

LIBRO XXVI - INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

PARTE I

NORMAS DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

CAPÍTULO I - DEFINICIONES	3
CAPITULO II - APLICACIÓN.....	8
CAPITULO III - GENERALIDADES.....	8
Sección Primera - Objetivo de la investigación.....	8
Sección Segunda - Independencia de las investigaciones.....	8
Sección Tercera - Protección de las Pruebas, Custodia y Traslado de la Aeronave Responsabilidad del Estado del suceso	9
Sección Cuarta - Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación.....	9
Sección Quinta - Cesión de la custodia	9
CAPÍTULO IV - NOTIFICACIÓN	9
Sección Primera - Responsabilidad de la OFINVAA.....	10
Sección Segunda - Formato y Contenido.....	10
Sección Tercera - Idioma	11
Sección Cuarta - Información Adicional	11
Sección Quinta - Responsabilidad del Estado de matrícula, del Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación.....	12
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.....	12
Sección Séptima - Responsabilidad en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación	13
CAPÍTULO V - INVESTIGACIÓN	14
Sección Primera - Responsabilidad por la institución y realización de la investigación Accidentes e incidentes que se producen en el territorio de un estado contratante.....	14
Sección Segunda - Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado no contratante - Estado de Matrícula	15
Sección Tercera - Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio del cualquier Estado - Estado de Matrícula	15
Sección Cuarta - Organización y Realización de la Investigación.....	15
Sección Quinta - Investigador encargado - Designación.....	17
Sección Sexta - Investigador encargado - Acceso y control	17
Sección Séptima - Registradores de vuelo - Accidentes e incidentes.....	17
Sección Octava - Autopsias	17
Sección Novena - Exámenes médicos.....	18
Sección Décima - Autoridades Judiciales	18
Sección Undécima - Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación.....	18
Sección Duodécima - Protección de los Registros de las investigaciones de accidentes e incidentes	18
Sección Décima Tercera - Reapertura de la Investigación	20
Sección Décimo Cuarta - Responsabilidad del Estado Información - Accidentes e Incidentes	21
Sección Décimo Quinta - Responsabilidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador - Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves.....	21
Sección Décimo Sexta - Información organizacional	21
Sección Décimo Séptima - Participación en la investigación	21

Sección Décimo Octava - Participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación - Derechos.....	21
Sección Décimo Novena - Obligaciones.....	22
Sección Vigésima - Participación de otros Estados - Derechos	22
Sección Vigésima primera - Prerrogativas del representante acreditado.....	23
Sección Vigésima Segunda - Participación	23
Sección Vigésima Tercera - Obligaciones	24
Sección Vigésima Cuarta - Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente - Derechos y prerrogativas	24
CAPÍTULO VI - INFORME FINAL	25
Sección Primera - Formato de Informe.....	25
Sección Segunda - Responsabilidad de todo Estado Divulgación de la Información - Consentimiento	25
Sección Tercera - Responsabilidad del Estado que realiza la investigación Consultas	25
Sección Cuarta - Estados que Reciben la Información	26
Sección Quinta - Difusión del Informe Final	27
Sección Sexta - Recomendación en Materia de Seguridad Operacional.....	27
Sección Séptima - Responsabilidad del Estado que recibe o formula recomendaciones en materia de Seguridad Operacional.....	28
CAPÍTULO VII - NOTIFICACIÓN DE SISTEMA DE REPORTE DE DATOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES (ADREP).....	28
Sección Primera - Informe preliminar - Responsabilidades de la Autoridad (OFINVAA) - Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg	28
Sección Segunda - Accidentes de Aeronaves de 2,250 kg o menos.....	29
Sección Tercera - Idioma	29
Sección Cuarta - Despacho	29
Sección Quinta - Informe de datos sobre accidente/incidentes de aviación - Responsabilidades de la Autoridad (OFINVAA) - Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg.....	29
Sección Sexta - Informe Adicional	30
Sección Séptima - Incidentes de aeronaves de más de 5,700 kg	30
Sección Octava - Informe de datos al ARCM - Accidentes de aeronaves de 2,250 kg o menos	30
Sección Novena - Incidentes de aeronaves de 5,700 kg o menos	30
CAPÍTULO VIII - MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES	30
Sección Primera - Bases de datos y medidas preventivas	30
CAPÍTULO IX - INSTRUCCIÓN.....	31
APÉNDICE 1 - FORMATO DEL INFORME FINAL.....	31
APÉNDICE 2. PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS - DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES.....	35
ADJUNTO A - DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS.....	39
ADJUNTO B - CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES.....	39
ADJUNTO C - LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES	44
ADJUNTO D - DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO.....	45
ADJUNTO E - ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE	47

ANEXO A LA RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA APROBADA EL 06 DE SEPTIEMBRE DE 2017, QUE MODIFICA EL PRESENTE LIBRO XXVI PARTE I DEL REGLAMENTO DE AVIACION CIVIL DE PANAMÁ, EN TODAS SUS PARTES, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

LIBRO XXVI¹ - 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:

(OACI/AMDT 15/A.13/C.14)

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,

¹ Modificado mediante Resolución de Junta Directiva 030 del 06 de septiembre de 2017, publicado en GO 28368-A.

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.

Nota 1.- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han encontrado restos.

Nota 3.- El tipo de aeronave no tripulada que se investigará se trata en el Artículo 19 de este libro. (A13/5.1)

Nota 4.- En el Adjunto E figura orientación para determinar los daños de la aeronave.

AAC

Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, encargada de designar al organismo que es responsable de la investigación de accidentes e incidentes en el Estado denominada Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA).

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.

ARCM

Designa al Mecanismo de Cooperación Regional de Cooperación AIG de ayuda técnica entre los Estados miembros.

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, motor o hélice.

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.

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.

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.

Nota.- En el Adjunto C figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

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.

Nota 1. – *La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.*

Nota 2. – *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 encargado

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

Nota. – *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.

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.

OFINVAA

Oficina de Investigación Accidentes Aéreos de Panamá autorizada en representación del estado.

Programa estatal de seguridad operacional (SSP)

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

RAIO

Organización Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes.

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.

Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR). Registrador combinado de vuelo instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la misma.

Nota.- Véanse en el Libro XIV, Partes I y II, 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.

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, salvo que se indique otra cosa.

(OACI/AMDT 15/A.13/C2/2.1)

Nota-La aplicación de esta especificación con respecto a accidentes o incidentes graves que ocurran en el territorio de un Estado no contratante, en una zona de soberanía indeterminada o en alta mar se trata en el art. 23 y 24 respectivamente.

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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C2/2.2)

CAPITULO III - GENERALIDADES

Nota.- En el adjunto A se suministra texto de orientación relativo a los derechos y obligaciones del Estado del explotador en caso de accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas.

Sección Primera - Objetivo de la investigación

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

(OACI/AMDT 15/A.13/C3/3.1)

Sección Segunda - Independencia de las investigaciones

Artículo 5: Los Estados establecerán una autoridad de investigación de accidentes independiente de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C3/3.2)

Nota.- La orientación sobre la independencia de una autoridad de investigación de accidente figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación Parte 1- Organización y planificación y el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de OFINVAA.

Sección Tercera - Protección de las Pruebas, Custodia y Traslado de la Aeronave Responsabilidad del Estado del suceso

Artículo 6: Generalidades. La autoridad en su representación como la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) como Estado del suceso, debe tomar 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 puede ser trasladada, o que puede 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C3/3.3)

Nota 1.- En el artículo 36 de este Libro se trata del control sobre los restos de la aeronave.

Nota 2.- La protección de las pruebas que contiene el registrador de vuelo exige que la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda se asignen solamente a personal capacitado.

Sección Cuarta - Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación

Artículo 7: 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 OFINVAA 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C3/3.4)

Sección Quinta - Cesión de la custodia

Artículo 8: Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de Art. 6 y Art. 7 de este Libro, la OFINVAA 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, OFINVAA les debe facilitar 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 OFINVAA se hará cargo del traslado a un punto donde pueda permitirlo.

(OACI/AMDT 15/A.13/C3/3.5)

CAPÍTULO IV - NOTIFICACIÓN

Nota 1.- En el adjunto B se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes

Nota 2.- La lista de direcciones de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte 1- Organización y planificación y en el sitio web Investigación de accidentes de la OFINVAA

**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 OFINVAA

Artículo 9: Envío. La OFINVAA, en calidad de Estado de suceso, debe enviar 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 una masa máxima de más de 2,250 kg o se trate de un avión turborreactor, y al ARCM todos los sucesos sin importar la masa de la aeronave.

Sin embargo, cuando la autoridad (OFINVAA), 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.1)

Nota 1.- El teléfono, el fax, correo electrónico o la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirá en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido de que disponga”. Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.

Nota 2.-La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro al Estado de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figura en el Libro XXVII – Búsqueda y Salvamento.

Sección Segunda - Formato y Contenido

Artículo 10: La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no debe demorarse su envío por falta de información completa:

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.2)

- 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) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;
- i) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;
- j) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado del suceso;
- k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- l) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la OFINVAA como Estado del suceso; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

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 11: 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.3)

Sección Cuarta - Información Adicional

Artículo 12: Tan pronto como sea posible, la OFINVAA debe remitir los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.4)

Sección Quinta - Responsabilidad del Estado de matrícula, del Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación

Artículo 13: *Información-participación.* El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deben acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (véase Art.9 de este Libro).

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.5)

Artículo 14: Al recibirse la notificación, en calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, la OFINVAA debe suministrar 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.6)

Nota 1.- De conformidad con el artículo 48 de este Libro, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación.

Nota 2.- De conformidad con el artículo 53 de este Libro, se señala a la atención del Estado de matrícula, el Estado del Explotador, el Estado de diseño y el estado de fabricación su obligación de nombrar un representante acreditado cuando lo solicite expresamente la OFINVAA como Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2,250 kg. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación.

Artículo 15: Al recibirse la notificación, en calidad de Estado del explotador, La OFINVAA debe suministrar 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.7)

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 16: *Envío.* Cuando en calidad de Estado de matrícula instituye la investigación de un accidente o incidente grave, La OFINVAA debe enviar una notificación, en virtud de lo dispuesto en Art.10 y Art. 11 de este Libro, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.8)

- 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 una masa máxima superior a 2,250 kg o se trate de un avión turboreactor.

Nota 1.- El teléfono facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáutica (AFTN) constituirán en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido de que se disponga “Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.

Nota 2.- La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro al Estado de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figura en el Libro XXVII – Búsqueda y Salvamento.

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

Artículo 17: *Información – Participación.* Como Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación debe acusarse recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (véase Art. 9 de este Libro).

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.9)

Artículo 18: Al recibir la notificación, en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, la OFINVAA debe suministrar 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 debe comunicarse 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.10)

Nota 1.- De conformidad con el Artículo 48 de este Libro, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación.

Nota 2.- De conformidad con el Artículo 53 de este Libro, se señala a la atención del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación su obligación de nombrar un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2,250 kg. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación.

Artículo 19: Al recibir la notificación, en calidad de Estado del explotador, la OFINVAA debe suministrar 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C4/4.11)

CAPÍTULO V - INVESTIGACIÓN

Sección Primera - Responsabilidad por la institución y realización de la investigación Accidentes e incidentes que se producen en el territorio de un estado contratante

Artículo 20: La OFINVAA debe instituir 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 OFINVAA empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.1)

Artículo 21: La OFINVAA debe 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 debe facilitar la investigación por todos los medios.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.1.1)

Artículo 22: La OFINVAA instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave e incidentes cuando la aeronave tenga una masa máxima 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 OFINVAA debe emplear todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.1.2)

Nota 1.- *La investigación de un incidente grave no excluye los otros tipos ya existentes de investigación de incidentes (graves o no) por otros organismos.*

Nota 2.- *Cuando toda la investigación se delega en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que ese Estado será responsable de la realización de la investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP. Cuando se delega parte de la investigación, el Estado del suceso generalmente conserva la responsabilidad de la realización de la investigación.*

Nota 3.- *En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, solo se considerarán las aeronaves que tengan una operación operacional y/o de diseño.*

Nota 4.- *En el caso de incidentes graves, el Estado del suceso podrá considerar la posibilidad de delegar la investigación en el Estado de matrícula o el Estado del Explotador, en particular cuando se trata de sucesos en los que podrá ser ventajoso o más práctico que uno de dichos Estados lleve a cabo la investigación*

Nota 5.- *En el manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (Doc. 9946) figura orientación relacionada con el establecimiento y la gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO)*

Sección Segunda - Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado no contratante - Estado de Matrícula

Artículo 23: 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 (OFINVAA), en calidad de Estado de matrícula o, en su defecto, en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación, debe tratar de instituir y realizar la investigación en colaboración con la autoridad del Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, debe efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.2)

Sección Tercera - Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio del cualquier Estado - Estado de Matrícula

Artículo 24: Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de otro Estado, la OFINVAA como Estado de matrícula debe asumir 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.3)

Artículo 25: Los Estados más próximos de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales proporcionarán la ayuda que pueda y, del mismo modo, se responderá a las solicitudes del Estado de matrícula.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.3.1)

Artículo 26: 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, debe procurar instituir y realizar una investigación. Sin embargo, tal Estado puede delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.3.2)

Sección Cuarta - Organización y Realización de la Investigación

Nota.- *El Manual de Procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación contiene texto de orientación para la organización, realización y control de la investigación*

Responsabilidad de la OFINVAA

Nota.- *Nada en las disposiciones siguientes trata de impedir que la OFINVAA que realiza la investigación solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo fabricantes, explotadores y pilotos.*

Artículo 27: Generalidades. La OFINVAA 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:

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.4)

a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el

accidente o incidente;

- b) la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes y e incidentes de conformidad con lo dispuesto en el Art. 40 de este libro.
- c) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- d) de ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes; y
- e) la redacción del informe final.

Artículo 28: Cuando sea factible, se debe visitar el lugar del accidente, deben examinarse los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La OFINVAA 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.

Artículo 29: Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente reglamento debe ser independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.4.1)

Nota.- Puede lograrse la separación si la investigación la realizan expertos de las autoridades estatales que se encargan de la investigación de accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos los realizan otros expertos apropiados. Probablemente será necesaria la coordinación, según lo indicado en el Art. 38 de este Libro, entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en el Art. 40 de este Libro.

Artículo 30: La OFINVAA ha establecido políticas y procedimientos documentados en los que se detallan sus funciones de investigación de accidentes. Éstos incluyen: organización y planificación; investigación; e informes.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.4.2)

Nota.- En el manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes (Doc.9962) se proporciona orientación relativa a las políticas y procedimientos para las investigaciones.

Artículo 31: La OFINVAA debe 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.4.3/5.4.4)

Nota.- La cooperación puede lograrse mediante legislación, protocolos, acuerdos o arreglos, y puede abarcar los siguientes temas; acceso al lugar del accidente: preservación y acceso a las pruebas; sesiones de información iniciales y continuas del estado de cada proceso; intercambio de información: uso apropiado de la información sobre seguridad operacional: y resolución de conflictos.

Sección Quinta - Investigador encargado - Designación

Artículo 32: La OFINVAA debe designar al investigador encargado, quién debe ser responsable y estará a cargo de la investigación técnica, y que esta se inicie inmediatamente.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.5)

Sección Sexta - Investigador encargado - Acceso y control

Artículo 33: El investigador encargado debe tener acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, al lugar del accidente y a todo material pertinente y pruebas, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tiene 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.6)

Artículo 33A. La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA), podrá solicitar la participación en la investigación de personal técnico calificado de cualquier institución del Estado y efectuará acuerdos de mutuo consentimiento en los cuales esté contenida la eliminación del conflicto de interés.

Sección Séptima - Registradores de vuelo - Accidentes e incidentes

Artículo 34: Los registradores de vuelo se deben utilizar de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. La OFINVAA debe garantizar que se tomen las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.7)

Artículo 35: En caso que la OFINVAA no cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, ésta debe utilizar las instalaciones que otros Estados pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.8)

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

Nota.- En el Anexo 11, Capítulo 6, figuran los requisitos relativos al registro de datos radar y comunicaciones ATS

Sección Octava - Autopsias

Artículo 36: La OFINVAA cuando realice la investigación de un accidente mortal, debe coordinar 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 deben practicarse lo antes posible y en forma completa.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.9)

Nota.- En el manual de medicina aeronáutica y en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación se proporcionan en detalle orientaciones relativas a las autopsias, conteniendo el primero de ellos directrices detalladas sobre las pruebas de toxicología.

Sección Novena - Exámenes médicos

Artículo 37: Cuando corresponda, La OFINVAA debe solicitar que se realice el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que debe efectuar un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deben llevarse a cabo lo antes posible.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.9.1)

Nota 1.- Dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación.

Nota 2.- En el manual de medicina aeronáutica figura orientación relativa a exámenes médicos.

Sección Décima - Autoridades Judiciales

Artículo 38: Coordinación. La OFINVAA debe reconocer y debe propiciar 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.10)

Nota 1.- La responsabilidad que tiene el Estado del suceso, de hacer esa coordinación, se especifica en el artículo 20 de este Libro.

Nota 2.- Todo conflicto posible entre las autoridades que realicen la investigación y las autoridades judiciales, con respecto a la custodia de los registradores de vuelo y de sus datos, quizá pueda resolverse haciendo que un oficial de la autoridad judicial lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia.

Nota 3. - Todo conflicto posible entre las autoridades que realicen la investigación y las autoridades judiciales con respecto a la custodia de los restos de la aeronave, puede resolverse haciendo que un oficial de la autoridad judicial vaya con los restos de la aeronave al lugar del examen y esté presente en dicho examen cuando se requiere una modificación de la condición de los restos, manteniendo así su custodia

Sección Undécima - Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

Artículo 39: Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador a cargo debe tomar medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.11)

Sección Duodécima - Protección de los Registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

Artículo 40: La OFINVAA quien lleva a cabo la investigación de un accidente o incidente no dará a conocer la información siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes designada por dicho

Estado determine, de conformidad con la legislación nacional y con el apéndice 2 y en el Artículo 42C de esta sección, que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional que puede tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.12)

- a) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de datos y de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas;
- b) los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son:
 - 1) Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
 - 2) Todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
 - 3) La información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
 - 4) Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas.
 - 5) Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y
- 6) El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

Artículo 40A: LA OFINVAA, debe determinar si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados en artículo anterior, cualquier otro registro obtenido o generado por la OFINVAA encargada de la investigación de accidentes como parte de la investigación de un accidente o incidente.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.12.1)

Artículo 41: Los registros enumerados en el Art. 40 de esta sección, debe incluirse 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.12.2)

Nota.- Los registros citados en el Art. 40 de esta sección, incluyen información relacionada con un accidente o incidente. Si la divulgación o uso de esa información se realiza para fines no necesarios para la seguridad operacional, quizá puede significar que la información no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad operacional de la aviación.

Artículo 42: La OFINVAA no debe revelar al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.12.3)

Artículo 42A: La OFINVAA debe asegurar que las solicitudes de registros que estén bajo la custodia o control de la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.12.4)

Artículo 42B: En la medida de lo posible, la autoridad encargada de la investigación de accidentes debe conservar únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.12.4.1)

Artículo 42C: La OFINVAA debe adoptar medidas para asegurarse de que el contenido de sonido de las grabaciones de voz y datos en el puesto de pilotaje, así como de imagen y sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no sea divulgado al público.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.12.5)

Artículo 42D: Los Estados que expidan o reciban un proyecto de informa final adoptarán medidas para cerciorarse de que no sea divulgado al público.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.12.6)

Nota.- *El apéndice 2 contiene otras disposiciones sobre la protección de los registros sobre investigaciones de accidentes e incidentes. Estas disposiciones forman parte de los SARPS aunque por conveniencia figuran separadamente.*

Artículo 42E: Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la OFINVAA en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado y no podrán ser entregados a menos que sean solicitados por la autoridad competente.

Artículo 42F: La información referida en el artículo anterior, no podrá ser comunicada o cedida a terceros, salvo en los casos siguientes:

1. Cuando sea requerido por el Órgano Judicial o el Ministerio Público para la Investigación y persecución de delitos;
2. Cuando la comunicación de datos a la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, (AAC) o a las personas y organizaciones de aviación afectadas, sea eficaz para prevenir un accidente o un incidente grave;
3. En las actuaciones de colaboración desarrollada por la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) con otros Organismos de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en las normas internacionales sobre esta materia.

Sección Décima Tercera - Reapertura de la Investigación

Artículo 43: Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la OFINVAA debe proceder a reabirla. Sin embargo, cuando la OFINVAA del Estado que haya realizado la investigación no sea la que la instituyó, ésta debe primero obtener el consentimiento del Estado que instituyó la investigación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.13)

Nota.- *Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial, se localiza posteriormente, puede evaluarse la posibilidad de reabrir la investigación.*

Sección Décimo Cuarta - Responsabilidad del Estado Información - Accidentes e Incidentes

Artículo 44: La OFINVAA, cuando lo solicite el Estado que realiza la investigación del accidente o incidente debe facilitar a dicho Estado toda la información pertinente que posea.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.14)

Nota.- Véase también Art.46 de este Libro.

Artículo 44A: La OFINVAA, debe cooperar para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla entre sí para fines de investigación de un accidente o incidente.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.14.1)

Artículo 45: La OFINVAA debe solicitar 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.15)

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

Artículo 46: 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 OFINVAA, proporcionará a esta autoridad las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.16)

Nota.- Para la ejecución de lo dispuesto en este artículo, el Estado de matrícula o el Estado del Explotador podrá solicitar la cooperación de cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo.

Sección Décimo Sexta - Información organizacional

Artículo 47: Cuando La OFINVAA 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.17)

Sección Décimo Séptima - Participación en la investigación

Nota.- Nada en este reglamento tiene la intención de implicar que el representante acreditado y los asesores de un Estado deban de estar siempre presentes en el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación

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

Artículo 48: La OFINVAA 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.18)

Nota.- Nada en esta norma trata de impedir que el Estado de diseño o el que fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave soliciten participar en la investigación del accidente.

Artículo 49: El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.
(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.19)

Artículo 50: Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, la OFINVAA debe invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por esta autoridad.
(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.19.1)

Artículo 51: 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.
(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.20)

Artículo 52: Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, La OFINVAA debe 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.
(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.21)

Sección Décimo Novena - Obligaciones

Artículo 53: Cuando la OFINVAA realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima 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.
(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.22)

Nota 1.- Nada de lo dispuesto en este artículo trata de impedir que el Estado que realice la investigación solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave que nombre representantes acreditados cuando la OFINVAA como Estado que realiza la investigación considere que puedan contribuir útilmente a la investigación o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.

Nota 2.- Nada de lo dispuesto en este artículo trata de impedir que el Estado que realice una investigación solicite al Estado de diseño y al Estado de fabricación que presten ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en este artículo.

Sección Vigésima - Participación de otros Estados - Derechos

Artículo 54: Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a OFINVAA, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.
(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.23)

Nota.- Todo Estado que proporcione una base para las operaciones de investigación en el lugar del accidente o que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento o de recuperación de los restos de la aeronave o que participe como Estado en el que hay compartición de códigos o asociados en alianzas del explotador podrá también ser invitado a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

Sección Vigésima primera - Prerrogativas del representante acreditado

Artículo 55: Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.24)

Nota 1.- Nada en las disposiciones anteriores trata de impedir que un Estado que participa en una investigación solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia y nombre a tales personas como asesores de su representante acreditado.

Nota 2.- La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como sus asesores y equipo, está prevista en el Anexo 9 – Facilitación. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada.

Artículo 55A: 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.24.1)

Sección Vigésima Segunda - Participación

Artículo 56: 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:

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.25)

- 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 56A. Al personal de investigadores de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA), se les proveerá de una credencial gubernamental, y de igual forma a los investigadores participantes, y en ella se especificarán las bases legales y regulatorias de sus responsabilidades, autoridad y tiempo de vigencia. La credencial debe contener la fotografía del investigador y la base legal para realizar su

trabajo durante la investigación de accidentes o incidentes.

Artículo 57: 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. 54 de este Libro.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.25)

Nota 1.- *Se sobrentiende que la forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes en el Estado en que se realiza la investigación o parte de ella.*

Nota 2.- *No es necesario que la reunión y registro de información se aplase hasta la llegada del representante acreditado.*

Nota 3.- *Nada en esta norma impide que el Estado que realice la investigación confiera en materia de participación prerrogativas adicionales a las enumeradas*

Nota 4.- *Los documentos pertinentes aludidos en el apartado (e) también incluyen documentos tales como los informes sobre exámenes de componentes o estudios realizados en el marco de la investigación.*

Sección Vigésima Tercera - Obligaciones

Artículo 58: Los representantes acreditados y sus asesores:

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.26)

- a) proporcionarán a la OFINVAA 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 (OFINVAA).

Nota.- *Ninguna disposición en la presente norma impide la rápida divulgación de los hechos, cuando haya sido autorizada por el Estado que realice la investigación, ni que los representantes acreditados informen a sus respectivos Estados para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.*

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

Artículo 59: 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:

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.27)

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe para divulgación al público la autoridad (OFINVAA), 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.

Nota.- En el Adjunto K - Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares del Manual de Políticas y Procedimientos de OFINVAA se proporcionan directrices relativas a dicha asistencia.

Artículo 60: La OFINVAA debe divulgar, al menos durante el primer año de la investigación, información fáctica comprobada e indicar el progreso de la investigación de manera oportuna.

(OACI/AMDT 15/A.13/C5/5.28)

CAPÍTULO VI - INFORME FINAL

Sección Primera - Formato de Informe

Artículo 61: La OFINVAA debe utilizar el formato del informe final que figura en el Apéndice 1 de este Libro. Sin embargo, podrá adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.1)

Sección Segunda - Responsabilidad de todo Estado Divulgación de la Información - Consentimiento

Artículo 62: La OFINVAA no debe poner en circulación, ni publicar, ni permitir 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.2)

Sección Tercera - Responsabilidad del Estado que realiza la investigación Consultas

Artículo 63: La OFINVAA debe enviar 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:

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.3)

- 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 64: En el caso de que la OFINVAA reciba comentarios en el plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, debe enmendar 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.3)

Nota 1.- Nada que figure en la presente norma está destinado a impedir que la OFINVAA que realiza la investigación consulte a otros Estados tales como aquellos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme al artículo 57 de este Libro.

Nota 2.- Los comentarios que han de adjuntarse al informe final deben restringirse a los aspectos técnicos específicos de dicho informe que no sean de carácter editorial, sobre los cuales no pudo lograrse un acuerdo.

Nota 3.- Convendría que para el envío del proyecto de informe final a los Estados destinatarios, el Estado que realiza la investigación utilice el medio más adecuado y más rápido disponible tal como facsímile, correo electrónico, servicio de mensajería o correo urgente.

Nota 4.- Las recomendaciones sobre seguridad operacional previstas deben incluirse en el proyecto de informe final.

Artículo 65: La OFINVAA debe enviar, 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.3.1)

Artículo 66: La OFINVAA debe enviar, 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.3.2)

Sección Cuarta - Estados que Reciben la Información

Artículo 67: La OFINVAA debe enviar, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.4)

- 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 68: En pro de la prevención de accidentes, la OFINVAA debe poner a disposición del público el informe final lo antes posible y, si se puede, en un plazo de 12 meses.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.5)

Nota.- *Para poner a disposición del público el informe final, este puede publicarse en la Internet y no necesariamente en forma impresa.*

Artículo 69: Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, la OFINVAA 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.6)

Artículo 70: Cuando la OFINVAA ha realizado la investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5,700 kg y ha hecho público un informe final, ésta debe enviar a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.7)

Nota.- *Cuando sea posible el informe final que se envía a la OACI se redactará en uno de los idiomas de trabajo de la organización y con arreglo al modelo que figura en el apéndice.*

(ANEXO 13 6.7)

Sección Sexta - Recomendación en Materia de Seguridad Operacional

Artículo 71: 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.8)

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

Artículo 72: La OFINVAA debe enviar, 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.9)

Nota.- *Si los informes finales comprenden recomendaciones de seguridad operacional dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esta Organización, debe adjuntarse a ellos una carta indicando las medidas concretas que se proponen.*

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 73: Una vez que la OFINVAA 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.10)

Nota.- *Si los informes finales comprenden recomendaciones de seguridad operacional dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esta Organización, debe adjuntarse a ellos una carta indicando las medidas concretas que se proponen.*

Artículo 74: La OFINVAA cuando formule una recomendación en materia de seguridad operacional debe implantar procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.11)

Artículo 75: Cuando la OFINVAA reciba una recomendación en materia de seguridad operacional debe implantar procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C6/6.12)

CAPÍTULO VII - NOTIFICACIÓN DE SISTEMA DE REPORTE DE DATOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES (ADREP)

Nota 1.- *En el adjunto B se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.*

Nota 2.- *Las disposiciones de este capítulo pueden requerir dos informes separados respecto de cualquier accidente o incidente*

Informe preliminar

Informe de datos sobre accidentes / incidentes de aviación

Sección Primera - Informe preliminar - Responsabilidades de la Autoridad (OFINVAA) - Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg

Artículo 76: Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2,250 kg, la OFINVAA debe enviarse el informe preliminar:

(OACI/AMDT 15/A.13/C7/7.1)

- 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 77: 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 OFINVAA debe enviarse el informe preliminar:

(OACI/AMDT 15/A.13/C7/7.2)

- 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 78: El informe preliminar debe presentarse a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la OACI.

(OACI/AMDT 15/A.13/C7/7.3)

Sección Cuarta - Despacho

Artículo 79: El informe preliminar debe enviarse por facsímil, 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C7/7.4)

Sección Quinta - Informe de datos sobre accidente/incidentes de aviación - Responsabilidades de la Autoridad (OFINVAA) - Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg

Artículo 80: Cuando la OFINVAA realice una investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima superior a 2,250 kg, esta autoridad debe enviar, 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C7/7.5)

Sección Sexta - Informe Adicional

Artículo 81: La OFINVAA cuando realice la investigación debe suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

(OACI/AMDT 15/A.13/C7/7.6)

Sección Séptima - Incidentes de aeronaves de más de 5,700 kg

Artículo 82: Cuando la OFINVAA realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5,700 kg, esta autoridad debe enviar, 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C7/7.7)

Nota.- En el adjunto C figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

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

Artículo 83: Cuando la OFINVAA realice la investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de 2,250 kg o menos, esta autoridad debe enviar, lo antes posible, después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión al ARCM.

(MOU ARCM)

Sección Novena - Incidentes de aeronaves de 5,700 kg o menos

Artículo 84: Cuando la OFINVAA realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de 5,700 kg o menos, esta autoridad debe enviar, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación al ARCM.

(MOU ARCM)

CAPÍTULO VIII - MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Nota.- Además de las disposiciones del presente capítulo, otras disposiciones relativas a la promoción de la prevención de accidentes mediante la recopilación y el análisis de los datos de seguridad operacional y un rápido intercambio de información sobre seguridad operacional, como parte del programa estatal de seguridad operacional (SSP), se incluyen en el anexo 19- Gestión de la seguridad operacional y, para estos efectos se aplican al presente Anexo. En el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859) figura más amplia orientación.

Sección Primera - Bases de datos y medidas preventivas

Artículo 85: La OFINVAA debe establecer y mantener 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C8/8.1)

Nota.- La información adicional para fundamentar medidas preventivas puede figurar en los informes finales sobre accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

Artículo 86: La AAC encargada de la aplicación del SSP debe 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.

(OACI/AMDT 15/A.13/C8/8.2)

Nota.- Una base de datos de accidentes e incidentes puede incluirse en una “base de datos sobre seguridad operacional”. Que puede referirse a una o varias bases de datos. En el Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional figura otras disposiciones relativas a la base de datos sobre seguridad operacional. Además en el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859) figura orientación adicional.

Artículo 87: 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 OFINVAA debe transmitir las a dicha organización por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en ese Estado.

(OACI/AMDT 15/A.13/C8/8.3)

CAPÍTULO IX - INSTRUCCIÓN

Artículo 88: La OFINVAA debe establecer y mantener vigente un programa de instrucción donde se detalle el tipo de instrucción que debe proporcionarse a los investigadores. El programa de instrucción debe 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 debe incluir instrucción inicial y periódica sobre seguridad en el lugar del accidente para los investigadores.

(MOU ARCM)

Artículo 89: La OFINVAA debe establecer 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 debe ser suficiente para que sus investigadores adquieran y mantengan un nivel de conocimientos, pericia, competencia y cualificaciones acorde con los deberes y obligaciones asignados.

(MOU ARCM)

Artículo 90: La OFINVAA debe establecer e implantar un sistema para llevar el registro de la instrucción que reciben sus investigadores, incluida la OJT.

(MOU ARCM)

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 debe 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:**

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

1.6 **Información sobre la aeronave:**

- Breve descripción sobre las condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave (debe 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).
- Breve exposición sobre la performance, si es pertinente, y respecto a si la 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).
- Tipo de combustible utilizado.

1.7 **Información meteorológica:**

- 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 deben 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 puede 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 debe 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 de éste Libro, el formato del informe final de este Apéndice puede adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente. Por consiguiente, la OFINVAA 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.

APÉNDICE 2. PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS - DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

1. INTRODUCCIÓN

Nota 1. — La divulgación o el uso de los registros citados en el Art. 40 de este Libro, en procesos penales, civiles, administrativos o disciplinarios, o su divulgación al público, puede tener consecuencias adversas para las personas u organizaciones involucradas en accidentes e incidentes, probablemente causando su renuencia o la de otros, a cooperar con las autoridades de investigación de accidentes en el futuro. La determinación sobre la divulgación o el uso estipulada en el Art. 40 de este Libro, está concebida para tener en cuenta estos aspectos.

Nota 2. — De conformidad con lo dispuesto en el Art. 40, las disposiciones especificadas en este Apéndice tienen por objetivo:

- a) *brindar asistencia a los Estados en la formulación de leyes, reglamentos y políticas nacionales para proteger apropiadamente los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes; y*

b) *brindar asistencia a la autoridad competente en la adopción de las medidas dispuestas en el Art. 40.*

En el presente Apéndice:

a) *prueba de equilibrio de los intereses en conflicto* se refiere a la determinación, por la autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 40, del impacto que puede producir la divulgación o el uso de los registros de las investigaciones de accidentes o incidentes en las investigaciones actuales o futuras; y

b) *por registros* se entiende los citados en el Art. 40.

Nota.— El Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional contiene disposiciones sobre el uso y protección de la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, distintas a los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes.

2. GENERALIDADES

2.1 La OFINVAA debe aplicar las protecciones establecidas en el Art. 40 y en este Apéndice a la grabación completa de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje y de los registradores de imágenes de a bordo, así como toda transcripción de dichas grabaciones. Estas protecciones se aplicarán desde el momento de la ocurrencia de un accidente o incidente y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final correspondiente.

2.2 La OFINVAA debe aplicar a los demás registros citados en el Art. 40 literal b), las protecciones enumeradas en el Art. 40 y en este Apéndice. Estas protecciones se aplicarán desde el momento en que queden bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final.

No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público

2.3 La OFINVAA debe tomar medidas para que no se divulgue al público el contenido del sonido de las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje así como el contenido de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, de conformidad con lo estipulado en 5.12.5 del presente Libro, tales como:

- a) la prevención de la divulgación mediante la adopción de leyes, reglamentos y políticas nacionales; o
- b) la adopción de protecciones autorizadas como medidas cautelares, procesos a puerta cerrada o audiencias en cámara; o
- c) prevención de la divulgación de registros, con medios técnicos como la codificación o sobre-escritura, antes de devolver a los propietarios los registradores de la voz en el puesto de pilotaje o los registradores de imágenes de a bordo.

Nota.— Las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas en los SARPS contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago, como las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje y las grabaciones de imágenes de a bordo, pueden percibirse como una invasión de la privacidad del personal de operaciones si se divulgan o usan para fines diferentes a aquellos para los que se efectuaron dichas grabaciones.

3. AUTORIDAD COMPETENTE

De conformidad con el Art. 40, cada Estado designará a una o varias autoridades competentes adecuadas para la tarea de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

Nota.— *Por circunstancias diversas pueden designarse distintas autoridades competentes. Por ejemplo, la autoridad competente designada para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en procesos penales o civiles puede ser una autoridad judicial. Puede asignarse a otra autoridad competente para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en casos en los que la solicitud de divulgación tenga como fin facilitar el acceso del público.*

4. ADMINISTRACIÓN DE LA PRUEBA DE EQUILIBRIO DE LOS INTERESES EN CONFLICTO

4.1 Tratándose de una solicitud para divulgar o usar un registro en un proceso penal, civil, administrativo o disciplinario, antes de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente debe estar convencida de que, sin dicho registro, no puede determinarse algún hecho esencial en cuestión en el proceso.

Nota.— *Hecho esencial en cuestión es un término jurídico empleado para referirse a un hecho que es significativo o fundamental para el asunto en cuestión; alegado por una de las partes y disputado por la otra; y que ha de determinar la autoridad competente que administra la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.*

4.2 Al administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente tendrá en cuenta factores como:

- a) el propósito para el cual se creó o generó el registro;
- b) el uso que se propone darle el solicitante a dicho registro;
- c) si los derechos o intereses de un individuo o una organización se verán adversamente afectados por la divulgación o uso de dicho registro;
- d) si el individuo u organización con los que se relaciona dicho registro ha dado su consentimiento para que se otorgue acceso al registro;
- e) si se cuenta con las salvaguardias adecuadas para restringir la divulgación o el uso ulterior de dicho registro;
- f) si dicho registro se ha desidentificado, resumido o consolidado, o si es posible hacerlo;
- g) si hay una necesidad urgente de acceder a dicho registro para prevenir un riesgo grave para la salud o la vida;
- h) si dicho registro tiene carácter delicado o restrictivo; y
- i) si el registro indica de manera razonable que el accidente o incidente pudo haber sido causado por un acto u omisión que, en virtud de las leyes y reglamentos nacionales, es considerado como una negligencia grave, un acto doloso o perpetrado con intención criminal.

Nota 1.— *La administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto puede realizarse una vez para determinada categoría de registros, y los resultados pueden incorporarse en las leyes y reglamentos nacionales.*

Nota 2.— *La autoridad competente puede requerir administrar una prueba de equilibrio de los intereses en conflicto para determinar si ha de permitir que se divulgue un registro, y otra prueba separada de equilibrio de los intereses en conflicto, para determinar si se ha de permitir el uso de un registro.*

Nota 3.— *En el Manual sobre la protección de la información sobre seguridad operacional, Parte I – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes (Doc 10053), figuran textos de orientación sobre la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.*

5. REGISTROS DE DECISIONES

Recomendación.— *La autoridad competente debe registrar las razones de la determinación a la que llegó luego de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto. Se debe poner a disposición las razones y remitirse a ellas cuando sea necesario para decisiones subsiguientes.*

Nota.— *Los Estados podrán transmitir las decisiones registradas a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la Organización, para que se archiven en una base de datos pública.*

6. INFORME FINAL

Recomendación.— *A fin de limitar el uso del informe final para fines que no sean la prevención de accidentes e incidentes, los Estados deben considerar:*

- a) instituir una investigación independiente para dichos otros fines; o*
- b) diferenciar entre las partes del informe final a fin de permitir el uso de información fáctica allí contenida impidiendo a la vez el uso de análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional para atribuir la culpa o la responsabilidad; o*
- c) prevenir el uso de informes finales como pruebas en procesos de atribución de la culpa o la responsabilidad.*

Nota.— *De conformidad con el Artículo 68 de este Libro, los informes finales se pondrán a disposición del público en pro de la prevención de accidentes y no están sujetos a la protección contemplada en Art. 40 del presente Libro. Sin embargo, el uso de partes del informe final, en particular los análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional, como pruebas ante tribunales nacionales con el propósito de atribuir la culpa o la responsabilidad, es contrario a los fines para los cuales se realizó la investigación.*

7. PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

Recomendación.— *En aras de la seguridad operacional y de conformidad con el Artículo 4, de este Libro, los Estados deben considerar no obligar al personal de investigación a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios.*

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, debe 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:

- a) **Sucesos internacionales:** accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante a aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.
- b) **Sucesos nacionales:** accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio del Estado de matrícula.
- c) **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 turboreactor)	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 turboreactor)	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 Idem, excepto OACI	7.1
		Accidentes de aeronaves de 2,250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés		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 pueden 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 rodaje¹ o una pista no asignada.
- e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.
- f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ 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.

¹Se 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 debe 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) debe 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 debe 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 debe 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 deben 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 debe 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 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 debe 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.