

# Junta de investigación de Accidentes de Aviación Civil



REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

AÑO 2008



# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIA-AC)

## ÍNDICE

Pág.	Título
I-1	<b>ÍNDICE</b>
P-4	<b>PREÁMBULO</b>
1-5	<b>CAPÍTULO 1 - DEFINICIONES</b>
2-8	<b>CAPÍTULO 2 - APLICACIÓN</b>
3-9	<b>CAPÍTULO 3 - GENERALIDADES</b>
3-9	OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN.
3-9	PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS Y CUSTODIA DE LA AERONAVE.
3-9	- Generalidades.
3-9	- Gestión de solicitudes de las AIE de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación.
3-10	- Cesión de la custodia.
4-11	<b>CAPÍTULO 4 – NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LA JIAAC</b>
4-11	ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES DE AERONAVES EXTRANJERAS EN ÁREAS DE SU COMPETENCIA
4-11	- Envío.
4-11	- Formato y contenido.
4-12	- Idioma.
4-12	- Información adicional.
4-12	COMO AIE DE MATRÍCULA, DEL EXPLOTADOR, DE DISEÑO O DE FABRICACIÓN; CUANDO EL SUCESO ACAECIERA EN OTRO ESTADO CONTRATANTE
4-12	- Información y participación.
4-13	AIE DE MATRÍCULA; CUANDO EL SUCESO ACAECIERA DENTRO DE SU ÁREA DE COMPETENCIA O, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O, FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO
4-13	- Envío.
4-13	COMO AIE DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DE DISEÑO O DE FABRICACIÓN; CUANDO EL SUCESO ACAECIERA DENTRO DE SU ÁREA DE COMPETENCIA O, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O, FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO
4-13	- Información y participación.
5-15	<b>CAPÍTULO 5 – INVESTIGACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DE LA JIAAC</b>
5-15	INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN EN ACCIDENTES E INCIDENTES
5-15	- En su área de competencia.
5-15	- Suceso ocurrido en territorio de un estado no contratante y la aeronave sea de matrícula Nacional.
5-15	- Suceso fuera del territorio de cualquier estado y la aeronave sea de matrícula Nacional.
5-15	<b>ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN</b>
5-15	- Generalidades.
5-16	- Investigador a cargo -Designación.
5-16	- Investigador a cargo - Acceso y control.
5-16	- Registradores de vuelo.
5-17	- Autopsias.
5-17	- Exámenes médicos.
5-17	- Coordinación con las autoridades judiciales.
5-17	- Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación
5-17	- No divulgación de la información.
5-18	- Reapertura de la investigación.

- 5-18 GESTIÓN DE REQUERIMIENTOS QUE PUDIERA REALIZAR UN ESTADO QUE REALIZA UNA INVESTIGACIÓN
- 5-18 - Información - Accidentes e incidentes.
- 5-18 COMO AIE DE MATRÍCULA O DEL EXPLOTADOR, DE UN SUCESO ACAECIDO FUERA DEL ÁREA DE COMPETENCIA
- 5-18 - Registradores de vuelo - Accidentes e incidentes graves.
- 5-18 - Información orgánica.
- 5-19 PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN DE OTRAS AIE - COMO AIE DE MATRÍCULA, DEL EXPLOTADOR, DE DISEÑO O DE FABRICACIÓN, EN UN SUCESO ACAECIDO FUERA DEL ÁREA DE COMPETENCIA
- 5-19 - Derechos.
- 5-19 - Obligaciones.
- 5-19 PARTICIPACIÓN DE LA JIAAC CUANDO LE SEA REQUERIDO APOYO POR PARTE DEL ESTADO QUE REALICE LA INVESTIGACIÓN EN UN SUCESO ACAECIDO FUERA DE SU AREA DE COMPETENCIA
- 5-19 - Derechos.
- 5-19 PARTICIPACIÓN DEL REPRESENTANTE ACREDITADO, DE UN ESTADO CONTRATANTE AFECTADO DIRECTAMENTE POR LA OCURRENCIA DEL SUCESO
- 5-19 - Asesores.
- 5-20 - Participación.
- 5-20 - Obligaciones.
- 5-21 PARTICIPACIÓN DE UN ESTADO CONTRATANTE DEL CUAL HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES SUS NACIONALES
- 5-21 - Derechos y prerrogativas.

## 6-22 **CAPÍTULO 6 - INFORME FINAL POR PARTE DE LA JIAAC**

- 6-22 CUANDO NO FUERA EL ESTADO DEL SUCESO
- 6-22 - Divulgación de la información – Consentimiento.
- 6-22 COMO AUTORIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN
- 6-22 - Consultas.
- 6-23 - AIE a los cuales se les enviará información.
- 6-23 - Difusión del informe final.
- 6-23 - Recomendaciones en materia de seguridad.
- 6-24 COMO AIE QUE HAYA RECIBIDO RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD
- 6-24 - Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad.

## 7-25 **CAPÍTULO 7 - NOTIFICACIÓN ADREP**

- 7-25 RESPONSABILIDADES DE LA JIAAC RESPECTO DEL INFORME PRELIMINAR CUANDO SE ENCUENTRE A CARGO DE UNA INVESTIGACIÓN
- 7-25 - Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg.
- 7-25 - Accidentes de aeronaves de 2.250 kg o menos.
- 7-25 - Idioma.
- 7-25 - Despacho.

## 8-26 **CAPÍTULO 8 - PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

- 8-26 SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES
- 8-26 SISTEMA DE BASES DE DATOS
- 8-26 ANÁLISIS DE LOS DATOS - MEDIDAS PREVENTIVAS
- 8-27 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

## AP-28 **APÉNDICE 1 - FORMATO DEL INFORME FINAL**

- A-31 **ADJUNTO A.** Derechos y obligaciones como Estado del Explotador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas, o intercambiadas.
- B-31 **ADJUNTO B.** Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.
- C-34 **ADJUNTO C.** Lista de ejemplos de incidentes graves.
- D-35 **ADJUNTO D.** Directrices respecto de la lectura y análisis de los registradores de vuelo.





# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## PREÁMBULO

Este documento constituye el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (RIAAC) que fue desarrollado a lo largo de los últimos años, con arreglo a lo previsto en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Anexo 13 – Chicago / 44, ratificado por Ley 13.891), para reunir en un cuerpo normativo único a los diferentes reglamentos y normas hasta hoy vigentes en el ámbito de aplicación del Código Aeronáutico (Ley 17.285 y su Decreto Reglamentario 934 / 70) y que fija la jurisdicción y competencia de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), para la investigación de los accidentes e incidentes de aeronaves de matrícula civil de la República Argentina, a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Civil Nacional e Internacional.

## AUTORIDAD DE APLICACIÓN

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil: En todo lo relacionado con la determinación de las causas de los accidentes e incidentes en el ámbito de la aviación civil, cuya investigación técnica corresponda instruir y recomendar acciones eficaces dirigidas a disminuir la posibilidad de ocurrencia en el futuro, a fin de promover la Seguridad Operacional.

Nota 1: Las enmiendas y correcciones a este Reglamento, se efectuarán según vayan surgiendo nuevos métodos de investigación o se cuente con información actualizada. Para la tarea en cuestión el Presidente de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, presidirá el Consejo Asesor que estudiará la propuesta de modificación, previo a su posterior aprobación.

Nota 2: El documento que contiene la información que debe conocer el usuario para permitirle cumplir las exigencias requeridas por la Autoridad Aeronáutica Argentina para el caso de ocurrencia de un accidente o incidente de aviación, está publicado como “Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) - Parte 13 - Investigación de Accidentes de Aviación Civil”.

# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

1.1 Aclaración: Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, tienen los siguientes significados:

Accidente: Para aeronaves de matrícula Nacional, en sucesos acaecidos dentro de nuestro territorio y aguas jurisdiccionales, se aplica la definición de accidente según el Artículo 4 del Decreto Reglamentario 934 / 70, siguiente:

“Todo hecho que se produzca al operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o motive que ésta los ocasione”.

Accidente (OACI): Para las aeronaves de matrícula extranjera se considerará la siguiente definición:

“Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- Hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenados, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible”.

Nota 1: Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los treinta 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 localizado los restos.

Aeronave: Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica la definición de aeronave según el Artículo 36 de la Ley 17.285 “Código Aeronáutico”, siguiente:

“Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”.

Para las circunstancias que deba aplicarse la definición de la OACI será:

“Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reac-

ciones del mismo contra la superficie de la tierra”.

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

**Causas:** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.

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

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

**Estado de matrícula:** Estado en el cual está matriculada la aeronave.

**Nota:** En el caso de la 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 / 44, 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.

**Explotador:** Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica la definición de explotador según el Artículo 65 de la Ley 17285 “Código Aeronáutico”, siguiente:  
“Persona que utiliza la aeronave legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro”. Además debe tenerse en cuenta lo especificado en el Título IV Artículos 45 (Cap. IV “Registro Nacional de Aeronaves”) y 50 (Cap. V “Propiedad de Aeronaves”).

**Explotador (OACI):** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

**Incidente (OACI):** 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 1:** Para aeronaves de matrícula Nacional, según la legislación vigente no está contemplada la definición de Incidente.

**Nota 2:** En el Manual de notificación de accidentes / incidentes (Doc. 9156) 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:** Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

**Nota 1:** Para aeronaves de matrícula Nacional, según la legislación vigente, no está contemplada la definición de Incidente grave.

**Nota 2:** La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

**Nota 3:** Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C, en el Anexo 13 y en el Manual de notificación de accidentes / incidentes (Doc. 9156).

**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, incluido la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

**Investigador a cargo:** Persona, designada por el Presidente de la JIAAC, responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

**Lesión grave (OACI):** 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, músculo 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.

**Nota:** Para aeronaves de matrícula Nacional, según la legislación vigente no está contemplada la definición de Lesión grave.

**Masa máxima:** Masa máxima certificada de despegue.

**Nota:** Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica el concepto "Peso máximo de despegue" PMD, equivalente a MTOW.

**Propietario de la aeronave:** Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica la definición de "Propietario de la aeronave", según el Artículo 66 de la Ley 17.285 "Código Aeronáutico", siguiente:

"Explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves".

**Recomendación sobre seguridad:** Una propuesta de las Autoridades Encargadas de la Investigación de Accidentes del Estado (AIE) que realiza la investigación, basada en la información obtenida de la investigación y formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes.

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

**Representante acreditado (RA):** Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

**Suceso:** Hecho importante que sucede, especialmente cuando es de considerable importancia.

# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 2. APLICACIÓN

2.1 Para aeronaves de matrícula Nacional, la República Argentina, en su jurisdicción, aplica lo normado en el Código Aeronáutico (Ley 17.285 y su Decreto Reglamentario 934 / 70).

2.1.1 El mismo establece que la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil es la Autoridad encargada de la Investigación (AIE) en su ámbito de competencia.

2.1.2 Cuando el suceso, acaeciera en su área de competencia y la aeronave tuviera matrícula extranjera se aplicarán las definiciones que se establecen en el Anexo 13 al Convenio de Chicago / 44.

2.1.3 Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones de este Reglamento se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes ocurridos en la jurisdicción de la República Argentina.

2.2 En el presente documento, 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.

Nota 1: El presente Reglamento ha sido dictado dentro del sustento legal que le confiere al Presidente de la JIAAC, el Art. 15 del Decreto 934 / 70 que le otorga la facultad de dictar normas de procedimientos relativas a la investigación de accidentes. El mismo tiene su causa en que existen diferendos, no sustanciales, entre la legislación nacional y la internacional vigente, por lo que, tomando en consideración la Resolución A 33-17 de la Asamblea General de la OACI en su 33ma. Período de Sesiones y las comunicaciones, que de dichos diferendos se han cursado oportunamente a la OACI, se procede a la redacción del mismo.

Se han tomado en consideración y sustento legal, la normativa que a continuación se detalla:

- a) Constitución Nacional, Art. 3 y su reglamentación de Ley 25.326 de Habeas Data; Art. 31 el cual considera que los tratados internacionales forman parte de la Ley Suprema de la Nación.
- b) Ley 25.188 Ética en el Ejercicio de la Función Pública.
- c) Decreto 41/99 Código de Ética de la Función Pública.
- d) Código Aeronáutico Ley 17.285.
- e) Decreto 934/70 Normas para la Investigación de Accidentes de Aviación.
- f) Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago/44, ratificado por Ley 13.891.
- g) Manual de Investigaciones de Accidentes de Aviación de la OACI (Doc. 6920 AN-855/4 y 9756 AN-965).
- h) Normas de la Autoridad Aeronáutica Argentina que fueran de aplicación.

Nota 2: El presente documento, es completado por el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes de Aviación Civil y por las Directivas específicas emitidas por la JIAAC.

# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

### OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1.1 El Informe Final es un documento técnico que refleja la opinión de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente / incidente, objeto de la investigación, con expresión de sus causas y las recomendaciones sobre seguridad que fueran pertinentes, si las hubiera.

3.1.2 De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago / 44) ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

3.1.3 La conducción de la investigación será efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes / incidentes.

3.1.4 Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente / incidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

3.1.5 El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes.

### PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA DE LA AERONAVE

#### - GENERALIDADES

3.2.1 La JIAAC requerirá a la autoridad policial competente la protección de las pruebas y la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período que sea necesario para realizar la investigación cuando el suceso sea del ámbito de su competencia.

3.2.2 La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de todo indicio, previo a ser removido, o que pueda borrarse, perderse o destruirse.

3.2.3 La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros de acuerdo con las facultades conferidas por la legislación vigente (Art. 186 y 187 del Código Aeronáutico).

Nota 1: En 5.6 se trata sobre el control los restos de la aeronave.

Nota 2: Para la protección de las pruebas que contiene el registrador de vuelo se preverá para la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda, personal específicamente capacitado.

#### - GESTIÓN DE SOLICITUDES DE LAS AIE DE MATRÍCULA, DEL EXPLOTADOR, DE DISEÑO O DE FABRICACIÓN

3.3.1 Si el estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación no fueran argentinos y solicitaran que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado de la AIE solicitante, la JIAAC 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 y previa coordinación con la autoridad judicial competente.

3.3.2 No obstante, la aeronave podrá ser desplazada 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, siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

3.3.3 La remoción de los restos será responsabilidad del Explotador siempre que no mediaran circunstancias que hicieran necesario su remoción para asegurar la continuidad de la operación o para evitar males mayores, en tales circunstancias la autoridad competente deberá adoptar los recaudos necesarios para la realización de dicha tarea.

Nota: Se tendrá en cuenta lo previsto en los Artículos 187 y 190 del Código Aeronáutico y los Artículos 10 y 12 del Decreto 934 / 70.

#### - CESIÓN DE LA CUSTODIA

3.4.1 La JIAAC cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por la AIE de matrícula o por la AIE del explotador, según sea el caso y previa coordinación con la autoridad judicial competente.

3.4.2 Con este objeto, la JIAAC les facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos siempre que fuera posible.

3.4.3 Esta liberación no tiene efecto para las acciones judiciales que estuvieran en proceso cuya gestión debería realizarse en la sede judicial competente.

3.4.4 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 JIAAC requerirá a quien correspondiere el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 4. NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LA JIAAC

### ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES DE AERONAVES EXTRANJERAS EN AREAS DE SU COMPETENCIA

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 de los distintos estados contratantes, figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I - Organización y planificación (Doc. 9756) y en el sitio web de la OACI / ICAO cuando esté disponible.

#### - ENVIO

4.1.1 La JIAAC enviará la notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga cuando el suceso acaeciera en su jurisdicción a:

- a) La AIE de matrícula;
- b) la AIE del explotador;
- c) la AIE de diseño;
- d) la AIE de fabricación; y
- e) la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la/s aeronave/s involucrada/s posea/n un peso máximo de más de 2250 kg.

4.1.2 Cuando la JIAAC no haya tomado conocimiento de un suceso considerado un incidente grave ocurrido en su área de competencia, la AIE de matrícula o la AIE del explotador, según corresponda, está obligada a enviar una notificación del incidente a la misma a fin de que ésta adopte las medidas investigativas que pudieran ser pertinentes.

Nota 1: El teléfono, el FAX, el 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 se disponga".

Nota 2 La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro a la AIE de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figura en el Manual del Servicio Aeronáutico de Búsqueda y Salvamento (Parte II, Cap. 5, 5.6.2 h)).

#### FORMATO Y CONTENIDO

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

- a) En el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d) nombre 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, latitud y longitud;
- h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos, según lo expresado en el plan de vuelo presentado oportunamente, quedando por cuenta del explotador el dar a conocer la nomina completa y exacta de las personas afectadas;
- 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 a la AIE 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 AIE del suceso; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

Nota 1: Para los mensajes enviados por la Red AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación, se utilizará la abreviatura de 4 letras "YLYX", junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, los que forman el indicador de destinatario de 8 letras. Este indicador de destinatario no se utilizará cuando los mensajes se cursen por el servicio público de telecomunicaciones, siendo sustituido 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).

- IDIOMA

4.3 La notificación se preparará en idioma español.

- INFORMACIÓN ADICIONAL

4.4 Tan pronto como sea posible, la JIAAC remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

COMO AIE DE MATRÍCULA, DEL EXPLOTADOR, DE DISEÑO O DE FABRICACIÓN; CUANDO EL SUCESO ACAECIERA EN OTRO ESTADO CONTRATANTE

- INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN

4.5 Cuando el suceso haya acaecido fuera del área de competencia de la JIAAC y el estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación sean de la República Argentina, a través de la JIAAC, se acusará recibo de la notificación del mismo, que sea remitido a ésta (véase 4.1).

4.6 Asimismo, al recibirse la notificación, tan pronto como sea posible, se gestionará y remitirá la información pertinente que se disponga respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación.

4.6.1 Asimismo, en su condición de estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación informará el nombre y datos del Representante Acreditado (RA) para establecer contacto y, si el mismo se apersonará al lugar del suceso, como así también la fecha prevista de su llegada a fin de contribuir en la medida de lo posible a las gestiones de facilitación de su desempeño ante las autoridades competentes.

4.7 Al recibir la notificación, la JIAAC suministrará, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se pudieran encontrar a bordo de la aeronave.

**AIE DE MATRÍCULA; CUANDO EL SUCESO ACAECIERA DENTRO DE SU ÁREA DE COMPETENCIA O, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O, FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO**

- ENVIO

4.8 Cuando la JIAAC tome conocimiento de un suceso en el cual se halle involucrada una aeronave de matrícula argentina dentro de su ámbito de competencia, enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en 4.2 y 4.3 con la menor demora posible y por el medio más apropiado y rápido de que disponga:

a) A la AIE del explotador;

b) a la AIE de diseño;

c) a la AIE de fabricación; y

d) a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga un peso máximo superior a 2250 kg como así también se encuentre encuadrado el suceso en los parámetros que la OACI ha determinado como notificables.

Nota 1: El teléfono, facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirá, en la mayoría de los casos, "el medio más apropiado y rápido de que se disponga".

Nota 2 La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro a la AIE de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figura en el Manual del Servicio Aeronáutico de Búsqueda y Salvamento (Parte II, Cap. 5, 5.6.2 h)).

**COMO AIE DEL EXPLOTADOR, DE DISEÑO O DE FABRICACIÓN; CUANDO EL SUCESO ACAECIERA DENTRO DE SU ÁREA DE COMPETENCIA O, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O, FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO**

- INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN

4.9 La JIAAC, acusará recibo de la notificación y suministrará, a la AIE de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente que disponga respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave.

4.10 Asimismo, comunicará a la AIE de matrícula el nombre y datos del RA para establecer contacto y si el RA será comisionado para estar presente en la investigación técnica, como así también la fecha prevista de su llegada a los efectos de permitir las gestiones necesarias de facilitación que fueren menester.

Nota 1: La República Argentina de conformidad con 5.18, acepta la participación como observador de un RA de la AIE de matrícula, la AIE del explotador; la AIE de diseño y la AIE de fabricación siempre que su designación sea hecha conocer por la autoridad aeronáutica del país involucrado por nota cursada a través de los canales apropiados.

Nota 2: De conformidad con 5.22, la JIAAC designará un Representante Acreditado cuando se realice la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2250 kg.

4.11 En los casos en que la República Argentina tuviera la condición de estado del explotador, al recibir la notificación, suministrará a la AIE del suceso, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se pudieran encontrar a bordo de la aeronave.

# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DE LA JIAAC

### INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN EN ACCIDENTES E INCIDENTES

#### - EN SU AREA DE COMPETENCIA

5.1 Cuando el suceso se produzca en su área de competencia la JIAAC instituirá una investigación técnica para determinar la circunstancia del accidente y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, parcialmente, la realización de tal investigación en otra AEI por acuerdo y consentimiento mutuos.

5.1.1 Asimismo instituirá la investigación sobre las circunstancias de un incidente grave pero podrá delegar, parcialmente, la realización de tal investigación en otra AIE por acuerdo y consentimiento mutuos.

5.1.2 Sin embargo, la investigación de las cuasi – colisiones será responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica de acuerdo con la normativa que específicamente se estableciera para el particular.

Nota 1: Cuando se delegare parte de la investigación, la JIAAC conservará la responsabilidad de la realización de la investigación.

#### - SUCESO OCURRIDO EN TERRITORIO DE UN ESTADO NO CONTRATANTE Y LA AERONAVE SEA DE MATRÍCULA NACIONAL

5.2 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(OACI), la JIAAC, instituirá y realizará la investigación en colaboración con la AIE del suceso.

5.2.1 En caso de no obtener tal colaboración, efectuará la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

#### - SUCESO FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO Y LA AERONAVE SEA DE MATRÍCULA NACIONAL

5.3 Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, la JIAAC, cuando la aeronave sea de matrícula Nacional, asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, parcialmente, a otra AIE, por acuerdo y consentimiento mutuos.

5.3.1 La JIAAC, cuando el accidente hubiera tenido lugar en aguas internacionales, próximas al área de su responsabilidad, proporcionará la ayuda que pueda y, del mismo modo, responderá a las solicitudes de la AIE de matrícula de otro estado.

5.3.2 Si la AIE de matrícula es de un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 (OACI), la JIAAC, si posee la condición de Estado del explotador, de diseño o de fabricación, procurará instituir y realizar una investigación. Sin embargo, podría delegar la realización de la investigación, parcialmente, en otra AIE, por acuerdo y consentimiento mutuos.

### ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

#### - GENERALIDADES

5.4 La JIAAC tiene independencia para realizar la investigación y la autoridad para llevarla a cabo, de acuerdo con lo determinado en el Código Aeronáutico de la República Argentina, y su Decreto reglamentario 934 / 70.

5.4.1 La investigación comprenderá lo siguiente:

- a) La recopilación, el registro y el análisis de toda la información disponible sobre el accidente o incidente;
- b) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad;
- c) de ser posible, la determinación de las causas; y
- d) la redacción del informe final.

5.4.2 Dentro de las posibilidades y con la máxima prioridad, se constituirá el personal competente en el lugar del suceso, se examinarán los indicios y registros adecuados de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos.

5.4.3 Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad es independiente de toda la investigación técnica que se realiza a la luz de lo dispuesto por el Anexo 13 al Convenio de Chicago / 44.

- INVESTIGADOR A CARGO – DESIGNACIÓN

5.5 La JIAAC designará el Investigador a Cargo de la investigación técnica, y ésta se iniciará con la máxima prioridad.

- INVESTIGADOR A CARGO – ACCESO Y CONTROL

5.6 El Investigador a Cargo, tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora a un examen detallado, mediando solamente una coordinación con las autoridades judiciales que pudieran encontrarse actuando paralelamente.

- REGISTRADORES DE VUELO

5.7 Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. La JIAAC tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

5.8 En el caso de que la JIAAC no cuente con instalaciones adecuadas en el país para la lectura de los registradores de vuelo, utilizará las instalaciones que otras AEl pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:

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

5.8.1 Para los casos en que por la magnitud del accidente o incidente se considere conveniente, se destacará personal competente de la JIAAC, para realizar la supervisión de la tarea a realizar a fin de asegurar los resultados apropiados.

5.8.2 En dicha circunstancia se preverá una adecuada coordinación con la autoridad judicial que pudiera ser competente en el suceso.

Nota: En el Anexo 11(OACI), capítulo 6, figuran los requisitos relativos al registro de datos radar y comunicaciones ATS.

## - AUTOPSIAS

5.9 La JIAAC, cuando realice la investigación técnica de un accidente mortal, gestionará ante la autoridad judicial competente la autopsia 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, participe en la autopsia de los pasajeros, de los tripulantes de cabina de pasajeros y de terceros fallecidos que pudieran haberse visto afectados y ser fuente de información apropiada.

Nota: En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) y en el Manual de Investigación de Accidentes de Aviación (Doc. 6920) se proporcionan en detalle orientaciones relativas a las autopsias, conteniendo el primero de ellos directivas detalladas sobre las pruebas de toxicología.

## - EXÁMENES MEDICOS

5.9.1 Cuando haya ocurrido un accidente según la definición del Decreto 934 / 70 o las circunstancias que rodean la ocurrencia de un incidente lo aconsejen, la JIAAC notificará a la tripulación o personal aeronáutico involucrado, la obligación de realizar el examen médico en el organismo competente (INMAE), previo a su retorno al servicio, a efectos de determinar el nivel de aptitud física y psicológica.

5.9.2 Respecto de los pasajeros, cuando fuera pertinente para la investigación técnica, también tendrá la obligación de efectuarse el examen médico en el organismo competente (INMAE) lo antes posible.

Nota 1: Dichos exámenes permitirán también determinar el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal involucrado en el suceso, para que pueda contribuir a la investigación.

Nota 2: En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) figura orientación relativa a los exámenes médicos.

## - COORDINACIÓN CON LAS AUTORIDADES JUDICIALES

5.10 La JIAAC facilitará 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 investigación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

## - NOTIFICACIÓN A LAS AUTORIDADES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

5.11 Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el Investigador a Cargo tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades judiciales competentes como así también a las autoridades de los otros países involucrados por la vía más rápida posible.

## - NO DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN

5.12 La JIAAC no publicará ni pondrá en circulación documentación obtenida durante la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia del Estado determinen que la divulgación de dicha información, es más importante que las consecuencias adversas que podría tener tal decisión para la investigación en curso o para futuras investigaciones, la JIAAC mantendrá la confidencialidad de la siguiente información:

a) Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;

b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;

c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente.

te;

d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas; y

e) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

5.12.1 Esa información se incluirá en el Informe Final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

Nota: La información citada anteriormente, que incluye la información facilitada voluntariamente por las personas entrevistadas durante la investigación de un accidente o incidente, podría utilizarse posteriormente fuera del caso en trámites disciplinarios, administrativos, civiles o penales. Si se divulga esa información, quizá 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 de los vuelos.

#### - REAPERTURA DE LA INVESTIGACIÓN

5.13 Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la JIAAC procederá a reabrirla.

#### GESTION DE REQUERIMIENTOS QUE PUDIERA REALIZAR UN ESTADO QUE REALIZA UNA INVESTIGACIÓN

##### - INFORMACIÓN – ACCIDENTES E INCIDENTES

5.14 La JIAAC, cuando lo solicite la AIE que realiza la investigación del accidente o incidente, facilitará a dicha AIE toda la información pertinente que posea.

Nota: Véase también 5.16

5.15 La JIAAC, cuando la aeronave involucrada haya utilizado instalaciones o servicios en nuestro país, o normalmente podían haber sido utilizados por la misma antes del accidente o incidente, facilitará a la AIE que realiza la investigación toda la información pertinente que posea.

#### COMO AIE DE MATRÍCULA O DEL EXPLOTADOR, DE UN SUCESO ACAECIDO FUERA DEL AREA DE COMPETENCIA

##### - REGISTRADORES DE VUELO – ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES

5.16 En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, y la JIAAC se desempeñe como la AIE de matrícula o la AIE del explotador; a solicitud de la AIE que realiza la investigación, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

Nota: Para la ejecución de lo dispuesto en 5.16, la JIAAC podrá solicitar la cooperación de cualquier otra AIE para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo.

##### - INFORMACIÓN ORGÁNICA

5.17 Cuando la AIE que realice la investigación lo solicite, la JIAAC como AIE de matrícula o AIE del explotador, proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

## PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN DE OTRAS AIE – COMO AIE DE MATRÍCULA, DEL EXPLOTADOR, DE DISEÑO O DE FABRICACIÓN, EN UN SUCESO ACAECIDO FUERA DEL AREA DE COMPETENCIA

### - DERECHOS

5.18 La AIE de matrícula, la AIE del explotador, la AIE de diseño y la AIE de fabricación tendrán derecho a nombrar un RA cada uno, para que participe en la investigación.

Nota: La AIE que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave, podrán participar en la investigación del accidente cuando así lo soliciten.

5.19 La AIE de matrícula o la AIE del explotador podrán nombrar un Asesor a su propuesta, para asistir a su RA.

5.19.1 Cuando ni la AIE de matrícula ni la AIE del explotador nombren a un RA y la JIAAC realiza la investigación, podrá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por la normativa vigente.

5.20 La AIE de diseño y la AIE 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.

5.21 Cuando ni la AIE de diseño ni la AIE de fabricación nombren un RA y la JIAAC realiza la investigación, podrá invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujetos a los procedimientos señalados por la normativa vigente.

### - OBLIGACIONES

5.22 Cuando la JIAAC realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de un peso máximo de más de 2250 kg y solicite expresamente la participación de la AIE de matrícula, de la AIE del explotador, de la AIE de diseño o de la AIE de fabricación, las AIE interesadas podrán designar cada una un RA.

5.22.1 La JIAAC podrá solicitar a la AIE que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave que nombre Asesores cuando considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.

5.22.2 Asimismo la JIAAC, podrá solicitar a la AIE de diseño y a la AIE de fabricación que presen ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en 5.22.

## PARTICIPACIÓN DE LA JIAAC, CUANDO LE SEA REQUERIDO APOYO POR PARTE DEL ESTADO QUE REALICE LA INVESTIGACIÓN, EN UN SUCESO ACAECIDO FUERA DE SU AREA DE COMPETENCIA

### - DERECHOS

5.23 Cuando la JIAAC, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la AIE que realice la investigación, nombrará un RA para que participe en la misma.

## PARTICIPACIÓN DEL REPRESENTANTE ACREDITADO DE UN ESTADO CONTRATANTE AFECTADO DIRECTAMENTE POR LA OCURRENCIA DEL SUCESO

### - ASESORES

5.24 Una AIE, que tenga derecho a nombrar un RA, tendrá también derecho a nombrar Asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

Nota: La facilitación de la entrada de los Representantes Acreditados, así como de sus Asesores y equipo, está previsto en el Anexo 9 (OACI) – Facilitación. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada.

5.24.1 A los Asesores que ayuden a los Representantes Acreditados se les permitirá que, bajo la responsabilidad y dirección de éstos, participen en la investigación en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

#### - PARTICIPACIÓN

5.25 La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador a cargo, y en particular de:

- 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 y recomendaciones en materia de seguridad; y
- i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

No obstante, la participación de las AIE que no sean la AIE de matrícula, la AIE del explotador, la AIE de diseño y la AIE de fabricación, puede limitarse a aquellas cuestiones por las que se concede a tales AIE el derecho a participar en la investigación en virtud de lo dispuesto en 5.23.

Nota 1: Se sobrentiende que la forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes en la AIE en que se realiza la investigación o parte de ella.

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

Nota 3 Nada en esta norma impide que la JIAAC confiera en materia de participación, prerrogativas adicionales a las enumeradas cuando lo considere necesario.

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.

#### - OBLIGACIONES

5.26 Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) Proporcionarán a la JIAAC 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 JIAAC.

Nota: Ninguna disposición en la presente norma impide la rápida divulgación de los hechos cuando haya sido autorizada por la JIAAC, ni que los Representantes Acreditados informen a sus respectivas

AIE para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional, en el marco de la normativa vigente.

#### PARTICIPACIÓN DE UN ESTADO CONTRATANTE DEL CUAL HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES SUS NACIONALES

##### - DERECHOS Y PRERROGATIVAS

5.27 La AIE que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente nacionales del mismo, recibirá contra presentación de la solicitud correspondiente, el permiso otorgado por la JIAAC para nombrar un experto en el marco de la normativa vigente y tendrá las siguientes prerrogativas:

- a) Visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información factual pertinente;
- c) participar en la identificación de las víctimas;
- d) ayudar en la interrogación de los pasajeros sobrevivientes que son nacionales del Estado del experto; y
- e) recibir copia del Informe Final.

# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 6. INFORME FINAL POR PARTE DE LA JIAAC

6.1 La JIAAC utiliza el formato del Informe Final que figura en el Apéndice 1, sin embargo, podrá adaptarse a las características del accidente o incidente, cuando las circunstancias lo hagan absolutamente necesario.

### CUANDO NO FUERA EL ESTADO DEL SUCESO

#### - DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN - CONSENTIMIENTO

6.2 La JIAAC no pondrá en circulación, publicará ni permitirá acceso al Proyecto de Informe Final (PIF), ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente sin el consentimiento expreso de la AIE que realizó la investigación, a menos que ésta ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

### COMO AUTORIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

#### - CONSULTAS

6.3 La JIAAC enviará una copia del PIF, a la AIE que haya instituido la investigación y a todas las AIE que participaron en la misma, invitándolos a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe, a las siguientes:

- a) A la AIE de matrícula;
- b) a la AIE del explotador;
- c) a la AIE de diseño; y
- d) a la AIE de fabricación.

6.3.1 En el caso de que la JIAAC reciba comentarios en un plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el PIF para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea la AIE que formuló los comentarios, reproducirlos en un Anexo a dicho informe.

6.3.2 Si la JIAAC lleva a cabo la investigación y no recibe comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el Informe Final de acuerdo con lo dispuesto en 6.4, a menos que las AIE interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período.

6.3.3 Nada que figure en la presente norma está destinado a impedir que la JIAAC consulte a otras AIE, tales como aquellas que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme a 5.27.

6.3.4 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.

6.3.5 Para el envío del PIF a las AIE destinatarios, la JIAAC utilizará el medio más adecuado y más rápido disponible, tal como facsímil, correo electrónico, servicio de mensajería o correo urgente.

6.3.6 La JIAAC podrá enviar, por intermedio de la AIE del explotador, una copia del PIF al Explotador para que pueda presentar comentarios sobre el mismo.

6.3.7 Asimismo, podrá enviar, por intermedio de la AIE de diseño y de la AIE de fabricación, una copia del PIF a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre éste.

- AIE A LOS CUALES SE LE ENVIARÁ LA INFORMACIÓN

6.4 La JIAAC enviará, sin pérdida de tiempo, el Informe Final de la investigación:

- a) a la AIE que instituyó la investigación;
- b) a la AIE de matrícula;
- c) a la AIE del explotador;
- d) a la AIE de diseño;
- e) a la AIE de fabricación;
- f) a toda AIE del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y
- g) a toda AIE que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

- DIFUSIÓN DEL INFORME FINAL

6.5 La JIAAC en pro de la prevención de accidentes, hará público el Informe Final lo antes posible.

6.6 Al respecto el Informe Final deberá finalizarse en el plazo más corto posible y de ser factible dicho término no debería exceder los doce (12) meses de la fecha del suceso.

6.6.1 De lo contrario, la JIAAC hará público un Informe en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad que se haya suscitado.

6.7 Cuando se finalice la investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de un peso máximo de más de 5700 kg además de hacer público el Informe Final, se enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar de dicho informe en formato electrónico.

6.7.1 Al respecto, el suceso será clasificado como accidente o incidente según la definición OACI, independientemente del tipo de investigación técnica realizado por la JIAAC, a efectos de no distorsionar las estadísticas a nivel nacional e internacional.

Nota: El Informe Final que se envía a la OACI se redactará en español de acuerdo al modelo que figura en el Apéndice 1.

- RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD

6.8 La JIAAC recomendará, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, a las autoridades competentes, tanto Nacionales como a las de otros Estados que fueran pertinentes, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente, para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

6.9 La comunicación se realizará a través de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de los Estados (AIE) interesados y, cuando fuera pertinente, por normativas vigentes de la OACI, a esta Organización.

6.9.1 Si el Informe Final comprende recomendaciones en materia de seguridad dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esta Organización, debe adjuntarse a ellos una nota indicando las medidas concretas que se proponen.

## COMO AIE QUE HAYA RECIBIDO RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

### - MEDIDAS EN RELACIÓN CON LAS RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD

6.10 Cuando la JIAAC reciba recomendaciones en materia de seguridad de otra AIE, dará curso a las mismas a través de la Comisión PREVAC, quien comunicará las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

6.10.1 No obstante, de ser necesario, la JIAAC, cuando realice una investigación, formulará propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones de seguridad operacional.

# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 7. NOTIFICACIÓN ADREP

### RESPONSABILIDADES DE LA JIAAC RESPECTO DEL INFORME PRELIMINAR CUANDO SE ENCUENTRE A CARGO DE UNA INVESTIGACION

#### - ACCIDENTES DE AERONAVES DE MÁS DE 2.250 KG

7.1 Cuando se trata de un accidente de una aeronave de un peso máximo de más de 2.250 kg, la JIAAC enviará el Informe Preliminar:

- a) A la AIE de matrícula o a la AIE del suceso, según corresponda;
- b) a la AIE del explorador;
- c) a la AIE de diseño;
- d) a la AIE de fabricación;
- e) a toda AIE que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesoramiento; y
- f) a la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### - ACCIDENTES DE AERONAVES DE 2.250 KG O MENOS

7.2 Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en 7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros AIE, la JIAAC enviará el Informe Preliminar:

- a) a la AIE de matrícula o del suceso, según corresponda;
- b) a la AIE del explotador;
- c) a la AIE de diseño;
- d) a la AIE de fabricación; y
- e) a toda AIE que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesoramiento.

7.2.1 La notificación se hará de acuerdo con lo especificado en el Capítulo 4, puntos 4.1 y 4.2 y, en caso de ser necesario, se solicita Asistencia Técnica.

#### - IDIOMA

7.3 El informe preliminar se presentará a las AIE pertinentes y a la Organización de Aviación Civil Internacional, en idioma español.

#### - DESPACHO

7.4 El Informe Preliminar se enviará por facsímile, correo electrónico o correo aéreo dentro de los treinta (30) días de la fecha en que ocurrió 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 rápido disponible.

# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 8. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Nota: Estas especificaciones tienen por finalidad favorecer la prevención de accidentes mediante el análisis de los datos de accidentes e incidentes y un rápido intercambio de información.

### SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES

8.1 La Autoridad Aeronáutica, ha establecido un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional (NITA, IBIS, Cuasi-colisiones, Incursión de pista, etc.); en el ADJUNTO C, se brinda una lista de ejemplos de incidentes graves.

8.2 La Comisión PREVAC, ha establecido un sistema de notificación voluntaria de incidentes, mediante el Informe de Situación Riesgosa de Aviación Civil (ISRAC), para facilitar la recopilación de información que tal vez no sea captada por los sistemas de notificación obligatoria de incidentes.

8.3 El sistema de notificación voluntaria de incidentes (ISRAC) es sin aplicación de sanciones y protege las fuentes de la información.

Nota 1: La no aplicación de sanciones es fundamental para la notificación voluntaria.

Nota 2: La Comisión PREVAC alienta a facilitar y promover la notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad operacional de la aviación, armonizando sus leyes, reglamentos y políticas aplicables, según sea necesario.

Nota 3: El Manual de prevención de accidentes (Doc. 9422) contiene orientación relativa a los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatoria como voluntaria.

### SISTEMA DE BASES DE DATOS

8.5 La JIAAC mantendrá una base de datos sobre accidentes e incidentes, con miras a facilitar el análisis efectivo de la información obtenida.

8.5.1 En la misma no se considera la notificación de incidentes sin daños, para aeronaves de matrícula Nacional.

8.5.2 El sistema de dicha base de datos de la JIAAC, utiliza el formato normalizado ECCAIRS para facilitar el intercambio de datos con otros organismos similares de países signatarios, a tal efecto la clasificación de accidente o incidente se hará según la definición OACI, a los efectos de no distorsionar las estadísticas.

8.5.3 Los textos de orientación atinentes a las especificaciones sobre dichas bases de datos serán los proporcionados por la OACI.

### ANÁLISIS DE LOS DATOS – MEDIDAS PREVENTIVAS

8.6 La Comisión PREVAC, es el organismo competente que analiza la información contenida en los informes sobre los accidentes o incidentes y en la base de datos de la JIAAC, para adoptar cualquier medida preventiva que sea necesaria.

8.6.1 La fundamentación de las medidas preventivas se basa en los Informes Finales sobre los accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

8.7 La JIAAC publica la estadística con los “factores causales” de los accidentes, ocurridos durante el año anterior. En dicha publicación no se considerará la notificación de incidentes sin daños, para aeronaves de matrícula Nacional.

8.7.1 Si al analizar la información contenida en su base de datos, se identificara asuntos rela-

cionados con la Seguridad Operacional considerados de interés para otras AIE, la JIAAC dará difusión a las autoridades pertinentes, de esas conclusiones sobre seguridad lo antes posible.

8.8 Además de las recomendaciones sobre seguridad surgidas de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional podrán provenir de diversas fuentes, incluso de sus propios estudios sobre Seguridad Operacional.

8.8.1 Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una Organización en otro Estado, éstas serán transmitidas por intermedio de la Autoridad encargada de la Investigación de dicho Estado (AIE).

#### INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

8.9 La JIAAC promueve el establecimiento de redes de intercambio de la información sobre seguridad operacional, entre todos los usuarios del sistema aeronáutico y facilita el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de Seguridad Operacional.

Nota: Requiere disponer de definiciones normalizadas, taxonomías (clasificaciones) y formatos para facilitar el intercambio de datos. La OACI proporciona textos de orientación sobre las especificaciones relativas a tales redes de compartición de información, si se solicita.

## APÉNDICE 1 – FORMATO DEL INFORME FINAL

### FINALIDAD

Este formato tiene por finalidad presentar el Informe Final de manera apropiada y uniforme.

En el Manual de Procedimientos para la Investigación de Accidentes de Aviación Civil de la JIAAC, se encontrarán indicaciones detalladas para completar cada sección del Informe Final.

### FORMATO

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

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

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

Notificación del accidente a las autoridades nacionales y 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 comprenderá los siguientes títulos principales:

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

y cada título consiste en un cierto número de subtítulos, como se indican a continuación:

Apéndices. Los que corresponda.

Nota: Al preparar el informe final utilizando el presente modelo procúrese: Incluir bajo el título correspondiente toda la información pertinente para comprender la información sobre los hechos, los análisis y las conclusiones; 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 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 si ocurrió de día o de noche.

##### 1.2 **Lesiones a personas** Se consignará los datos siguientes (en números):

Lesiones, mortales, graves o leves / ninguna; a la tripulación, pasajeros y otros.

Nota: Las lesiones mortales incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente.

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, servicio 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 (deberá incluirse una indicación de las deficiencias conocidas con anterioridad al vuelo y de las surgidas durante el mismo, en el caso que hayan tenido influencia en el accidente).

Breve exposición sobre la performance, si es pertinente, y respecto a si el peso y el centro de gravedad se hallaban dentro de los límites prescritos, durante la fase de la 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.

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 a 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 de los registradores en la aeronave, su estado después de recuperados y datos pertinentes facilitados por los mismos.

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. 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 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 relacionado con las licencias de la tripulación de vuelo debería incluirse en 1.5 – Información sobre el personal.

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

1.15 **Supervivencia.** Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en el que se hallaba 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.

Fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrecto de los componentes.

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

1.18 **Información adicional.** Otra información pertinente no incluida en los puntos 1.1 a 1.17 anteriores.

1.19 **Técnicas de investigación útiles o eficaces.** Cuando se haya utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la razón del empleo de esas técnicas, y menciónese 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, y que sea pertinente para la determinación de las conclusiones y de las causas.

## 3. CONCLUSIONES

Enumérese las conclusiones y causas establecidas en la investigación. La lista de las causas debería comprender tanto las causas inmediatas como las otras más profundas endémicas del sistema.

## 4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Formúlese brevemente, como proceda, toda recomendación efectuada con el objeto de prevenir un accidente y toda medida correctiva resultante.

## APÉNDICES

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

## ADJUNTOS

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

Las normas y métodos recomendados por el 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 de control de aeronavegabilidad especificado por el Estado de matrícula, se hace cargo del mantenimiento y de conservar los respectivos registros.

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

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

### ADJUNTO B. CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES

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

- Accidente internacional: accidente ocurrido en el territorio de un Estado contratante a una aeronave matriculada en otro Estado contratante.
- Suceso nacional: accidentes e incidentes graves ocurridos en el territorio del Estado de matrícula.
- Otros accidentes: accidentes ocurridos en el territorio de un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado.

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

<i>Procedente de</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación. OACI (cuando la aeronave supere los 2.250 kg).	4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: aeronaves de más de 2.250 kg	Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2.250 kg).	4.8

## 2. INFORME FINAL

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

<i>Procedente de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
Estado que realiza la investigación	Informe Final	Aeronaves de todo tipo	Estado que instruye la investigación. Estado de matrícula. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación. Estado interesado por perecer nacionales. Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores.	6.4
Estado que realiza la investigación	Informe Final	Aeronaves de más de 5.700 kg	OACI	6.7

## 3. INFORME ADREP

Accidentes e incidentes graves donde quiera que ocurran

<i>Procedente de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
Estado que realiza la investigación	Informe Preliminar	Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg	Estado de matrícula o Estado del suceso. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores. OACI.	7.1
Estado que realiza la investigación	Informe Preliminar	Accidentes de aeronaves de 2.250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés	Idem anterior, excepto OACI.	7.2
Estado que realiza la investigación	Informe de datos sobre accidente	Accidentes de aeronaves de más de 2.250 Kgs	OACI-Informe ADREP D a través del sistema EC-CAIRS	7.5
Estado que realiza la investigación	Informe de datos sobre incidente	Incidentes de aeronaves de más de 5.700 Kgs	OACI-Informe ADREP D a través del sistema EC-CAIRS	7.7

4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Asuntos de seguridad de interés para otros Estados

<i>Procedente de</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
Estado que analiza los datos de seguridad	Cualquiera	Asuntos considerados de interés para otros Estados	Estados interesados.	8.7
Estados que formulan recomendaciones	Recomendaciones de seguridad	Recomendaciones formuladas a otros Estados	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado.	6.8 / 8.8

## ADJUNTO C. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

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

*Incidente grave:* Incidente en el que intervienen circunstancias las que indican que casi ocurrió un accidente.

2. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave.

- 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.
- Impacto contra el suelo sin pérdida de control.
- Despegues interrumpidos en una pista cerrada o comprometida.
- Despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida con una separación apenas suficiente respecto a los obstáculos.
- Aterrizajes o intentos de aterrizaje en pista cerrada o comprometida.
- Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- Incendio o humo producido en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aún cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores que no se clasifiquen como accidente.
- Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de esta.
- Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
- Cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia.
- Incidentes ocurridos en el despegue o aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salida de pista por el costado.
- Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que hubieren podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
- Falla de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

## **ADJUNTO D. DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO**

### **Respuesta inicial**

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 deben abordarse inmediatamente es la lectura y análisis de los registradores de vuelo. Es fundamental proceder a la lectura y análisis 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 también puede permitir que se formulen recomendaciones urgentes sobre seguridad operacional, que acaso sean necesarias para evitar un suceso similar.

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**

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.

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

- a) capacidad para desmontar y leer los registradores que hayan sufrido daños considerables;
- b) capacidad para la lectura del módulo original de grabación / memoria sin necesidad de utilizar un dispositivo de copia del fabricante o la caja del registrador objeto del accidente o incidente;
- c) capacidad para analizar / interpretar manualmente la forma de onda binaria bruta de los registradores de datos de vuelo de cinta digital;
- d) capacidad para aumentar y filtrar las grabaciones de voz digitalmente por medio de programas de computadora apropiados; y
- e) capacidad para analizar gráficamente los datos, derivar los parámetros adicionales que no están registrados explícitamente, validar los datos mediante verificación cruzada y otros medios analíticos para determinar la exactitud y limitaciones de los datos

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

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

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

### **Procedimientos recomendados**

La lectura del registrador de datos de vuelo y del registrador de la voz en el puesto de pilotaje debería

efectuarse en la misma instalación, porque contienen datos complementarios que pueden ayudar a validar cada registro y a determinar el tiempo y la sincronización.

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

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