

**ARTÍCULO -----:** APROBAR, el Anexo de esta resolución que adopta, el Libro XXVI del Reglamento de Aviación Civil de Panamá, el cual quedará así:

**LIBRO XXVI  
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS**

**PARTE I  
NORMAS DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS**

**CAPÍTULO I  
DEFINICIONES**

**Artículo 1:** Los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación y tienen los significados siguientes:

(ANEXO 13 CAPITULO 1)

**Accidente**

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, 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, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
  - Hallarse en la aeronave, o
  - Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
  - Por exposición directa al chorro de un reactor,
  - Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
  
- 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,

- *Excepto* por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

### **AAC**

Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, encargada designar al organismo que es responsable de la investigación de accidentes e incidentes en el Estado denomina UPIA).

### **Aeronave**

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

### **Asesor**

Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

### **Causas**

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

### **Convenio de Chicago**

Designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

### **Estado de diseño**

El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

**Estado de fabricación.-** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

### **Estado de matrícula**

Estado en el cual está matriculada la aeronave.

*Nota.- En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).*

### **Estado del explotador**

Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

### **Estado del suceso**

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

### **Estado miembro**

Designa a un Estado miembro del ARCM que es parte del presente Acuerdo.

### **Explotador**

Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

### **Especialista / Experto de UPIA**

Designa a la persona especialista o experta en un área específica relacionada a la investigación de accidentes de aviación, que está a disposición para la asignación de una actividad específica (p. ej., desarrollo de requisitos o procedimientos AIG), cuando un Estado miembro lo solicite.

### **Factores contribuyentes**

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

### **GASP**

Designa el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación.

### **GASR**

Designa la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, preparada por el Grupo de estrategia sobre seguridad operacional y aprobada por el Consejo de la OACI el 15 de junio de 2006.

### **Incidente**

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**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.

La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado. Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C.

**Informe preliminar**

Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

**Investigación**

Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

**Investigador a cargo**

Persona responsable a cargo de la investigación, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador a cargo se asignen a una comisión o a otro órgano.

**Investigador ARCM**

Designa al investigador de accidentes e incidentes de aviación que está a disposición para la asignación a una investigación de un accidente o incidente, cuando un Estado miembro lo solicite.

**Investigador a cargo ARCM**

Designa a la persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

**Junta General del ARCM**

Designa a la Junta General establecida en virtud del Acuerdo, que estará compuesta por las Autoridades AIG (UPIA) de los Estados miembros del ARCM.

**Lesión grave**

Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o.
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

**Masa máxima**

Masa máxima certificada de despegue.

**Peso (masa) máximo**

Peso (masa) máximo certificado de despegue.

**Programa estatal de seguridad operacional (SSP)**

Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

**Presidente de la Junta General**

Designa al presidente de la Junta General conformada por las autoridades AIG del ARCM, quién será elegido entre sus miembros por un período de un dos años y podrá ser reelegido por períodos iguales y sucesivos.

**Puntos Focales ARCM**

Designa a los especialistas AIG, designados por las Autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM, para establecer un enlace ágil de comunicaciones con el Comité Técnico AIG y para promover y coordinar al interior de su Autoridad las actividades del ARCM.

**Recomendación sobre seguridad operacional**

Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad 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.

### **Registrador de vuelo**

Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Nota.- Véanse en el Anexo 6 (OACI), Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

### **Reglamento del ARCM**

Designa al Reglamento del Mecanismo Regional de Cooperación AIG, en el cual se describen los objetivos, funciones, estructura orgánica, y demás disposiciones para el funcionamiento del ARCM.

### **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.

### **UPIA**

Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes de Panamá en representación del estado.

## **CAPITULO II APLICACIÓN**

**Artículo 2:** Las especificaciones de este Reglamento se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes donde quiera que ocurran.

(ANEXO 13 2.1)

**Artículo 3:** En el presente Reglamento, las especificaciones relativas al Estado del explotador se aplican únicamente cuando la aeronave está arrendada, fletada o intercambiada, y cuando ese Estado no es el de matrícula, y si desempeña, con respecto al presente Reglamento, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

(ANEXO 13 2.2)

## **CAPITULO III GENERALIDADES**

### **Sección Primera Objetivo de la investigación**

**Artículo 4.** El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

(ANEXO 13 3.1)

## **Sección Segunda**

### **Protección de las Pruebas, Custodia y Traslado de la Aeronave**

#### **Responsabilidad del Estado del suceso**

**Artículo 5: Generalidades.** La autoridad en su representación como la UPIA como Estado del suceso, tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometa robos o se causen deterioros.

(ANEXO 13 3.2)

## **Sección Tercera**

### **Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación**

**Artículo 6:** Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, La AAC mediante la UPIA tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo preciso para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

(ANEXO 13 3.3)

## **Sección Cuarta**

### **Cesión de la custodia**

**Artículo 7:** Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de Art. 5 y Art.6 de la Parte I del Libro, la AAC mediante la UPIA cederá la custodia de la aeronave, sus contenidos o cualquier parte de los mismos, tan pronto como éstos ya no sean necesarios para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso. Con este objeto, la autoridad UPIA les facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual no se considere conveniente conceder tal acceso, La AAC mediante la UPIA se hará cargo del traslado a un punto donde pueda permitirlo.

(ANEXO 13 3.4)

## **CAPÍTULO IV**

### **Notificación**

**Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio nacional en los que intervienen aeronaves de otro Estado contratante.**

#### **Sección Primera**

#### **Responsabilidad de la UPIA**

**Artículo 8: Envío.** La AAC mediante la UPIA, en calidad de Estado de suceso, enviará una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a) al Estado de matrícula;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación; y
- e) a la Organización de Aviación Civil Internacional en el caso de que la aeronave correspondiente posea un peso (masa) máxima de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor, y al ARCM todos los sucesos sin importar el peso (masa) de la aeronave.

Sin embargo, cuando la autoridad (UPIA), en calidad de Estado de suceso, no esté enterado de un incidente grave, 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.

(ANEXO 13 4.1)

#### **Sección Segunda**

#### **Formato y contenido**

**Artículo 9:** 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 ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;



- d) habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
  - e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;
  - f) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
  - g) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;
  - h)
  - i) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;
  - j)
  - k) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;
  - l)
  - m) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado del suceso;
  - n)
  - o) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
  - p)
  - q) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y La UPIA como Estado del suceso; y
  - r)
  - s) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.
- (ANEXO 13 4.2)

*Nota 1.- La abreviatura de 4 letras "YLYX", junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de 8 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.*

*Los indicadores de destinatario, de 8 letras, y las correspondientes direcciones postal y telegráfica, cuando han sido comunicadas a la OACI, figuran en el documento Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (Doc 8585).*

*Nota 2.- El Manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación contiene textos de orientación que se refiere a la preparación de los mensajes de notificación y a los arreglos que han de concertarse para su pronta entrega al destinatario.*

### **Sección tercera Idioma**

**Artículo 10:** La notificación se preparará en uno de los idiomas de trabajo de la OACI, tomando en cuenta el idioma del receptor o receptores, siempre que sea posible hacerlo sin ocasionar demoras excesivas.

(ANEXO 13 4.3)

### **Sección cuarta Información adicional**

**Artículo 11:** Tan pronto como sea posible, la UPIA remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

(ANEXO 13 4.4)

### **Sección Quinta Responsabilidad en calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación**

**Artículo 12: *Información-participación.*** 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 Art.8).

(ANEXO 13 4.5)

**Artículo 13:** Al recibirse la notificación, en calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, La AAC mediante la UPIA suministrará al Estado del suceso, tan pronto como sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación. Además se informará al Estado del suceso el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si se nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajará al Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada.

(ANEXO 13 4.6)

**Artículo 14:** Al recibirse la notificación, en calidad de Estado del explotador, La AAC mediante la UPIA suministrará al Estado del suceso, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

(ANEXO 13 4.7)

**Sección Sexta**  
**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**  
**Responsabilidad en calidad de Estado de matrícula**

**Artículo 15: *Envío.*** Cuando en calidad de Estado de matrícula instituye la investigación de un accidente o incidente grave, La AAC mediante la UPIA enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en Art.9 y Art. 10 de la Parte I del Libro XXVI con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a) al Estado del explotador;
- b) al Estado de diseño;
- c) al Estado de fabricación; y
- d) a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga un peso (masa) máximo superior a 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor y al ARCM todos los sucesos sin importar el peso (masa) de la aeronave.

(ANEXO 13 4.8)

**Sección Séptima**  
**Responsabilidad en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño y**  
**Estado de fabricación**

**Artículo 16: *Información – Participación.*** Como Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación debería acusarse recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (véase Art. 8 de la Parte I del Libro XXVI).

(ANEXO 13 4.9)

**Artículo 17:** Al recibir la notificación, en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, La AAC mediante la UPIA suministrará 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. También se comunicará al Estado de matrícula y del suceso si corresponde si se tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si se nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de su llegada.

(ANEXO 13 4.10)

**Artículo 18:** Al recibir la notificación, en calidad de Estado del explotador, La AAC mediante la UPIA suministrará al Estado de matrícula, con la menor demora

posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

(ANEXO 13 4.11)

## **CAPÍTULO V INVESTIGACIÓN**

### **Sección Primera**

#### **Responsabilidad por la institución y realización de la investigación Accidentes e incidentes que se producen en el territorio nacional Estado del suceso**

**Artículo 19:** La AAC mediante la UPIA 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, en el ARCM o en una Organización Regional de Investigación de Accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, La AAC mediante la UPIA empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

(ANEXO 13 5.1)

**Artículo 20:** La AAC mediante la UPIA deberá instituir una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. Esta autoridad podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, en el ARCM o en una RAIO, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, el Estado del suceso deberá facilitar la investigación por todos los medios.

(ANEXO 13 5.1.1)

**Artículo 21:** La AAC mediante la UPIA instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave e incidentes cuando la aeronave tenga un peso (masa) máximo superior a 2 250 kg y menor según corresponda. Esta autoridad podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, en el ARCM o en una RAIO, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, La AAC mediante la UPIA empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

(ANEXO 13 5.1.2)

### **Sección Segunda**

#### **Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de un Estado no contratante Estado de matrícula**

**Artículo 22:** Cuando el accidente o incidente grave haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante que no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, la autoridad (UPIA), en calidad de Estado de matrícula o, en su defecto, en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación, deberá tratar de instituir y realizar la investigación en colaboración con la autoridad del Estado del suceso, pero si

no se puede obtener tal colaboración, deberá efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

(ANEXO 13 5.2)

### **Sección Tercera**

#### **Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio del cualquier Estado de matrícula**

**Artículo 23:** Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de otro Estado, La AAC mediante la UPIA como 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 por acuerdo y consentimiento mutuos.

(ANEXO 13 5.3)

**Artículo 24:** Si el accidente tuvo lugar en aguas internacionales próximo al territorio nacional se proporcionará la ayuda que se pueda y, del mismo modo, se responderá a las solicitudes del Estado de matrícula.

(ANEXO 13 5.3.1)

**Artículo 25:** Si el Estado de matrícula es un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, deberían procurar instituir y realizar una investigación. Sin embargo, tal Estado podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

(ANEXO 13 5.3.2)

### **Sección Cuarta**

#### **Organización y realización de la investigación**

#### **Responsabilidad de la autoridad (UPIA)**

**Artículo 26: Generalidades.** La autoridad encargada de la investigación de accidentes gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este Reglamento. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;

*Nota.- La autoridad encargada de la investigación podrá solicitar a todo Estado, toda información pertinente relacionada con la investigación.*

- b) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- c) de ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes; y

d) la redacción del informe final.  
(ANEXO 13 5.4)

**Artículo 27:** Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La AAC mediante la UPIA determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.  
(ANEXO 13 5.4)

**Artículo 28:** Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente reglamento será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.  
(ANEXO 13 5.4.1)

**Artículo 29:** La AAC mediante la UPIA ha establecido políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Éstos incluyen: organización y planificación; investigación; e informes.  
(ANEXO 13 5.4.2)

**Artículo 30:** La AAC mediante la UPIA deberá asegurar que todas las investigaciones se realicen de conformidad con las disposiciones de este Reglamento y el Anexo 13, garantizando que se tenga acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora y no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.  
(ANEXO 13 5.4.3)

### **Sección Quinta**

#### **Investigador a cargo - Designación**

**Artículo 31:** La AAC mediante la UPIA designará el investigador a cargo quien será responsable y estará a cargo de la investigación técnica, y que esta se inicie inmediatamente.  
(ANEXO 13 5.5)

### **Sección Sexta**

#### **Investigador a cargo - Acceso y control**

**Artículo 32:** El investigador a cargo tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.  
(ANEXO 13 5.6)

## **Sección Séptima Registradores de vuelo - Accidentes e incidentes**

**Artículo 33:** Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. La AAC mediante la UPIA debe garantizar que se tomen las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

(ANEXO 13 5.7)

**Artículo 34:** En caso que La AAC mediante la UPIA no cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, ésta deberá utilizar las instalaciones que otros Estados pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:

(ANEXO 13 5.8)

- a) la capacidad de las instalaciones de lectura;
- b) la posibilidad de una pronta lectura; y
- c) la ubicación de las instalaciones de lectura.

## **Sección Octava Autopsias**

**Artículo 35:** La AAC mediante la UPIA cuando realice la investigación de un accidente mortal, coordinará que se efectúe una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

(ANEXO 13 5.9)

## **Sección Novena Exámenes médicos**

**Artículo 36:** Cuando corresponda, La AAC mediante la UPIA solicitará que se realice el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuará un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberán llevarse a cabo lo antes posible.

(ANEXO 13 5.9.1)

## **Sección Décima Autoridades Judiciales**

**Artículo 37: *Coordinación.*** La AAC mediante la UPIA reconocerá y propiciará la coordinación entre el investigador a cargo y las autoridades judiciales. Se

prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

(ANEXO 13 5.10)

### **Sección Undécima**

#### **Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación**

**Artículo 38:** Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador a cargo tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

(ANEXO 13 5.11)

### **Sección Duodécima**

#### **No divulgación de la información**

**Artículo 39:** La AAC mediante la UPIA no dará a conocer la información siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones;

(ANEXO 13 5.12)

- a) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
- b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas;
- e) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
- f) las grabaciones de imágenes de a bordo en el puesto de pilotaje y cualquier parte o transcripción de las mismas; y
- g) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.



**Artículo 40:** Esta información se incluirá en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

(ANEXO 13 5.12.1)

**Artículo 41:** La AAC mediante la UPIA no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

(ANEXO 13 5.12.2)

### **Sección Décima Tercera Reapertura de la investigación**

**Artículo 42:** Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, La AAC mediante la UPIA deberá proceder a reabirla. Sin embargo, cuando La AAC mediante la UPIA del Estado que haya realizado la investigación no sea la que la instituyó, ésta deberá primero obtener el consentimiento del Estado que instituyó la investigación.

(ANEXO 13 5.13)

### **Sección Décimo Cuarta Responsabilidad del Estado Información — Accidentes e incidentes**

**Artículo 43:** La autoridad (UPIA), cuando lo solicite el Estado que realiza la investigación del accidente o incidente facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea.

(ANEXO 13 5.14)

*Nota.- Véase también Art.45 de esta Parte I del Libro XXVI*

**Artículo 44:** La AAC mediante la UPIA solicitará a todo Estado cuyas instalaciones o servicios hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados por la aeronave antes del accidente o incidente, toda la información pertinente que posea.

(ANEXO 13 5.15)

### **Sección Décimo Quinta Responsabilidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves**

**Artículo 45:** En caso que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, a solicitud de la autoridad (UPIA), proporcionará a esta autoridad las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo. (ANEXO 13 5.16)

## **Sección Décimo Sexta Información organizacional**

**Artículo 46:** Cuando La AAC mediante la UPIA lo solicite, el Estado de matrícula y el Estado del explotador, proporcionarán información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

(ANEXO 13 5.17)

## **Sección Décimo Séptima Participación en la investigación**

### **Sección Décimo Octava Participación del Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación Derechos**

**Artículo 47:** La AAC mediante la UPIA permitirá que el Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación nombre un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación.

(ANEXO 13 5.18)

**Artículo 48:** El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.

(ANEXO 13 5.19)

**Artículo 49:** Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, La AAC mediante la UPIA deberá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por esta autoridad.

(ANEXO 13 5.19.1)

**Artículo 50:** El Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar uno o varios asesores propuestos por las organizaciones responsables del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave, para asistir a sus representantes acreditados.

(ANEXO 13 5.20)

**Artículo 51:** Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, La AAC mediante la UPIA deberá invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujetas a los procedimientos señalados por esta autoridad.

(ANEXO 13 5.21)

## **Sección Décimo Novena**

### **Obligaciones**

**Artículo 52:** Cuando La AAC mediante la UPIA realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 2 250 kg, podrá solicitar expresamente la participación del Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño o del Estado de fabricación. Los Estados interesados designarán cada uno un representante acreditado.

(ANEXO 13 5.22)

## **Sección Vigésima**

### **Participación de otros Estados Derechos**

**Artículo 53:** Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la autoridad (UPIA), tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.

(ANEXO 13 5.23)

## **Sección Vigésima primera**

### **Prerrogativas del representante acreditado Asesores**

**Artículo 54:** Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

(ANEXO 13 5.24)

- a) A los asesores que ayuden a los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la investigación, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

(ANEXO 13 5.24.1)

## **Sección Vigésima Segunda**

### **Participación**

**Artículo 55:** La participación en la investigación concederá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador a cargo, y en particular de:

(ANEXO 13 5.25)

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) examinar los restos de la aeronave;
- c) obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;
- d) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;

- e) obtener copias de todos los documentos pertinentes;
- f) participar en el examen del material grabado;
- g) participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones;
- h) participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional; y
- i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

**Artículo 56:** No obstante, la participación de Estados que no sean el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación, puede limitarse a aquellas cuestiones por las que se concede a tales Estados el derecho a participar en la investigación en virtud de lo dispuesto en Art. 53.

(ANEXO 13 5.25)

### **Sección Vigésima Tercera Obligaciones**

**Artículo 57:** Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) proporcionarán a la UPIA que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan; y
- b) no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito de la autoridad (UPIA).

(ANEXO 13 5.26)

### **Sección Vigésima Cuarta Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente Derechos y prerrogativas**

**Artículo 58:** 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: (ANEXO 13 5.27)

- a) visitar el lugar del accidente;

b) tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe para divulgación al público la autoridad (UPIA), así como la información sobre el progreso de la investigación; y

c) recibir copia del informe final.

Esto no impedirá que el Estado también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes de ese Estado.

**Artículo 59:** La AAC mediante la UPIA deberá divulgar, al menos durante el primer año de la investigación, información fáctica comprobada e indicar el progreso de la investigación de manera oportuna.

(ANEXO 13 5.28)

## **CAPÍTULO VI INFORME FINAL**

### **Sección Primera Formato de Informe**

**Artículo 60:** La AAC mediante la UPIA deberá utilizar el formato del informe final que figura en el Manual de redacción de informes de accidentes e incidentes de aviación. Sin embargo, podrá adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente. (ANEXO 13 6.1)

### **Sección Segunda Responsabilidad de todo Estado Divulgación de la información – Consentimiento**

**Artículo 61:** La AAC mediante la UPIA no pondrá en circulación, ni publicará, ni permitirá el acceso al proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso de la autoridad que realizó la investigación, a menos que este último Estado ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

(ANEXO 13 6.2)

### **Sección Tercera Responsabilidad del Estado que realiza la investigación Consultas**

**Artículo 62:** La AAC mediante la UPIA enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

(ANEXO 13 6.3)

- a) Estado que instituyó la investigación;
- b) Estado de matrícula;
- c) Estado del explotador;
- d) Estado de diseño;
- e) Estado de fabricación;
- f) todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con el Capítulo IV ; y
- g) al ARCM cuando corresponda.

**Artículo 63:** En el caso de que La AAC mediante la UPIA reciba comentarios en el plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, los adjuntará a dicho informe. Si no se recibe comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, se hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en este artículo, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.

(ANEXO 13 6.3)

**Artículo 64:** La AAC mediante la UPIA enviará, por intermedio del Estado del explotador, una copia del proyecto de informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

(ANEXO 13 6.3.1)

**Artículo 65:** La AAC mediante la UPIA enviará, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, una copia del proyecto de informe final a las organizaciones responsables del diseño de tipo y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto del informe final.

(ANEXO 13 6.3.2)

#### **Sección Cuarta**

##### **Estados que reciben la información**

**Artículo 66:** La AAC mediante la UPIA enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

(ANEXO 13 6.4)

- a) al Estado que instituyó la investigación;
- b) al Estado de matrícula;

- c) al Estado del explotador;
- d) al Estado de diseño;
- e) al Estado de fabricación;
- f) a todo Estado que haya participado en la investigación;
- g) a todo Estado del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y
- h) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

### **Sección Quinta Difusión del informe final**

**Artículo 67:** En pro de la prevención de accidentes, La AAC mediante la UPIA pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible y, si se puede, en un plazo de 12 meses.

(ANEXO 13 6.5)

**Artículo 68:** Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, La AAC mediante la UPIA pondrá a disposición del público un informe provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

(ANEXO 13 6.6)

**Artículo 69:** Cuando La AAC mediante la UPIA ha realizado la investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 5 700 kg y ha hecho público un informe final, ésta enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final.

(ANEXO 13 6.7)

### **Sección Sexta Recomendación en materia de seguridad operacional**

**Artículo 70:** La autoridad de investigación recomendará 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.

(ANEXO 13 6.8)

**Artículo 71:** La AAC mediante la UPIA enviará, de ser necesario, en carta de envío fechada, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esta Organización.

(ANEXO 13 6.9)

### **Sección Séptima**

#### **Responsabilidad del Estado que recibe o formula recomendaciones en materia de seguridad operacional**

#### **Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional**

**Artículo 72:** Una vez que La AAC mediante la UPIA reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado comunicará, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, al Estado que haya formulado la propuesta las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

(ANEXO 13 6.10)

**Artículo 73:** La AAC mediante la UPIA cuando formule una recomendación en materia de seguridad operacional deberá implantar procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación.

(ANEXO 136.11)

**Artículo 74:** Cuando La AAC mediante la UPIA reciba una recomendación en materia de seguridad operacional deberá implantar procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

(ANEXO 13 6.12)

## **CAPÍTULO VII**

### **NOTIFICACIÓN ADREP**

#### **Sección Primera**

#### **Informe preliminar Responsabilidades de la autoridad (UPIA)**

#### **Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg**

**Artículo 75:** Cuando se trate de un accidente de una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 2 250 kg, La AAC mediante la UPIA enviará el informe preliminar: (ANEXO 13 7.1)

- a) Al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;



- d) al Estado de fabricación;
- e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores;
- f) a la Organización de Aviación Civil Internacional; y
- g) al ARCM, cuando corresponda.

## **Sección Segunda Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos**

**Artículo 76:** Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en el artículo 75 de la Parte I de este Libro, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, La AAC mediante la UPIA enviará el informe preliminar:

(ANEXO 13 7.2)

- a) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación;
- e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
- f) al ARCM, cuando corresponda.

## **Sección Tercera Idioma**

**Artículo 77:** El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la OACI.

(ANEXO 13 7.3)

## **Sección Cuarta Despacho**

**Artículo 78:** El informe preliminar se enviará por facsímile, correo electrónico o correo aéreo dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente a menos que se haya enviado anteriormente el informe de datos sobre el accidente/incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente

a la seguridad de vuelo, el informe se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible.

(ANEXO 13 7.4)

**Sección Quinta**  
**Informe de datos sobre accidente/incidentes de aviación Responsabilidades de la autoridad (UPIA)**  
**Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg**

**Artículo 79:** Cuando la AAC mediante la UPIA realice una investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo superior a 2 250 kg, esta autoridad enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la OACI y al ARCM, cuando corresponda.

(ANEXO 13 7.5)

**Sección Sexta**  
**Informe adicional**

**Artículo 80:** La AAC mediante la UPIA cuando realice la investigación deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

(ANEXO 13 7.6)

**Sección Séptima**  
**Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg**

**Artículo 81:** Cuando La AAC mediante la UPIA realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 5 700 kg, esta autoridad enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional y al ARCM, cuando corresponda.

(ANEXO 13 7.7)

**Sección Octava**  
**Informe de datos al ARCM - Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos**

**Artículo 82:** Cuando La AAC mediante la UPIA realice la investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de 2 250 kg o menos, esta autoridad enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión al ARCM.

(ARCM 7.8)

**Sección Novena**  
**Incidentes de aeronaves de 5 700 kg o menos**

**Artículo 83:** Cuando La AAC mediante la UPIA realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de 5 700 kg

o menos, esta autoridad enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación al ARCM.

(ARCM 7.9)

## **CAPÍTULO VIII MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

### **Sección Primera Bases de datos y medidas preventivas**

**Artículo 84:** La AAC mediante la UPIA establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y recomendar las medidas preventivas necesarias.

(ANEXO 14 8.1)

**Artículo 85:** La AAC encargada de la aplicación del SSP deberá tener acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en el Art. 83 de la Parte I de este Libro, en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

(ANEXO 13 8.2)

**Artículo 86:** 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. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, La AAC mediante la UPIA deberá transmitir las a dicha organización por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en ese Estado.

(ANEXO 13 8.3)

## **CAPÍTULO IX INSTRUCCIÓN**

**Artículo 87:** La Autoridad AIG establecerá y mantendrá vigente un programa de instrucción donde se detalle el tipo de instrucción que debe proporcionarse a los investigadores. El programa de instrucción deberá incluir instrucción inicial, instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), instrucción periódica e instrucción especializada, con indicación de la duración, según corresponda. El programa de instrucción incluirá instrucción inicial y periódica sobre seguridad en el lugar del accidente para los investigadores.

(ARCM 9.1)

**Artículo 88:** La Autoridad AIG establecerá un plan de instrucción periódica donde se detalle en orden de prioridad el tipo de instrucción a impartir durante el período establecido. El tipo y frecuencia de la instrucción será suficiente para que sus investigadores adquieran y mantengan un nivel de conocimientos, pericia, competencia y cualificaciones acorde con los deberes y obligaciones asignados.

(ARCM 9.2)

**Artículo 89:** La Autoridad AIG establecerá e implantará un sistema para llevar el registro de la instrucción que reciben sus investigadores, incluida la OJT.

(ARCM 9.3)

**APÉNDICE 1**  
**FORMATO DEL INFORME FINAL**  
*(Véase el Capítulo VI)*

**FINALIDAD**

Este formato tiene por finalidad presentar el informe final de manera apropiada y uniforme.

En el Manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación, se encontrarán indicaciones detalladas para completar cada sección del informe final.

**FORMATO**

**Título.** El informe final deberá llevar un título que comprenda:

Nombre del explotador; fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave; lugar y fecha del accidente o incidente.

**Sinopsis.** A continuación del título figura una sinopsis en la que se describe brevemente toda la información pertinente relativa a la:

Notificación del accidente a las autoridades nacionales y a autoridades extranjeras; identificación de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y representación acreditada; organización y marcha de la investigación; autoridad que expide el informe y fecha de publicación; y termina con un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

**Cuerpo.** El cuerpo del informe final comprende los siguientes títulos principales:

1. Información sobre los hechos
2. Análisis
3. Conclusiones
4. Recomendaciones sobre seguridad operacional

Y cada título consiste en un cierto número de subtítulos, como se indica a continuación:

**Apéndices.** Los que corresponda.

*Nota.- Al preparar el informe final utilizando el presente modelo procúrese:*

- a) incluir bajo el título correspondiente toda la información pertinente para comprender la información sobre los hechos, los análisis y las*

conclusiones;

b) cuando no se disponga de información con respecto a algún Punto de 1.- Información sobre los hechos, o cuando la misma no sea pertinente a las circunstancias que dieron lugar al accidente, incluir una nota con este objeto en la subsección que corresponda.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 **Reseña del vuelo.** Breve descripción que contenga la información siguiente:

- ✓ Número del vuelo, tipo de operación, último punto de salida, hora de salida (local o UTC), y punto de aterrizaje previsto.
- ✓ Preparación del vuelo, descripción del vuelo y de los sucesos que condujeron al accidente, incluida la reconstrucción de la parte de la trayectoria de vuelo pertinente, si es apropiado.
- ✓ Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local o UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche.

1.2 **Lesiones a personas.** Consígnese los datos siguientes, (en números):

<i>Lesiones</i>	<i>Tripulación</i>	<i>Pasajeros</i>	<i>Otros</i>
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

Nota.- Las lesiones mortales incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente. La lesión grave se define en el Capítulo 1 del Reglamento.

1.3 **Daños sufridos por la aeronave.** Breve exposición de los daños sufridos por la aeronave en el accidente (destruida, con graves daños, con ligeros desperfectos o intacta).

1.4 **Otros daños.** Breve descripción de los daños sufridos por objetos que no sean la aeronave.

1.5 **Información sobre el personal:**

- a) Información pertinente relativa a cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo: edad, validez de las licencias, habilitaciones, revisiones reglamentarias, experiencia de vuelo (total y por tipo) e información pertinente sobre las horas de servicio.

- b) Breve reseña de los títulos y experiencia de los demás tripulantes.
- c) Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento, etc., cuando corresponda.

1.6 **Información sobre la aeronave:**

- a) Breve descripción sobre las condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave (deberá incluirse una indicación de las deficiencias conocidas con anterioridad al vuelo y de las surgidas durante el mismo, en el caso de que hayan tenido influencia en el accidente).
- b) Breve exposición sobre la performance, si es pertinente, y respecto a si el peso (masa) y el centro de gravedad se hallaban dentro de los límites prescritos, durante la fase de operación en que ocurrió el accidente. (De no ser así y en el caso de que hubiesen tenido influencia en el accidente, dense detalles).
- c) Tipo de combustible utilizado.

1.7 **Información meteorológica:**

- a) Breve exposición del estado atmosférico correspondiente a las circunstancias, incluidos el pronóstico y las condiciones reales, indicando la información meteorológica de que disponía la tripulación.
- b) Condiciones de la luz natural en el momento de producirse el accidente (luz del sol, luz de la luna, crepúsculo, etc.).

1.8 **Ayudas para la navegación.** Información pertinente sobre las ayudas para la navegación, comprendidas las ayudas para el aterrizaje, tales como ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ayudas terrestres visuales, etc., y su eficiencia en aquel momento.

1.9 **Comunicaciones.** Información pertinente sobre las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico y del servicio fijo aeronáutico y su eficacia.

1.10 **Información de aeródromo.** Información pertinente referente al aeródromo, a sus instalaciones y servicios y al estado de los mismos, o al área de despegue o de aterrizaje, si no se tratara de un aeródromo.

1.11 **Registradores de vuelo.** Ubicación del registrador de vuelo en la aeronave, su estado después de recuperado y datos pertinentes facilitados por el mismo.

1.12 **Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.** Información

general sobre el lugar del accidente y la forma en que quedaron distribuidos los restos; fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrectos de los componentes. No se suelen dar detalles referentes al lugar y estado de los diferentes elementos, a no ser que sea necesario indicar una rotura de la aeronave sobrevenida con anterioridad al impacto. Los diagramas, cartas y fotografías pueden incluirse en esta sección o agregarse en los apéndices.

- 1.13 **Información médica y patológica.** Breve descripción de los resultados de la investigación emprendida y datos pertinentes obtenidos de ella.

*Nota.- La información de carácter médico relacionada con las licencias de la tripulación de vuelo debería incluirse en 1.5 - Información sobre el personal.*

- 1.14 **Incendio.** En el caso de que se hubiese declarado un incendio, información sobre las causas del mismo y sobre el equipo extintor utilizado, así como de su eficacia.

- 1.15 **Supervivencia.** Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en que se hallaban la tripulación y pasajeros en relación con las heridas sufridas; rotura de estructuras tales como asientos y herrajes de fijación de los cinturones de seguridad.

- 1.16 **Ensayos e investigaciones.** Breve indicación de los resultados de los ensayos e investigaciones que haya sido necesario practicar.

- 1.17 **Información organizacional y de dirección.** Información pertinente de las entidades y administraciones que influyen en las operaciones de las aeronaves. Las entidades comprenden, por ejemplo, el explotador; los servicios de tránsito aéreo, los organismos que prestan servicios de aerovías, aeródromo y meteorológicos; y las autoridades normativas. La información podría incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, la estructura y funciones de las entidades, sus recursos, situación económica, criterios y normas administrativas y su marco normativo.

- 1.18 **Información adicional.** Otra información pertinente no incluida en 1.1 a 1.17.

- 1.19 **Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.** Cuando se hayan utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la razón del empleo de esas técnicas, y menciónense al mismo tiempo sus características principales, así como al describir los resultados en las subsecciones apropiadas 1.1 a 1.18.



## **2. ANÁLISIS**

Analícese, según proceda, únicamente la información documentada en 1. — Información sobre los hechos, que sea pertinente para la determinación de conclusiones, causas y/o factores contribuyentes.

## **3. CONCLUSIONES**

Enumérense las conclusiones, causas y/o factores contribuyentes establecidos en la investigación. La lista de causas y/o factores contribuyentes debería comprender tanto las causas inmediatas como las otras más profundas endémicas del sistema y/o los factores contribuyentes.

Nota.- Como se establece en Art 59, el formato del informe final de este Apéndice 1 puede adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente. Por consiguiente, La AAC mediante la UPIA puede utilizar “causas” o “factores contribuyentes”, o ambos, en las Conclusiones.

## **4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Formúlese brevemente, como proceda, toda recomendación efectuada con el objeto de prevenir un accidente e identifíquense las medidas que en materia de seguridad operacional se hayan aplicado.

## **APÉNDICES**

Inclúyase, si procede, cualquier otra información pertinente que se considere necesaria para la comprensión del informe.

## ADJUNTO A

### **DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS**

Las normas y métodos recomendados del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* se elaboraron cuando el Estado de matrícula y el Estado del explotador eran normalmente el mismo. Últimamente, sin embargo, se conciertan mundialmente acuerdos de arrendamiento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales, de modo que, en muchos casos, el Estado del explotador no es el Estado de matrícula.

Los acuerdos de arrendamiento o intercambio incluyen algunas veces el suministro de tripulaciones de vuelo por el Estado de matrícula. Sin embargo, más a menudo, el Estado del explotador proporciona las tripulaciones de vuelo, y las aeronaves se explotan con arreglo a la legislación nacional del Estado del explotador. Igualmente, de estos acuerdos surge una variedad de arreglos de aeronavegabilidad de las aeronaves. La responsabilidad en lo relativo a aeronavegabilidad puede corresponder, entera o parcialmente, al Estado del explotador o al Estado de matrícula. Algunas veces el explotador, obrando de conformidad con el sistema del control de aeronavegabilidad especificado por el Estado de matrícula, se hace cargo del mantenimiento y de conservar los respectivos registros.

Cuando ocurra un accidente o incidente, es importante que todo Estado que haya asumido la responsabilidad de la seguridad de una aeronave tenga derecho a participar en la investigación, al menos por lo que respecta a esa responsabilidad. Asimismo, es importante que el Estado que realice la investigación disponga rápidamente de todos los documentos y demás información pertinente.

En los casos en que no se pueda establecer sin lugar a dudas que el accidente o incidente tuvo lugar en el territorio de otro Estado, el Estado del explotador, previa consulta al Estado de matrícula, debería aceptar la responsabilidad total o parcial por la realización de la investigación.

## ADJUNTO B

### CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES

*Nota.- En estos cuadros las expresiones siguientes tienen el significado que se indica a continuación:*

- ✓ *Sucesos internacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante a aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.*
- ✓ *Sucesos nacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio del Estado de matrícula.*
- ✓ *Otros sucesos: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado no contratante o fuera del territorio de los Estados.*

#### 1. NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES Y DE INCIDENTES GRAVES

Precedente del	Respecto de	Destinatario	Referencia en el Anexo 13
Estado del Suceso	Sucesos Internacionales Aeronaves de todo tipo	Estado de Matrícula Estado de Explotador Estado de destino Estado de Fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor)	4.1
Estado de Matrícula	Sucesos Nacionales Aeronaves de todo tipo	Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor)	4.8

## 2. INFORME FINAL

### Accidentes e incidentes dondequiera que ocurran

Precedente del	Tipo de Informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en el Anexo 13
Estado que realiza la investigación	INFORME FINAL	Aeronaves de todo tipo	Estado que incluye la investigación Estado de Matrícula Estado de Explotador Estado de destino Estado de Fabricación Estado interesado por perecer nacionales Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores	6.4
		Aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	6.7

## 3. INFORME ADREP

### Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

Precedente del	Tipo de Informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en el Anexo 13
Estado que realiza la investigación	INFORME FINAL	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg	Estado que incluye la investigación Estado de Matrícula Estado de Explotador Estado de destino Estado de Fabricación Estado interesado por perecer nacionales Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores OACI	7.1
		Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés	Idem, excepto OACI	7.2
	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg	OACI	7.3
	INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	7.4

#### 4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

##### Asuntos de seguridad operacional de interés para otros Estados

Precedente del	Tipo de Informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en el Anexo 13
Estados que formulan recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones formuladas a otro Estado	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	6.8 8.3
		Documentos de la OACI	OACI	6.9

## ADJUNTO C

### LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

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

***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. 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.
  - a) Cuasi-colisiones 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.
  - b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
  - c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
  - d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje<sup>1</sup> o una pista no asignada.
  - e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje<sup>1</sup> o una pista no asignada.
  - f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje<sup>1</sup> o una pista no asignada.
  - g) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
  - h) 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.

- i) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- j) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
- k) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.

\*Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

- l) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
- m) 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.
- n) Incursiones en las pistas clasificadas de gravedad A. El Manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Doc. 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.
- o) 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.
- p) Fallas de los sistemas, 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.
- q) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
- r) 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.

## **ADJUNTO D**

### **DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO**

#### **Respuesta inicial**

1. Después de un accidente grave, las autoridades del Estado encargadas de la investigación se enfrentan por un tiempo con abundantes problemas. Uno de los aspectos que debe abordarse inmediatamente es la lectura y análisis de los registradores de vuelo. Es fundamental proceder a la lectura lo antes posible después de un accidente. La pronta identificación de las áreas problemáticas puede afectar a la investigación que se lleva a cabo en el lugar del accidente, donde las pruebas tienen a veces un carácter transitorio. La pronta identificación de las áreas problemáticas también puede permitir que se formulen recomendaciones urgentes sobre seguridad operacional, que acaso sean necesarias para evitar un suceso similar.

2. Numerosos Estados carecen de instalaciones para llevar a cabo la lectura y el análisis de la información contenida en los registradores de vuelo (voz y datos) y, por consiguiente, solicitan a otros asistencia al respecto. Es, por lo tanto, fundamental que las autoridades encargadas de la investigación del accidente, del Estado que realiza la investigación, hagan arreglos oportunos para proceder a la lectura de los registradores de vuelo en una instalación apropiada.

#### **Selección de la instalación**

3. El Estado encargado de la investigación puede solicitar asistencia de cualquier Estado que en su opinión esté en mejores condiciones de ser útil para la investigación. El equipo de reproducción y el soporte lógico de lectura normales del fabricante que generalmente utilizan las líneas aéreas y las instalaciones de mantenimiento no se consideran adecuadas para fines de investigación. Habitualmente, se requieren técnicas especiales de recuperación y análisis, si los registradores se han averiado.

4. Las instalaciones utilizadas para la lectura de registradores de vuelo deberían disponer de las siguientes capacidades:

- a. capacidad para desmontar y leer los registradores que hayan sufrido daños considerables;
- b. capacidad para la lectura del módulo original de grabación/memoria sin necesidad de utilizar un dispositivo de copia del fabricante o la caja del registrador objeto del accidente o incidente;
- c. capacidad para analizar/interpretar manualmente la forma de onda



binaria bruta de los registradores de datos de vuelo de cinta digital;

- d. capacidad para aumentar y filtrar las grabaciones de voz digitalmente por medio de programas de computadora apropiados; y
- e. capacidad para analizar gráficamente los datos, derivar los parámetros adicionales que no estén registrados explícitamente, validar los datos mediante verificación cruzada, y otros métodos analíticos para determinar la exactitud y limitaciones de los datos.

### **Participación del Estado de fabricación (o diseño) y del Estado del explotador**

- 5. El Estado de fabricación (o diseño) tiene ciertas responsabilidades en materia de aeronavegabilidad y cuenta con la pericia normalmente requerida para leer y analizar la información del registrador de datos de vuelo. Dado que la información del registrador de datos de vuelo puede revelar a menudo si existen problemas de aeronavegabilidad, el Estado de fabricación (o diseño) debería tener un representante presente cuando se lleve a cabo el análisis de los registradores de datos de vuelo en un Estado que no sea el Estado de fabricación (o diseño).

El Estado del explotador tiene responsabilidades reglamentarias respecto de la operación del vuelo y puede ofrecer información sobre los aspectos operacionales que sean propios del explotador. Teniendo en cuenta que la información de los registradores de vuelo puede revelar problemas operacionales, el Estado del explotador también debería tener un representante presente al llevar a cabo la lectura y el análisis de los registradores de datos de vuelo.

### **Procedimientos recomendados**

La lectura del registrador de datos de vuelo y del registrador de la voz en el puesto de pilotaje debería efectuarse en la misma instalación, porque contienen datos complementarios que pueden ayudar a validar cada registro y a determinar el tiempo y la sincronización.

No se deberían abrir o activar los registradores de datos de vuelo ni copiar las grabaciones originales (en especial con dispositivos de copia de alta velocidad) antes de la lectura, por el riesgo de dañar las grabaciones.

La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo para otro Estado debería tener la oportunidad de formular comentarios sobre el informe final, para cerciorarse de que se han tenido en cuenta las características del análisis de los registradores de datos de vuelo.

La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo podrá recurrir a la asistencia y experiencia del fabricante de la aeronave y del explotador para verificar los datos de calibración y validar la información grabada.

El Estado que realice la investigación podrá dejar las grabaciones originales o una copia de las mismas en la instalación de lectura, hasta que se haya completado la investigación, para facilitar que se resuelvan oportunamente las preguntas o aclaraciones adicionales, siempre que la instalación tenga procedimientos adecuados de seguridad de la aviación para proteger las grabaciones

## ADJUNTO E

### ORIENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA POR MEDIO DE SISTEMAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

#### 1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 La protección de la información sobre seguridad operacional es esencial para garantizar su continua disponibilidad, ya que el uso de información sobre seguridad operacional para fines que no se relacionan con la seguridad operacional puede impedir la disponibilidad futura de esa información y afectar en forma adversa dicha seguridad. Este hecho se reconoció durante el 35<sup>o</sup> período de sesiones de la Asamblea de la OACI, cuando ésta tomó nota de que es posible que las leyes y reglamentos nacionales existentes de muchos Estados no aborden en forma adecuada la manera de proteger la información sobre seguridad operacional de un uso inapropiado.
- 1.2 La orientación que figura en este adjunto tiene, por lo tanto, el propósito de asistir a los Estados en la promulgación de sus leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia. El objetivo consiste en impedir que se haga un uso inapropiado de la información recopilada exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación.
- 1.3 Debido a los diferentes sistemas jurídicos de los Estados, la orientación jurídica debe dar a éstos la flexibilidad de redactar sus leyes y reglamentos de acuerdo con sus políticas y prácticas nacionales.
- 1.4 La orientación que figura en este adjunto toma, así, la forma de una serie de principios que se han extraído de ejemplos de leyes y reglamentos nacionales ofrecidos por los Estados. Los conceptos que se describen con estos principios podrían adoptarse o modificarse para satisfacer las necesidades particulares de los Estados que promulgan las leyes y reglamentos para proteger la información sobre seguridad operacional.
- 1.5 En este adjunto:
  - a) por *información sobre seguridad operacional* se entiende aquella que figura en los SDCPS, ha sido establecida con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación y reúne los requisitos para ser protegida en condiciones específicas de acuerdo con el Art 4;

- b) el *personal de operaciones* es aquel que participa en las operaciones de aviación y está en posición de notificar a los SDCPS información sobre seguridad operacional. Dicho personal comprende, entre otros, tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelo y personal de plataforma;
- c) por *uso inapropiado* se entiende la utilización de la información sobre seguridad operacional para fines diferentes de aquellos para los que fue recopilada — es decir, el uso de la información para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales contra el personal de operaciones y/o la revelación de información al público;
- d) SDCPS se refiere a los sistemas de procesamiento y notificación, a las bases de datos, a los esquemas para intercambio de información y a la información registrada, y comprende:
  - 1) registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes, según se describe en el Capítulo 5 de este Anexo;
  - 2) sistemas de notificación obligatoria de incidentes, como se describe en el Anexo 19, Capítulo 5;
  - 3) sistemas de notificación voluntaria de incidentes, como se describe en el Anexo 19, Capítulo 5; y
  - 4) sistemas de auto notificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, según se describe en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 3, así como sistemas manuales de captura de datos.

*Nota.- En el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) de la OACI figura información sobre los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.*

## **2. PRINCIPIOS GENERALES**

- 2.1 El único propósito de proteger la información sobre seguridad operacional del uso inapropiado es asegurar la continua disponibilidad a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas y mejorar la seguridad operacional de la aviación.
- 2.2 La protección de la información sobre seguridad operacional no tiene el propósito de interferir con la debida administración de la justicia en los Estados.
- 2.3 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre

seguridad operacional deben garantizar un equilibrio entre la necesidad de proteger dicha información, a fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación, y la de administrar debidamente la justicia.

- 2.4 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben impedir que ésta se utilice en forma inapropiada.
- 2.5 Ofrecer protección para información calificada sobre seguridad operacional en condiciones específicas es parte de las responsabilidades que en materia de seguridad operacional tiene un Estado.

### **3. PRINCIPIOS DE PROTECCIÓN**

- 3.1 La información sobre seguridad operacional debe reunir los requisitos para ser protegida del uso inapropiado de acuerdo con condiciones específicas en las cuales, entre otras cosas, la recopilación de información se hace para fines explícitos de seguridad operacional y su divulgación impediría su continua disponibilidad.
- 3.2 La protección debe ser específica para cada SDCPS, dependiendo de la naturaleza de la información sobre seguridad operacional que contenga.
- 3.3 Debe establecerse un procedimiento formal para proteger información calificada sobre seguridad operacional, de acuerdo con condiciones específicas.
- 3.4 La información sobre seguridad operacional no deberá utilizarse para fines distintos de aquellos para los que fue recopilada.
- 3.5 El uso de información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales, se llevará a cabo sólo bajo garantías adecuadas de la legislación nacional.

### **4. PRINCIPIOS DE EXCEPCIÓN**

Se harán excepciones respecto de la protección de la información sobre seguridad operacional sólo mediante leyes y reglamentos nacionales cuando:

- a) exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con la ley, se considere que ha sido con la intención de causar

daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso;

- b) una autoridad competente considere que las circunstancias indican razonablemente que el evento puede haber sido originado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso; o
- c) mediante un examen de una autoridad competente, se determine que la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que su divulgación pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación pueda tener en la futura disponibilidad de la información sobre seguridad operacional.

## **5. DIVULGACIÓN AL PÚBLICO**

- 5.1 Con sujeción a los principios de protección y excepción que se resumieron anteriormente, cualquier persona que busque divulgar información sobre seguridad operacional tendrá que justificar dicha divulgación.
- 5.2 Deberán establecerse criterios formales para la divulgación de información sobre seguridad operacional, y éstos comprenderán, entre otras cosas, lo siguiente:
  - a) la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para corregir las condiciones que comprometen la seguridad operacional y para cambiar políticas y reglamentos;
  - b) la divulgación de la información sobre seguridad operacional no impide su futura disponibilidad a fin de mejorar la seguridad operacional;
  - c) la divulgación de información personal pertinente incluida en la información sobre seguridad operacional cumple con las leyes de confidencialidad que resulten aplicables; y
  - d) la divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace sin revelar las identidades y en forma resumida o combinada.

## **6. RESPONSABILIDAD DEL CUSTODIO DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Cada SDCPS deberá contar con la designación de un custodio. Es la responsabilidad del custodio de la información sobre seguridad operacional aplicar toda la protección posible en relación con la divulgación de la información, a menos que:

- a) el custodio de la información sobre seguridad operacional cuente con el consentimiento del originador de la información para que ésta se divulgue; o
- b) el custodio de la información sobre seguridad operacional tenga la seguridad de que la divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace de acuerdo con los principios de excepción.

## **7. PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN REGISTRADA**

7.1 Considerando que las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación, como es el caso de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), pueden percibirse como una invasión de la privacidad en el caso del personal de operaciones, situación a la que otras profesiones no están expuestas:

- a) con sujeción a los principios de protección y excepción anteriores, las leyes y reglamentos nacionales deberán considerar las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación como información protegida y privilegiada, es decir, como información que merece mayor protección; y
- b) las leyes y reglamentos nacionales deberán proporcionar medidas específicas para proteger dichas grabaciones en cuanto a su carácter confidencial y a su acceso al público. Dichas medidas específicas de protección de las grabaciones de las conversaciones en el lugar de trabajo que exige la legislación pueden incluir la emisión de órdenes judiciales de no divulgación al público.

## ADJUNTO F

### ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA 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 generen más daños en la aeronave no se considera accidente.
3. Los 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, etc., permitidos para despachar con arreglo a la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL), no se considera accidente.
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 parchado, y luego se realiza más trabajo para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente.
7. Si el daño estructural 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 del 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. Los 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 importantes.

Nota 1.- En relación con una aeronave que sufre daños que afectan adversamente a su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, la aeronave puede haber aterrizado en condiciones de seguridad operacional, pero no puede ser despachada para un nuevo vuelo en condiciones de seguridad operacional sin efectuarse reparaciones.

Nota 2.- Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad operacional después de reparaciones menores y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente. Análogamente, si la aeronave puede despacharse con arreglo a la CDL sin el componente afectado, faltante o fuera de funcionamiento, 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 determinar 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.