda. En otras palabras, se pide a los Estados contratantes que hayan notificado diferencias con anterioridad, que proporcionen actualizaciones regulares de toda diferencia notificada previamente hasta que dicha diferencia deje de existir.

* La expresión “índole distinta u otros medios de cumplimiento” que figura en b) se aplicará a la reglamentación y método nacional con que se logra por otros medios el mismo objetivo que con el SARP correspondiente o que por otras razones fundamentales no puede incluirse en los incisos a) o c).

2.6 En el *Manual sobre la notificación y publicación de diferencias* (Doc 10055) figuran orientaciones adicionales sobre la identificación y notificación de diferencias, ejemplos de diferencias bien definidas y ejemplos de procesos y procedimientos modelo para la gestión de la notificación de diferencias.

3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias pueden notificarse mediante:

- a) el envío a la Sede de la OACI de un formulario de notificación de cumplimiento o de diferencias; o
- b) el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) en www.icao.int/usoap.

3.2 Al notificar las diferencias, debería proporcionarse la siguiente información:

- a) el número del párrafo o subpárrafo que contenga el SARP respecto al cual existe la diferencia* ;
- b) los motivos por los cuales el Estado no cumple con el SARP o considera necesario adoptar reglamentaciones o métodos diferentes;
- c) una descripción clara y concisa de la diferencia; y
- d) las intenciones de cumplimiento en el futuro, así como la fecha para la cual su Gobierno prevé confirmar el cumplimiento con el SARP y eliminar la diferencia que se haya notificado con respecto a ese SARP.

3.3 Las diferencias notificadas se pondrán a disposición de otros Estados contratantes, normalmente tal como las haya notificado el Estado contratante. Con el objeto de que la información sea lo más útil posible, se solicita a los Estados contratantes asegurarse de que:

- a) las declaraciones sean lo más claras y concisas posible y se limiten a los puntos esenciales;
- b) la presentación de extractos de reglamentos nacionales no se considere suficiente a los fines de cumplir con la obligación de notificar diferencias; y
- c) se eviten los comentarios generales, así como acrónimos y referencias que sean poco claros.

* Esto se aplica únicamente cuando la notificación se hace de la manera indicada en 3.1 a).

ADJUNTO F a la comunicación AN 6/1.1-19/34

**LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN Y RESEÑA DE LOS TEXTOS
DE ORIENTACIÓN RELACIONADOS CON LA ENMIENDA 17 DEL ANEXO 13**

1. LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN

1.1 Medidas esenciales que corresponden a los Estados para aplicar la enmienda propuesta del Anexo 13:

a) **Definición de “Representante acreditado”**

- 1) modificación de la legislación o la reglamentación, de ser necesario; y
- 2) adopción oficial de la legislación o la reglamentación modificadas, según corresponda.

b) **Armonización de las disposiciones sobre notificación, y diseminación de los informes finales**

- 1) modificación de la reglamentación, de ser necesario; y
- 2) adopción oficial de la reglamentación modificada, según corresponda.

c) **Investigación oportuna de accidentes e incidentes graves, y divulgación del informe final**

- 1) modificación de la legislación o la reglamentación, de ser necesario; y
- 2) adopción oficial de la legislación o la reglamentación modificadas, según corresponda.

d) **Facilitación del ingreso de los investigadores**

- 1) modificación de la reglamentación, de ser necesario; y
- 2) adopción oficial de la reglamentación modificada, según corresponda.

e) **Derechos y prerrogativas de los expertos**

- 1) modificación de la reglamentación, de ser necesario; y
- 2) adopción oficial de la reglamentación modificada, según corresponda.

f) **Consulta sobre los proyectos de recomendaciones sobre seguridad operacional**

- 1) modificación de la reglamentación, de ser necesario; y
- 2) adopción oficial de la reglamentación modificada, según corresponda.

g) **Lista de ejemplos de incidentes graves**

- 1) modificación de la reglamentación, de ser necesario; y
- 2) adopción oficial de la reglamentación modificada, según corresponda.

h) **Delegación de las investigaciones**

- 1) modificación de la reglamentación, de ser necesario; y
- 2) adopción oficial de la reglamentación modificada, según corresponda.

2. **PROCESO DE NORMALIZACIÓN**

- 2.1 Fecha de entrada en vigor: 13 de julio de 2019
- 2.2 Fecha de aplicación: 5 de noviembre de 2020
- 2.3 Fecha(s) de aplicación integradas(s): No se aplica

3. **DOCUMENTACIÓN DE APOYO**3.1 **Documentos de la OACI**

Título	Tipo (PANS/IT/Manual/Cir)	Fecha de publicación prevista
<i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756)</i>	Manual	Disponible; tercera edición Doc 9756, Parte IV en julio de 2019

3.2 **Documentos externos**

Título	Organización externa	Fecha de publicación
Ninguno		

4. **TAREAS DE ASISTENCIA PARA LA APLICACIÓN**

Tipo	Mundial	Regional
Seminario práctico	Promover la enmienda durante los seminarios AIG	Promover la enmienda durante las reuniones de los RASG

5. **PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP)**

5.1 El contenido de esta nota puede exigir una enmienda de las preguntas del protocolo USOAP CMA en el área de AIG para evaluar la implementación efectiva por parte de los Estados. Puede que sea necesario enmendar algunas preguntas actuales o puede que se requieran nuevas preguntas del protocolo. Esto se evaluará en el siguiente ciclo de enmiendas de las preguntas del protocolo.

EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE LA ENMIENDA 17 DEL ANEXO 13

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Enmienda 17 del Anexo 13 tiene por objeto:

- a) actualizar la definición de “representante acreditado” debido a la nueva disposición sobre el establecimiento de una autoridad de investigación de accidentes;
- b) armonizar las disposiciones sobre notificación y diseminación de los informes finales a fin de que también se envíen notificaciones de incidentes que se deban investigar en el contexto del Anexo 13;
- c) mejorar la investigación oportuna de accidentes e incidentes y la divulgación de los informes finales, otorgando a algunos Estados el derecho de solicitar al Estado del suceso que delegue la investigación;
- d) mejorar los procedimientos necesarios para el ingreso del personal de investigación y los equipos correspondientes al Estado del suceso;
- e) evitar confusiones entre los derechos y privilegios de un experto y los de un representante acreditado;
- f) mejorar la coordinación de las recomendaciones sobre seguridad operacional entre los Estados;
- g) mejorar las orientaciones sobre la clasificación de incidentes graves; y
- h) proporcionar orientación sobre la delegación de investigaciones de accidentes e incidentes.

2. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

2.1 *Repercusiones en la seguridad operacional:* Las investigaciones oportunas, eficientes y efectivas aplicadas de conformidad con disposiciones y textos de orientación claros, y la publicación de informes finales serán aspectos catalizadores para la seguridad operacional.

2.2 *Repercusiones económicas:* Los Estados incurrirían en costos para enmendar su legislación y reglamentación, como corresponda. Habría costos adicionales para los Estados a los que se les delegue una investigación, teniendo en cuenta que la delegación de investigaciones se haría mediante arreglo y consentimiento mutuos entre los Estados en cuestión.

2.3 *Repercusiones en la seguridad de la aviación:* La aplicación de esta propuesta no acarrea repercusiones en la seguridad de la aviación.

2.4 *Repercusiones en el medio ambiente:* La aplicación de esta propuesta no acarrea repercusiones en el medio ambiente.

2.5 *Repercusiones en la eficiencia:* La aplicación de esta propuesta no acarrea repercusiones en la eficiencia.

2.6 *Plazo de aplicación previsto:* de seis meses a dos años.

— FIN —

ENMIENDA NÚM. 17

DE LAS

**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
INTERNACIONALES**

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE AVIACIÓN**

ANEXO 13

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

La enmienda del Anexo 13 que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **27 de febrero de 2019**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **13 de julio de 2019**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **5 de noviembre de 2020**, según se especifica en la Resolución de adopción. (Véase la comunicación AN 6/1.1-19/34).

MAYO DE 2019

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ENMIENDA 17 DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES
ANEXO 13 — INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN
RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN

El Consejo,

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los Artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta por la presente* el 27 de febrero de 2019, la Enmienda 17 de las normas internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, que por conveniencia se designa como Anexo 13 al Convenio;
2. *Prescribe* el 13 de julio de 2019, como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes haya hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes de la misma que haya surtido efecto se apliquen a partir del 5 de noviembre de 2020;
4. *Encarga a la Secretaria General:*
 - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 13 de julio de 2019, aquellas partes de la enmienda que hayan surtido efecto;
 - b) que pida a cada uno de los Estados contratantes:
 - 1) que notifique a la Organización (de conformidad con la obligación que le impone el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que puedan existir al 5 de noviembre de 2020, entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas contenidas en el Anexo, tal como queda enmendado por la presente, debiendo hacerse tal notificación antes del 5 de octubre de 2020, y después de dicha fecha, que mantenga informada a la Organización acerca de cualesquiera diferencias que puedan surgir;
 - 2) que notifique a la Organización, antes del 5 de octubre de 2020, la fecha o fechas a partir de la cual o de las cuales se ajustará a las disposiciones de las normas del Anexo según queda enmendado por la presente;
 - c) que invite a cada Estado contratante a que notifique, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados, conforme al procedimiento especificado en b) anterior, sobre las diferencias respecto a las normas.

—————

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA DEL ANEXO 13

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado nuevo texto que ha de sustituir al actual

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~~ provendrá 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 contexto 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 ACCID¹; 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 y 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 y 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.*

PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN

...

PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO

Asesores

5.24 Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

...

Nota 2.— La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, está prevista en el Anexo 9 — Facilitación. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada. La entrada del personal de investigación y el equipo puede facilitarse mediante el establecimiento de acuerdos previos entre la autoridad de investigación de accidentes y las autoridades de inmigración y aduanas del Estado.

...

PARTICIPACIÓN DE ESTADOS CUYOS NACIONALES HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES EN UN ACCIDENTE

Derechos y prerrogativas

5.27 Un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente nacionales del mismo, tendrá derecho a nombrar a un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

...

CAPÍTULO 6. INFORME FINAL

...

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

...

Estados que reciben la información

6.4 El Estado que realice la investigación del accidente enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación al:

a) ...

RESPONSIBILIDAD DE UN ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

...

Difusión del informe final

...

6.6 Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, el Estado que lleve a cabo la investigación pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

6.6.1 Recomendación.— *Si el Estado que realiza la investigación no pone a disposición del público el informe final o una declaración provisional dentro de un plazo razonable, los otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a solicitar por escrito al Estado que realiza la investigación el consentimiento expreso para difundir una declaración que contenga las cuestiones de seguridad operacional que haya suscitado la información disponible. Si el Estado que realiza la investigación da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería difundir dicha declaración después de coordinarse con los Estados participantes.*

Nota.— *El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756), Parte IV — Redacción de informes contiene orientación sobre lo que puede constituir un “plazo razonable” para que un Estado ponga a disposición del público un informe final y/o una declaración provisional.*

...

Recomendaciones en materia de seguridad operacional

6.8 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes o incidentes del Estado que la realiza recomendarán en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

Nota.— *Nada de lo expuesto en esta norma está destinado a impedir que el Estado que realiza la investigación consulte a los Estados que participan en la investigación sobre su proyecto de recomendaciones en materia de seguridad operacional, solicitando sus comentarios sobre la pertinencia y eficacia de dichas recomendaciones.*

~~*Nota.*~~ **6.8.1** *Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, debe darse da precedencia al Estado que realiza la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación pueden tendrán derecho a formular dichas recomendaciones después de coordinarse con el Estado que realiza la investigación.*

Nota.— *Una coordinación efectiva del proyecto de recomendaciones sobre seguridad operacional evitaría que los Estados que participan en la investigación expidan recomendaciones conflictivas en materia de seguridad operacional.*

...

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 quedan pocas, o ninguna defensa en materia de seguridad operacional para impedir que el incidente llegue a ser un accidente. Para determinar esto, puede efectuarse un análisis del suceso basado en el riesgo, que tenga en cuenta el escenario más verosímil en caso de que el incidente se hubiera intensificado, 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 o, una pista no asignada o lugares que no son 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.

¹ Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.

Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:

- a) para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia);
- b) para operaciones con tripulación múltiple en las que la seguridad de vuelo resultó comprometida debido a un aumento considerable de la carga de trabajo para el resto de la tripulación.

Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obliguen al piloto a declarar una situación de emergencia, tales como insuficiencia, agotamiento o falta de distribución del combustible o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.

Incursiones en la pista clasificadas de gravedad A. El *Manual sobre prevención de las incursiones en la pista* (Doc 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.

Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.

Fallas de los sistemas (incluyendo pérdida de potencia o empuje), fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.

Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

La liberación involuntaria o, como medida de emergencia, la liberación voluntaria de una carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.

...

Nota editorial: *Insértese* el nuevo Adjunto F.

ADJUNTO F. ACUERDOS DE DELEGACIÓN DE INVESTIGACIÓN

De acuerdo con el párrafo 5.1, el Estado del suceso es responsable de instituir y realizar una investigación, pero puede delegar toda o parte de la tarea de realizar dicha investigación a otro Estado o a una organización regional de investigación de accidente e incidentes (RAIO) mediante mutuo acuerdo y consentimiento. Asimismo, puede delegarse la realización de una investigación cuando un Estado debe instituir una investigación de accidentes o incidentes graves ocurridos en el territorio de un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar una investigación de conformidad con el Anexo 13, o cuando no pueda quedar definitivamente establecido que el lugar del accidente o incidente grave está en el territorio de un Estado.

El concertar un acuerdo de delegación de investigación normalmente comienza con una decisión adoptada por el Estado responsable de instituir y realizar la investigación. En general, dicho Estado puede considerar la posibilidad de delegar la realización de la investigación a otro Estado o RAIO, en particular en aquellas situaciones en que pueda ser beneficioso o más práctico para el Estado seleccionado o la RAIO realizar la investigación, o cuando el Estado responsable de instituir la investigación carezca de los recursos o la capacidad para investigar el suceso de conformidad con el Anexo 13.

Dependiendo de las partes que participen en la investigación, el alcance de la investigación que realizará otro Estado o una RAIO determinará si es necesario un acuerdo formal de delegación de la investigación o si es suficiente un acuerdo mutuo. En general, la delegación de toda la investigación requiere un acuerdo formal de delegación de la investigación. En el caso de la delegación de una parte de la investigación, la concertación de un acuerdo formal de delegación de la investigación quedaría a discreción de las dos partes.

Cuando toda la investigación se delega a otro Estado o a una RAIO, se espera que tal Estado o RAIO sea responsable de la realización de la investigación, lo que incluye la publicación del informe final y el informe ADREP. Cuando se delega una parte de la investigación, el Estado que delega generalmente conserva la responsabilidad de realizar la investigación, publicar el informe final y el informe ADREP. En todos los casos, el Estado que delega deberá emplear todos los medios posibles para facilitar la investigación.

Es importante distinguir entre la institución y la realización de una investigación en términos de los eventos que inician y concluyen cada función. La *institución* de la investigación comienza a partir del momento en que la autoridad de investigación de accidentes recibe la información acerca del accidente o incidente, y transmite la notificación oficial del suceso a los Estados que corresponde y a la OACI según lo establecido en el párrafo 4.1. La *realización* de la investigación es la función de llevar a cabo la investigación de conformidad con el Anexo 13 y de publicar informes, incluido el informe final.

Es importante que el acuerdo de delegación de la investigación logre el objetivo de la investigación y mantenga la conformidad con los requisitos del Anexo 13. Por consiguiente, las partes del acuerdo deberían asegurarse de que la responsabilidad de cada parte esté claramente definida. El contenido y los detalles del acuerdo dependen de la amplitud de la delegación.

Nota.— El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I —Organización y planificación (Doc 9756), en su Capítulo 2, contiene orientación sobre la delegación de investigaciones y un modelo de acuerdo de delegación.