

**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 II**

**CAPÍTULO I  
REQUISITOS DE NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE ACCIDENTES E  
INCIDENTES DE AVIACIÓN**

**Sección Primera  
Generalidades**

**Artículo 1:** Aplicación  
(LAR 113 113.001)

(A) Esta parte II de este Libro establece requisitos para la:

1. notificación y reportes de accidentes e incidentes;
2. preservación de aeronaves, contenidos de aeronaves y registros de aeronaves después de un accidente, incidente grave e incidente; y
3. preservación de registros relacionados con un accidente, incidente de mal funcionamiento de instalaciones, un incidente en espacio aéreo o un incidente de información publicada.

(B) Esta parte II de este Libro no se aplica a:

1. giro planeador;
2. parapentes,
3. globos cautivos, libres y no tripulados;
4. cometas;
5. cohetes no tripulados;
6. paracaídas; y
7. alas delta.

## **Artículo 2: Definiciones**

(LAR 113 113.005)

Las siguientes definiciones son de aplicación en Esta parte II de este libro:

### **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:

- i. cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
  1. Hallarse en la aeronave, o
  2. por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
  3. 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
- ii. la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
  1. afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
  2. 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
- iii. la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

### **Actuación humana**

Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeronáuticas

**Aeródromo**

Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

**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.

**Análisis de datos de vuelo**

Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

**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.

**Avión (aeroplano)**

Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

**Avión grande**

Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es superior a 5 700 kg.

**Avión pequeño**

Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es de 5 700 kg o menos.

**UPIA**

Designada por el estado como organismo que es responsable de la investigación de accidentes e incidentes en el Estado.

**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.

**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.

**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.

**Explotador**

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

**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 de terminación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

**Fase de peligro.**- Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

**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 de carga.**- Significa un incidente que involucra correo o carga que es transportada o ha sido aceptada por un agente de carga o por un explotador para ser transportada por aire en una aeronave que realiza una operación de transporte aéreo regular de pasajeros, si:

- (i) hay evidencia de manipulación o sospecha de manipulación de la carga o correo que podría ser un acto o un acto de intento de interferencia ilícita; o
- (ii) se detecta en la carga o correo, un arma, explosivo u otro dispositivo peligroso, artículo o substancia que puede ser utilizada para cometer un acto de interferencia ilícita

**Incidente en el espacio aéreo**

Significa un incidente que involucra una desviación de, o deficiencias de, los procedimientos o reglas para:

- (i) Evitar una colisión entre aeronaves; o

- (ii) Evitar una colisión entre aeronaves y otros obstáculos cuando una aeronave está siendo provista con un servicio de tránsito aéreo.

### **Incidente con pájaros**

Significa un incidente donde:

- (i) hay una colisión entre una aeronave y uno o más pájaros; o
- (ii) cuando uno o más pájaros pasan lo suficientemente cerca de una aeronave en vuelo causando alarma al piloto.

### **Incidente por defecto**

Significa un incidente que involucra una falla o mal funcionamiento de una aeronave o componente de aeronave detectado en vuelo o en tierra.

### **Incidente por mal funcionamiento de instalaciones**

Significa un incidente que involucra una instalación aeronáutica.

### **Incidente de información publicada**

Significa un incidente que involucra información significativamente incorrecta, inadecuada o confusa o información aeronáutica publicada en una publicación de información aeronáutica (AIP), mapa, carta o de otra manera provista por la operación de una aeronave.

### **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. En el Adjunto A de Esta parte II de este libro se formula ejemplos de incidentes graves.

### **Incidente relacionado con seguridad de la aviación**

Significa un incidente que involucra un acto de interferencia ilícita.

### **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 encargado**

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

### **Lesión grave**

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

- (i) 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
- (ii) 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
- (iii) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- (iv) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- (v) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- (vi) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

### **Masa máxima**

Masa máxima certificada de despegue.

### **Mercancías peligrosas**

Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad operacional, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

### **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.

### **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.

### **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.

## **Sección Segunda** **Autoridad para investigar** (LAR 113 113.010)

**Artículo 3:** Con arreglo a las disposiciones del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la reglamentación del Estado, la UPIA instituirá investigaciones para determinar las circunstancias de los accidentes, incidentes graves e incidentes.

**Artículo 4:** El Estado del suceso puede delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, o en el Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica (ARCM) o en una organización regional de investigación de accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos.

**Artículo 5:** La UPIA encargada de la investigación gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en el Anexo 13 y reglamento AIG del Estado. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- (1) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- (2) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- (3) de ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes; y
- (4) la redacción del informe final.

**Artículo 6:** La UPIA encargada de la investigación podrá solicitar a todo Estado, toda información pertinente relacionada con la investigación.

**Artículo 7:** Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. 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.

## **CAPÍTULO II NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE SUCESOS**

### **Sección Primera Notificación de accidente**

**Artículo 8:** Notificación de accidente

(LAR 113 113.105)

- (a) Todo piloto al mando de una aeronave que esté involucrada en un accidente o, si esa persona está herida seriamente o mortalmente, o si esa aeronave está perdida, el explotador o propietario, notificará el accidente inmediatamente y de forma directa a la UPIA.
- (b) La notificación según el Párrafo (a) será de una manera aceptable para la UPIA y contendrá, hasta donde sea comprobable, la:
  - (1) fecha y hora del accidente;
  - (2) naturaleza del accidente;
  - (3) tipo, nacionalidad y marcas de registro de la aeronave;
  - (4) nombre del explotador o del propietario de la aeronave;
  - (5) lugar del suceso o localización de la última posición conocida de la aeronave con referencia a un punto geográfico de fácil identificación;
  - (6) nombre del piloto al mando de la aeronave;
  - (7) tipo de operación;
  - (8) último punto de salida de la aeronave;
  - (9) próximo punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
  - (10) descripción de las condiciones del cielo, precipitación, velocidad del viento y visibilidad;



- (11) número de personas a bordo de la aeronave;
- (12) número de tripulantes y pasajeros fallecidos o gravemente heridos como resultado del accidente;
- (13) número de personas fallecidas o gravemente heridas como resultado del accidente que no son tripulantes o pasajeros;
- (14) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas; y
- (15) detalles de daños de la aeronave.

### **Sección Segunda** **Notificación en la fase de peligro**

(LAR 113 113.110)

**Artículo 9:** Al producirse una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento notificará a la UPIA sobre la situación de una aeronave en peligro.

### **Sección Tercera** **Notificación de incidente**

(LAR 113 113.115)

**Artículo 10:** El piloto al mando de una aeronave involucrada en un incidente grave o, en un incidente que constituya un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave, notificará el incidente sin demora a la UPIA.

**Artículo 11:** Si lo exige la UPIA donde ocurre el incidente, el piloto al mando de la aeronave presentará, tan pronto como sea posible, un informe sobre el incidente. En este caso, el piloto al mando presentará también copia del informe a la UPIA del Estado del explotador. Tales informes se presentarán tan pronto como sea posible y por lo general dentro de un plazo de 10 días.

**Artículo 12:** Si una persona que opera, provee mantenimiento y servicios o realiza otra actividad respecto a una aeronave, producto aeronáutico o servicio de aviación relacionado, está involucrada en un incidente que constituye un incidente grave o un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave, debe notificar el incidente a la UPIA, tan pronto como sea practicable.

**Artículo 13:** El piloto al mando de una aeronave que esté involucrada en un incidente de espacio aéreo o, en un incidente con pájaros, debe notificar el incidente a la UPIA, tan pronto como sea practicable, si el incidente es un incidente grave o un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave.

**Artículo 14:** La notificación de un incidente requerido por los Artículos 10,11,12 y 13 de la Parte II del Libro XXVI debe ser transmitida por medios aceptables a la UPIA y contener, hasta donde sea comprobable, información de acuerdo a lo siguiente:

- (1) para un incidente en el espacio aéreo, Apéndice 1 (a);
- (2) para un incidente relacionado con un defecto, Apéndice 1 (b);
- (3) para un incidente por malfuncionamiento de una instalación, Apéndice 1 (c);
- (4) para un incidente de aeronave, Apéndice 1 (d);
- (5) para un incidente relacionado con seguridad de la aviación, Apéndice 1 (e);
- (6) para un incidente por información publicada, Apéndice 1 (f);
- (7) para un incidente de aeródromo, Apéndice 1 (g);
- (8) para un incidente de carga, Apéndice 1 (h);
- (9) para un incidente de mercancías peligrosas, incidente con pájaros o cualquier otro incidente, Apéndice 1 (i);

**Artículo 15:** Salvo lo indicado en el Artículo 10 de la parte II del Libro XXVI de esta sección, un explotador:

- (1) certificado según el LAR 119, debe notificar a la Autoridad a través de la UPIA de un incidente de aeronave o incidente relacionado con un defecto, dentro de las 72 horas de ocurrido el incidente, si el incidente está asociado con una aeronave que está operando o es utilizada en operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) y el incidente involucra:
  - (i) una parada de motor en vuelo; o
  - (ii) una desviación o retorno; o
  - (iii) pérdida de combustible inadvertida o falta de disponibilidad de combustible o desbalance de combustible que no puede ser corregido; o
  - (iv) malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o

- (v) cualquier otro suceso que afecta a la seguridad operacional de una operación EDTO; y
- (2) una organización de mantenimiento de aeronaves certificada de acuerdo con el LAR 145 debe notificar a la UPIA de un incidente relacionado con un defecto dentro de 72 horas de ocurrido un incidente, si el incidente está asociado con una aeronave que se utiliza para realizar operaciones EDTO; y
- i. el incidente involucra un malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o
  - ii. cualquier otro defecto que podría afectar la seguridad operacional de una aeronave que realiza una operación EDTO.

### **CAPÍTULO III**

## **PRESERVACIÓN DE LA AERONAVE, SUS CONTENIDOS Y REGISTROS**

### **Sección Primera**

#### **Acceso a una aeronave involucrada en un accidente**

(LAR 113 113.205)

**Artículo 16:** Para preservar la aeronave y sus contenidos después de un accidente, ninguna persona accederá, interferirá con, o removerá una aeronave y sus contenidos que esté involucrada en un accidente salvo que sea autorizada por la UPIA para ello.

**Artículo 17:** Para los propósitos de la investigación, la UPIA podrá acceder, inspeccionar, asegurar o remover, una aeronave o sus contenidos que estén involucrados en un accidente.

- (a) Una persona puede de acuerdo con el Párrafo (d):
  - (1) remover personas o animales de la aeronave o restos; o
  - (2) proteger la aeronave, restos o contenidos, incluyendo correo o carga, de daños posteriores; o
  - (3) desconectar o desactivar cualquier registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), registrador de datos de vuelo (FDR), o transmisor de localización de emergencia (ELT); o
  - (4) evitar obstrucción al público o a la navegación aérea donde ninguna alternativa práctica está disponible;
- (b) Cualquier resto de la aeronave, correo o cargo removido según el Párrafo.

- (c) Deberá:
- (1) ser movido sólo lo necesario para garantizar su seguridad;
  - (2) ser mantenido en áreas distintas y separadas para indicar de cual parte de la aeronave ha sido tomada; y
  - (3) cuando sea posible, hacer diseños, notas descriptivas y fotografías de su posición original y de cualquier marca de impacto significativa.

**Sección Segunda**  
**Preservación de registros**  
(LAR 113 113.210)

**Artículo 18:** El explotador de una aeronave que está involucrada en un incidente grave o incidente debe preservar todos los registros, incluyendo todos los medios de grabación para la operación y el mantenimiento de la aeronave, por lo menos 14 días después del incidente grave o incidente salvo que de otra manera se haya notificado a la UPIA.

**Artículo 19:** (a) Un explotador que esté involucrado en:

- (1) un incidente de mal funcionamiento de una instalación o en un accidente; o
- (2) un incidente de espacio aéreo o en un accidente; o
- (3) un incidente de información publicada o en un accidente; debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del incidente o accidente, por lo menos 14 días después del incidente o accidente salvo que de otra manera haya notificado a la UPIA.

(b) Una persona que esté involucrada en un accidente de información publicada o en un accidente que involucra responsabilidades con los procedimientos de vuelo instrumental, debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del incidente o accidente, por lo menos 14 días después del incidente o accidente salvo que de otra manera se haya notificado a la UPIA.

**Sección Tercera**  
**Retención de productos defectuosos y componentes**  
(LAR 113 113.215)

**Artículo 20:** El titular de un certificado de una organización de mantenimiento aprobada, organización de diseño u organización de fabricación, debe remitir un reporte de incidente relacionado con un defecto a la UPIA y retener el producto defectuoso por al menos 14 días después de reporte, salvo que de otra manera haya notificado a la UPIA.

## APÉNDICE 1

### INFORMACIÓN REQUERIDA PARA NOTIFICACIÓN INICIAL DE INCIDENTES

**(a) Incidente en espacio aéreo.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente en espacio aéreo:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
- (4) nombre del explotador de la aeronave;
- (5) posición y altitud de la aeronave;
- (6) nombre del piloto al mando;
- (7) fase de vuelo;
- (8) efecto sobre el vuelo;
- (9) reglas de vuelo según las cuales la aeronave estuvo operando;
- (10) punto de salida y destino de la aeronave;
- (11) localización, tipo y clase de espacio aéreo y unidad ATS involucrada;
- (12) cualquier otra información relevante remitida por el piloto involucrado.

**(b) Incidente relacionado con un defecto.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente relacionado con un defecto:

- (1) fecha y hora en que el incidente fue detectado;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula y tipo;
- (4) nombre del explotador de la aeronave y propietario;
- (5) localización de la aeronave, parte o equipo a la hora del incidente;
- (6) fase de vuelo;

- (7) efecto sobre el vuelo;
- (8) punto de salida y destino de la aeronave;
- (9) nombre del fabricante de la aeronave, parte o equipo y cuando sea apropiado, el número de la parte, su norma de modificación y la ubicación en la aeronave;
- (10) descripción del incidente, sus efectos y cualquier otra información relevante;
- (11) si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;
- (12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

**(c) Incidente por malfuncionamiento de una instalación.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente por malfuncionamiento de una instalación:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
- (4) nombre del explotador de la aeronave;
- (5) posición y altitud de la aeronave;
- (6) nombre del aeródromo y pista utilizada;
- (7) nombre del piloto al mando;
- (8) fase de vuelo;
- (9) efecto sobre el vuelo;
- (10) identificación, tipo, nombre, frecuencia y proveedor de la instalación de telecomunicación aeronáutica involucrada;
- (11) si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;

(12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

**(d) Incidente de aeronave.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de aeronave:

(1) fecha y hora del incidente;

(2) breve descripción de los eventos;

(3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;

(4) nombre del explotador de la aeronave y propietario;

(5) posición y altitud de la aeronave;

(6) fase de vuelo;

(7) si es aplicable, nombre del aeródromo y pista utilizada;

(8) efecto sobre el vuelo;

(9) nombre del piloto al mando;

(10) tipo de la operación realizada;

(11) número de personas a bordo de la aeronave;

(12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

**(e) Incidente relacionado con seguridad de la aviación.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente relacionado con seguridad de la aviación:

(1) fecha y hora del incidente;

(2) breve descripción de los eventos;

(3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;

(4) nombre del explotador de la aeronave y propietario;

(5) posición y altitud de la aeronave o lugar del incidente;



- (6) nombre del aeródromo o instalación de telecomunicación aeronáutica, si es aplicable;
- (7) nombre del piloto al mando;
- (8) fase de vuelo;
- (9) efecto sobre el vuelo;
- (10) tipo de la operación realizada;
- (11) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

**(f) Incidente por información publicada.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente por información publicada:

- (1) fecha y hora en que el incidente fue descubierto;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) detalles para identificar la publicación, mapa, carta u otro medio mediante el cual la información o los datos aeronáuticos fueron publicados;
- (4) detalles relacionados a la información o datos aeronáuticos que originaron el incidente;
- (5) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

**(g) Incidente de aeródromo.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de aeródromo:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nombre del aeródromo;
- (4) descripción y localización de defecto u obstrucción reportada;
- (5) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

**(h) Incidente de carga.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de carga:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de la naturaleza del incidente;
- (3) detalles, si es conocido, del lugar donde el incidente puede haber ocurrido;
- (4) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

**(i) Incidente de mercancías peligrosas, con pájaros u otro incidente.-** La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de mercancías peligrosas, pájaros u otro incidente:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

## ADJUNTO A

### 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) 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.
  - 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 o una pista no asignada.
  - e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.
  - f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje 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.
- l) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.