



DINAC

REPÚBLICA DEL PARAGUAY

DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

DINAC R 13
“REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN Y
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES
EINCIDENTES AERONÁUTICOS

Esta edición fue aprobada por Resolución Nº 603 /2024.-

CUARTA EDICIÓN – AMDT - 04 – AÑO 2024.-

ITEM	TEMAS	EDICIÓN / REVISION	PAG.
TAPA		CUARTA EDICION – AMDT 04	N/A
REGISTRO	ENMIENDAS Y CORRIGENDOS.-		I
LISTA			II
INDICE			III
ANTECEDENTES			IV
REFERENCIAS			V
CAPITULO 1	DEFINICIONES.-		
CAPÍTULO 2	APLICACIÓN		
CAPITULO 3	GENERALIDADES		
3.1	OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN.-	CUARTA EDICION – AMDT 04	1-3
3.2	INDEPENDENCIA DE LAS INVESTIGACIONES.-		1-3
3.3	DE LA INSTRUCCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.-		1-3
3.4	DE LA NO COMPARECENCIA.-		1-3
3.5	DE LA POTESTAD, AUTONOMÍA E IMPARCIALIDAD.-		1-3
3.6	PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE.-		1-3
3.6.1	RESPONSABILIDADES DEL CIPAA.-		1-3
3.7	PLAZO DE CUSTODIA DE LAS PRUEBAS.-		2-3
3.8	SOLICITUD DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO O DEL ESTADO DE FABRICACIÓN.-		2-3
3.9	CESIÓN DE LA CUSTODIA.-		2-3
3.10	DE LAS EXCEPCIONES.-		2-3
3.11	DE LA PROHIBICION DE REMOVER RESTOS DE UN ACCIDENTE O INCIDENTE.-		2-3
3.12	DE LA INCONDUCCIÓN DE LA REALIZACIÓN DE UNA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE Y/O INCIDENTE AERONÁUTICO.-	3-3	
CAPÍTULO 4	NOTIFICACIÓN.-		
4.1	ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO NACIONAL EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES DE OTRO ESTADO CONTRATANTE.-	CUARTA EDICION – AMDT 04	1-4
4.1.1	RESPONSABILIDAD DEL AIA PARAGUAY.-		1-4
4.2	FORMATO y CONTENIDO.-		1-4
4.3	IDIOMA.-		2-4
4.4	INFORMACIÓN ADICIONAL.-		2-4
4.5	RESPONSABILIDAD EN CALIDAD DE ESTADO DE MATRÍCULA, ESTADO DEL EXPLOTADOR, ESTADODE DISEÑO Y ESTADO DE FABRICACIÓN.-		2-4
4.5.1	INFORMACIÓN – PARTICIPACIÓN.-		3-4
4.6	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.-		3-4
4.6.1	RESPONSABILIDAD EN CALIDAD DE ESTADO DE MATRÍCULA.		3-4
4.7	RESPONSABILIDAD EN CALIDAD DE ESTADO DEL EXPLOTADOR, ESTADO DE DISEÑO Y ESTADO DE FABRICACIÓN.-		3-4
4.7.1	INFORMACIÓN – PARTICIPACIÓN.-		3-4
4.8	NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL.-		4-4
CAPÍTULO 5	INVESTIGACIÓN.-		

5.1	DATOS REGISTRADOS – ACCIDENTES E INCIDENTES		
5.1.1	RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.-		1-9
5.1.2	ACCIDENTES E INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIONACIONAL.-		1-9
5.1.3	ESTADO DEL SUCESO.-		1-9
5.2	ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN DENTRO DEL TERRITORIO DE UN ESTADO NOCONTRATANTE.-		2-9
5.2.1	ESTADO DE MATRÍCULA.-		2-9
5.3	ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO.-		2-9
5.3.1	ESTADO DE MATRÍCULA.-		2-9
5.4	ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.-		2-9
5.4.1	RESPONSABILIDADES.-		3-9
5.5	INVESTIGADOR ENCARGADO (IIC) – DESIGNACIÓN.-		4-9
5.6	INVESTIGADOR ENCARGADO (IIC) – ACCESO Y CONTROL.-		4-9
5.7	REGISTRADORES DE VUELO		4-9
5.8	AUTOPSIAS.-		4-9
5.9	EXÁMENES MÉDICOS.-		4-9
5.10	COORDINACIÓN – AUTORIDADES JUDICIALES.-		5-9
5.11	NOTIFICACIÓN A LAS AUTORIDADES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.-		5-9
5.12	PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES.-	CUARTA EDICION – AMDT 04	5-9
5.13	REAPERTURA DE LA INVESTIGACIÓN.-		6-9
5.14	RESPONSABILIDAD CON OTROS ESTADOS.-		6-9
5.14.1	INFORMACIÓN – ACCIDENTES E INCIDENTES.-		6-9
5.15	RESPONSABILIDAD EN CARÁCTER DE ESTADO DE MATRÍCULA Y/O ESTADO DEL EXPLOTADOR.-		7-9
5.15.1	REGISTRADORES DE VUELO – ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES.-		7-9
5.15.2	INFORMACIÓN ORGANIZACIONAL.-		7-9
5.16	PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN.-		7-9
5.17	PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN DEL ESTADO DE MATRÍCULA, ESTADO DEL EXPLOTADOR, ESTADO DE DISEÑO Y ESTADO DE FABRICACIÓN.-		7-9
5.17.1	DERECHOS.-		7-9
5.18	OBLIGACIONES.-		7-9
5.19	PARTICIPACIÓN DE OTROS ESTADOS.-		8-9
5.19.1	DERECHOS.-		8-9
5.20	PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO.-		8-9
5.20.1	ASESORES.-		8-9
5.21	PARTICIPACIÓN.-		8-9
5.22	OBLIGACIONES.-		8-9
5.23	PARTICIPACIÓN DE ESTADOS CUYOS NACIONALES HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES EN UN ACCIDENTE.-		8-9
5.23.1	DERECHOS Y PRERROGATIVAS.-		9-9
CAPÍTULO 6	INFORME FINAL.-		
6.1	INFORME FINAL.-		1-3

6.2	RESPONSABILIDAD DE TODO ESTADO.-	CUARTA EDICION – AMDT 04	1-3	
6.2.1	DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN – CONSENTIMIENTO.-		1-3	
6.3	RESPONSABILIDAD DEL ESTADO – CONSULTAS.-		1-3	
6.4	ESTADOS QUE RECIBEN LA INFORMACIÓN.-		2-3	
6.5	DIFUSIÓN DEL INFORME FINAL.-		2-3	
6.6	RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL.-		2-3	
6.7	RESPONSABILIDAD DLA AIA CUANDO RECIBA O FORMULE RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL.-		3-3	
6.7.1	RECOMENDACIONES EN MATERIAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL.-		3-3	
CAPÍTULO 7	NOTIFICACIÓN ADREP.-			
7.1	INFORME PRELIMINAR.-	CUARTA EDICION – AMDT 04	1-2	
7.1.1	RESPONSABILIDADES.-		1-2	
7.1.2	ACCIDENTES DE AERONAVES DE MÁS DE 2 250 KG.-		1-2	
7.2	ACCIDENTES DE AERONAVES DE 2.250 KG O MENOS.-		1-2	
7.3	IDIOMA.-		1-2	
7.4	DESPACHO.-		1-2	
7.5	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES DE AVIACIÓN.-		2-2	
7.5.1	RESPONSABILIDADES.-		2-2	
7.5.2	ACCIDENTES DE AERONAVES DE MÁS DE 2.250 KG.-		2-2	
7.6	INFORME ADICIONAL.-		2-2	
7.7	INCIDENTES DE AERONAVES DE MÁS DE 5.700 KG.-		2-2	
7.8	INFORME DE DATOS AL ARCM.-		2-2	
7.8.1	ACCIDENTES DE AERONAVES DE 2.250 KG O MENOS.-		2-2	
7.8.2	INCIDENTE DE AERONAVES DE 5.700 KG O MENOS.-		2-2	
CAPÍTULO 8	MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.-			
8.1	APLICABILIDAD.-		CUARTA EDICION – AMDT 04	1-3
8.2	MEDIDAS RÁPIDAS EN MATERIA DE PREVENCIÓN.-	1-3		
8.3	ANÁLISIS DEL INFORME FINAL – MEDIDAS PREVENTIVAS.-	1-3		
8.4	RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD – SU DIFUSIÓN E IMPLEMENTACIÓN.-	1-3		
8.5	BASES DE DATOS Y MEDIDAS PREVENTIVAS.-	1-3		
8.6	PROGRAMAS TENDIENTES AL AUMENTO DE LA SEGURIDAD.-	2-3		
8.7	REPORTE DE PELIGRO (REPEL).-	2-3		
8.8	CITACIÓN.-	2-3		
8.9	DE LA NO COMPARECENCIA.-	3-3		
8.10	PROGRAMA DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES (LOSA).-	3-3		
CAPÍTULO 9	INSTRUCCIÓN.-		1-1	
9.1	PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN.-		1-1	
APÉNDICE 1	FORMATO DEL INFORME FINAL.-	CUARTA EDICION – AMDT 04	1-4	
APÉNDICE 2	PROTECCION DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES.-		1-3	
ADJUNTO A	DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO		1-1	

	EXPLOTADOR RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS.-	CUARTA EDICION – AMDT 04	
ADJUNTO B	CUADRO DE VERIFICACION PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES.-		1-2
ADJUNTO C	LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES.-		1-2
ADJUNTO D	DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANALISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO.-		1-2
ADJUNTO E	ORIENTACION PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE.-		1-2
ADJUNTO F	ORIENTACION JURÍDICA PARA LA PROTECCION DE LA INFORMACION OBTENIDA POR MEDIO DE SISTEMAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.-		1-4

REFERENCIAS. -

- **ANEXO 13** de la **OACI** – Duodécima Edición – julio de 2020, **Enmienda N° 18 /2020.-** ISBN 978-92-9258-962-2. -
- **LEY 1860/2002** – CÓDIGO AERONAUTICO PARAGUAYO. -
- **DOC. OACI N° 9756 AN/965** - MANUAL DE INVESTIGACIÓN DEACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN, Segunda Edición- 2013.-

ANTECEDENTES. –

La investigación de accidentes e incidentes ocurridos en la aviación civil en el Paraguay ha de ser realizada por una autoridad independiente y en coordinación con la autoridad aeronáutica, y ha de contar con una autonomía y jerarquía suficiente para realizar las investigaciones y evitar conflictos de intereses en cualquier posible injerencia o interferencia exterior en la determinación de las causas de los sucesos que se investiguen. -

Este Reglamento ha sido elaborado para garantizar el máximo nivel de seguridad operacional en la aviación civil y no escatimar en esfuerzos para la prevención a fin de reducir el número de accidentes e incidentes y afianzar la confianza pública en el transporte aéreo. Fue elaborado en base a la armonización y estandarización acordada en las Reuniones de creación y conformación del **ARCM** (Mecanismo Regional de Cooperación **AIG**) de la Región **SAM** (Suramérica), de conformidad con las normas y métodos internacionales recomendados establecidos en el **Anexo 13** del Convenio de Chicago y el Código Aeronáutico Paraguayo (**Ley1860/2002**). -

Uno de los métodos de la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil se basa en las reacciones y las enseñanzas derivadas de los accidentes e incidentes, lo que requiere una estricta aplicación de las disposiciones sobre confidencialidad para garantizar la disponibilidad futura de fuentes de información valiosas. En este contexto, todos los archivos y los datos de seguridad operacional sensibles serán protegidos adecuadamente bajo resguardo estricto de la AIA. -

Las recomendaciones de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, o de otros orígenes, como estudios relativos a la seguridad, siempre deben ser consideradas por la autoridad competente y, en su caso, ejecutarse, para garantizar la prevención adecuada de accidentes e incidentes en la aviación civil. –

Se actualiza la Documentación en su Cuarta Edición

En la tercera edición incorporaba las enmiendas 1 al 17 del **Anexo 13**

En esta cuarta edición se incorpora la enmienda 18 del **Anexo 13**, específicamente en los capítulos 1, 5 y 6. -

CAPÍTULO 1.

DEFINICIONES. -

1.1 TÉRMINOS Y EXPRESIONES. -

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 significados siguientes:

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:
 - 1) hallarse en la aeronave;
 - 2) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave; o
 - 3) por exposición directa al chorro de un reactor. -

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

- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - 1) afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - 2) que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado. -

Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas,

revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

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 localizado los restos.*

Nota 3.- *El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1-*

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

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

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

ARCM: Mecanismo Regional de Cooperación **AIA** de Sudamérica. -

AIG (Grupo de Investigación de Accidentes): Autoridad designada por el Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes, en el contexto del Anexo 13 y este reglamento. -

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. -

CIPAA: Centro de Investigación y Prevención de Accidentes de Aviación. -

COORDINADOR GENERAL: Persona nombrada por la autoridad competente, para encabezar y dirigir la AIA y representarlo en los asuntos inherentes, tanto nacionales como internacionales. -

CONVENIO DE CHICAGO: Designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.-

DEPREAA: Departamento de Prevención de Accidentes de Aviación. -

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. -

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

ESPECIALISTA / EXPERTO AIA: Designa a la persona especialista o experta en un área específica relacionada a la investigación de accidentes de aviación, que está a disposición para la asignación de una actividad específica. -

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

GASP: Designa el Plan global **OACI** para la seguridad operacional de la aviación. -

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

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

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 (IIC): Persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación. -

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

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

- a) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o

- c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales. -

MASA MÁXIMA: Masa máxima certificada de despegue. –

PESO (MASA) MÁXIMO: Peso (masa) máximo certificado de despegue. -

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES: Toda tarea, programa o acción desarrollada para la detección de peligros potenciales a la seguridad de vuelo, con el fin de emitir las recomendaciones de seguridad que se consideren necesarias y distribuir las a las entidades afectadas, para la eliminación de dicho peligro que pone en riesgo la seguridad operacional. -

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP):
Conjunto

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

PUNTOS FOCALES ARCM: Especialistas AIG, designados por la AIA, para establecer un enlace ágil de comunicaciones con el Comité Técnico AIG y para promover y coordinar al interior de su Autoridad las actividades del ARCM. -

RAIO: Organización Regional de Investigación de Accidentes. -

RECOMENDACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL:
Propuesta 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.

-

Recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC). Una recomendación de seguridad operacional relativa a una deficiencia sistémica con una probabilidad de recurrencia con consecuencias importantes a

escala mundial y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operacional.

Nota. - *El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756), Parte IV - Redacción de informes, contiene los criterios para clasificar una recomendación como SRGC.*

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 Anexo 6 – Operación de aeronaves, Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.*
-

REPEL: Reporte de Peligro. -

REPRESENTANTE ACREDITADO: Persona designada por un estado, en razón de sus cualificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendría normalmente de la Autoridad del Estado encargada de la investigación de accidentes. -

SMS: Gestión de la Seguridad Operacional. -

CAPÍTULO 2.-

APLICACIÓN. -

2.1 ESPECIFICACIONES.

2.1.1 Este Reglamento establece reglas que gobiernan la investigación y prevención de accidentes e incidentes de aviación de todas las aeronaves nacionales y extranjeras, privadas, de turismo y de transporte comercial, ocurridos en el territorio de la República del Paraguay, atendiendo las disposiciones y recomendaciones contenidas en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, a excepción de los casos previstos en este reglamento. -

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 5.2 y 5.3, respectivamente.* -

2.1.2 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. -

CAPÍTULO 3.

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.

3.1 OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN. -

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

3.2 INDEPENDENCIA DE LAS INVESTIGACIONES. -

3.2.1 El Estado Paraguayo establecerá una autoridad de investigación de accidentes e incidentes, independiente de la Autoridad de Aviación Civil y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación. -

Nota. - La orientación sobre la independencia de una autoridad de investigación de accidentes figura en el Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, Parte I – Organización y Planificación (Doc. 9756) y en el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes (Doc. 9962).-

3.3 DE LA INSTRUCCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN. -

3.3.1 Acaecido y notificado el accidente o incidente, la AIA instruirá la investigación correspondiente. El investigador encargado citará cuando sea necesario a todas las personas que tengan vinculación al hecho acontecido como; propietarios, pilotos, mecánicos, despachador de vuelo, testigos, intérpretes, peritos, depositarios u otras personas que considere necesario. Dicha citación será realizada por escrito y enviada por el medio más rápido disponible.

-

3.4 DE LA NO COMPARECENCIA. -

3.4.1 La no comparecencia de la persona citada por la AIA, previa notificación por escrito, dará lugar a la aplicación de las disposiciones que en derecho corresponda y se realizará un informe concerniente a su no presencia a la citación, que será presentable a la Asesoría Jurídica. -

3.5 DE LA POTESTAD, AUTONOMÍA E IMPARCIALIDAD. -

3.5.1 LA AIA tendrá plena autonomía e imparcialidad en todas las investigaciones, y no tendrá injerencia alguna de cualquier

autoridad que pudiera generar un conflicto de intereses en el marco de las actividades. Los informes y las recomendaciones se emitirán únicamente para conocimiento. -

3.6 PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE. -

3.6.1 Responsabilidades de la AIA.

La AIA tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas, y el que se cometan robos o se causen deterioros. -

Nota 1.- En el 5.6 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. -

3.7 PLAZO DE CUSTODIA DE LAS PRUEBAS. -

3.7.1 Todas las pruebas aportadas y obtenidas en el marco de una investigación de accidente e incidente, serán mantenidas en custodia por la AIA hasta un plazo máximo de seis meses desde la difusión del informe final de dicho evento, periodo posterior al cual serán destruidos o utilizados para fines de enseñanza, según su criterio. -

3.8 SOLICITUD DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO O DEL ESTADO DE FABRICACIÓN. -

3.8.1 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, se 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.-

3.9 CESIÓN DE LA CUSTODIA. -

3.9.1 Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de 3.2 y 3.3, la AIA 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, al propietario de la aeronave o su representante legal, 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 se le facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando estos restos se encuentren en una zona respecto a la cual no se considere conveniente conceder tal acceso, la AIA se hará cargo del traslado a un punto donde pueda permitirlo. -

3.10 DE LAS EXCEPCIONES. -

3.10.1 No están sujetas a investigación de accidentes o incidentes las aeronaves; militares; policiales; de aduana y aeronaves utilizadas para fines ilícitos. -

3.11 DE LA PROHIBICION DE REMOVER RESTOS DE UN ACCIDENTE O INCIDENTE. -

3.11.1 La persona o autoridad encargada de la custodia evitará que los restos o despojos de un accidente o incidente aeronáutico sean removidos, que las pruebas o indicios relacionados con el accidente sean modificados o eliminados por personas no autorizadas por la AIA. -

3.11.2 La remoción o liberación de la aeronave, de las partes afectadas, de todo aquello que eventualmente habría contribuido a ocasionar el accidente o incidente, solamente podrá efectuarse previa autorización del personal encargado de la investigación. -

3.11.3 Así mismo la remoción de los restos o despojos podrá efectuarse sin intervención del personal encargado de la investigación, cuando sea necesario para efectuar operaciones de asistencia y salvamento de personas o para evitar la producción de mayores riesgos, daños, hurtos; cuando peligre la seguridad pública, cuando se deban despejar sitios de uso indispensable o pistas de aterrizaje y vías de comunicación considerados vitales. -

3.11.4 En el caso del artículo anterior, quien intervenga en la remoción tratará de no modificar la situación de los restos o despojos de la aeronave; si fuese indispensable proceder a la remoción deberá resguardar el mayor número posible de pruebas o indicios, conservando los elementos o equipos de la tripulación, inventariándolos o individualizándolos lo más preciso posible, indicando la posición y estado en que se encontraban, practicando un croquis con la ubicación en la zona del accidente, obteniendo la documentación fotográfica suficiente, y si hubiese personas fallecidas se tomarán los recaudos necesarios tratando en lo

posible de no mover los cuerpos hasta la llegada del personal de investigación.-

3.11.5 Posterior a la ocurrencia de un accidente o incidente, todo propietario, piloto, explotador, arrendador, o derecho habiente, deberá asegurar o tramitar en el estado de matrícula el reinicio de cualquier tipo de vuelo con la aeronave. -

3.12 DE LA INCONDUCCIÓN DE LA REALIZACIÓN DE UNA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE Y/O INCIDENTE AERONÁUTICO. -

3.12.1 En caso que la AIA considere inconducente la realización de una investigación de un accidente e incidente informará de ello a la Autoridad de Aviación Civil detallando los motivos y tratará de extraer las informaciones posibles con fines de clasificación estadística y prevención de accidentes. -

CAPÍTULO 4.

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 I – Organización y planificación (Doc. 9756) y en el sitio web Investigación de accidentes de la OACI. -*

4.1 ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO NACIONAL EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES DE OTRO ESTADO CONTRATANTE. -

4.1.1 Responsabilidades del AIA Paraguay. La AIA enviará una notificación de un accidente, un incidente grave, o un incidente que se investigará en el marco de este Reglamento, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a) Al Estado de matrícula;
- b) Al Estado del explotador;
- c) Al Estado de diseño;
- d) Al Estado de fabricación; y
- e) A la Organización de Aviación Civil Internacional en el caso de que la aeronave correspondiente posea un peso (masa) máximo de más de 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor, y al ARCM todos los sucesos sin importar el peso (masa) de la aeronave. -

4.1.2 Sin embargo, cuando la AIA no esté enterada de un incidente grave, o de un incidente que será objeto de investigación, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, debe enviar una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso. -

Nota 1.- *El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (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 Anexo 12 – Búsqueda y salvamento. -*

4.2 FORMATO Y CONTENIDO. -

4.2.1

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

- a) En el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura SINCID; y en el caso de incidentes 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 los 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;
- 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, 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, 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 autoridad de investigación de accidentes del Estado del suceso; y
- m) Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas. -

Nota 1.- La abreviatura de cuatro letras “YLYX”, junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de ocho letras para los mensajes enviados por la AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes 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 investigación de accidentes e incidentes de aviación Parte I – Organización y planificación (Doc. 9756) contiene texto 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. -*

4.3 IDIOMA. -

4.3.1 La notificación se preparará en el idioma español, o siempre y cuando sea factible y se posean los recursos, en el idioma inglés, siempre que sea posible hacerlo sin ocasionar demoras excesivas.

-

4.4 INFORMACIÓN ADICIONAL. -

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

4.5 RESPONSABILIDAD EN CALIDAD DE ESTADO DE MATRÍCULA, ESTADO DEL EXPLOTADOR, ESTADO DE DISEÑO Y ESTADO DE FABRICACIÓN. -

4.5.1 Información – Participación. La AIA, en calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación debe acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente. -

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

***Nota 1.-** De conformidad con 5.18, 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 5.22, 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 la AIA como Autoridad AIG 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. -

4.5.3 Al recibirse la notificación, en calidad de Estado del explotador, la AIA suministrará al Estado del suceso, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave. -

4.6 ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DEL ESTADO DE MATRÍCULA, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO. -

4.6.1 Responsabilidad en calidad de estado de matrícula. Cuando la AIA instituye la investigación de un accidente o incidente en calidad de Estado de matrícula, enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en 4.2 y 4.3 con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a) Al Estado del explotador;
- b) Al Estado de diseño;
- c) Al Estado de fabricación; y
- d) A la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuando la aeronave involucrada tenga un peso (masa) máximo superior a 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor y al ARCM todos los sucesos sin importar el peso (masa) de la aeronave. -

Nota 1.- *El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirán, en la mayoría de los casos, “el medio más apropiado y 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 Anexo 12 – Búsqueda y Salvamento.*

4.7 RESPONSABILIDAD EN CALIDAD DE ESTADO DEL EXPLOTADOR, ESTADO DE DISEÑO Y ESTADO DE FABRICACIÓN. -

4.7.1 Información – Participación. La AIA, en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño o el Estado de fabricación debe acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente (véase 1.1). -

4.7.2 Al recibir la notificación, en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación, la AIA suministrará al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que dispongan respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente. La AIA también comunicará al Estado de matrícula y si se tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de su llegada. -

Nota 1. — *De conformidad con 5.17, 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 5.18, 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.*

4.7.3 Al recibir la notificación, en calidad de Estado del explotador, la AIA suministrará al Estado de matrícula, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave. -

4.8 NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL. -

4.8.1 Todo piloto al mando de una aeronave que esté involucrada en un accidente, o si esa persona está herida seriamente o mortalmente, o si esa aeronave está perdida, el explotador, arrendador, propietario, personal de operaciones o mantenimiento, notificará el accidente o incidente inmediatamente y de forma directa al CIPAA. -

Nota. - *Toda persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente, tiene la obligación de notificar de inmediato al AIA por el medio más rápido que se disponga. -*

4.9 La notificación será de una manera aceptable para la AIA y contendrá, hasta donde sea comprobable: 1) Fecha y hora del accidente; 2) Naturaleza del accidente; 3) Tipo, nacionalidad y marcas de registro de la aeronave; 4) Nombre del explotador o del propietario de la aeronave; 5) Lugar del suceso o localización de la última posición conocida de la aeronave con referencia a un punto geográfico de fácil identificación; 6) Nombre del piloto al mando de la aeronave; 7) Tipo de operación; 8) Último punto de salida de la

aeronave; 9) Próximo punto de aterrizaje previsto de la aeronave; 10) Descripción de las condiciones del cielo, precipitación, velocidad del viento y visibilidad; 11) Número de personas a bordo de la aeronave; 12) Número de tripulantes y pasajeros fallecidos o gravemente heridos como resultado del accidente; 13) Número de personas fallecidas o gravemente heridas como resultado del accidente que no son tripulantes o pasajeros; 14) Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas; y 15) Detalles de daños de la aeronave. -

CAPÍTULO 5.

INVESTIGACIÓN.

5.1 DATOS REGISTRADOS - ACCIDENTES E INCIDENTES

5.1.1 RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN. -

5.1.2 Accidentes e Incidentes que se producen en el territorio nacional.

Estado del suceso. La AIA instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente o incidente 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 e incidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, la AIA empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación. -

La AIA deberá instituir una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave y será responsable de realizarla. 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, la AIA como estado del suceso deberá facilitar la investigación por todos los medios. -

La AIA instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave e incidentes cuando la aeronave tenga un peso (masa) máximo superior a 2.250 kg y menor según corresponda. Se 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 AIA empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación. -

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 la investigación se delega totalmente a otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que ese Estado u organización regional 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, la AIA conservará la responsabilidad de la realización de la investigación. -*

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

Nota 4 - En el caso de incidentes graves, la AIA 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 podría 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). -

Nota 6 – La delegación de una investigación no exime al Estado del Suceso de sus obligaciones en el marco de este Reglamento. -

Nota 7 – Lo dispuesto en 5.1.3 no da necesariamente al Estado que hace la solicitud el derecho de acceso al lugar del accidente, a los restos de la aeronave ni a ninguna otra prueba o información que se encuentre dentro del territorio del Estado del Suceso. -

Si la AIA no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, como se especifica en 5.1 y 5.1.4, el Estado de Matrícula o, en su defecto, el Estado del Explotador, el Estado de Diseño o el Estado de Fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito a la AIA que delegue la realización de dicha investigación. Si la AIA da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.

5.2 ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN DENTRO DEL TERRITORIO DE UN ESTADO NO CONTRATANTE. -

5.2.1 Estado de matrícula. 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 AIA como Estado de matrícula o, en su defecto, como Estado del explotador, Estado de diseño o el Estado de fabricación realizará la investigación en colaboración con el Estado del Suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, debería efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga. -

5.3 ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN FUERA DEL TERRITORIO DEL CUALQUIER ESTADO. -

5.3.1 Estado de matrícula. Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, la AIA, como Estado de matrícula asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del

accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado o a una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuo. -

5.3.2 La AIA solicitará la ayuda a los Estados más próximos al lugar de un accidente que haya ocurrido en aguas internacionales, así también proveerá reciprocidad a los demás Estados que lo soliciten. -

5.3.3 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, La AIA como el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, deberá instituir y realizar una investigación. Sin embargo, podrá delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado u organización regional, por acuerdo y consentimiento mutuos. -

5.3.4 Si la AIA en su carácter de Estado de Matricula no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes; como se especifica en 5.3.1, el Estado del Explotador o, en su defecto, el Estado de Diseño o el Estado de Fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito al CIPAA que delegue la realización de dicha investigación. Si la AIA da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes; el Estado que haya hecho la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.

Nota – *Lo dispuesto en 5.3.4 no exime a la AIA de sus obligaciones en el marco de este Reglamento.*

5.4 ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN. -

Nota. — *El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756) contiene texto de orientación para la organización, realización y control de la investigación.*

5.4.1 Responsabilidades. -

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

5.4.2 La AIA gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este Reglamento. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

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

- b) La protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en 5.12;
- 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. -

5.4.3 Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La AIA 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. -

5.4.4 Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente reglamento será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad. -

Nota. - *Puede lograrse la separación si la investigación la realizan conjuntamente los investigadores expertos de la AIA y los Peritos Técnicos Aeronáuticos judiciales. Para ello será necesaria la coordinación entre ambos los procedimientos en el lugar del accidente según lo indicado en 5.10, y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en 5.12.-*

5.4.5 La AIA deberá establecer políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Éstos deberán incluir: organización y planificación; investigación; e informes. -

Nota. — *En el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de la AIA se proporciona orientación relativa a las políticas y procedimientos para las investigaciones, conforme al (Doc. 9962).*

5.4.6 La AIA asegurará que todas las investigaciones se realicen de conformidad con las disposiciones de éste Reglamento y el Anexo 13 al Convenio de Chicago, garantizando que se tenga acceso ilimitado a todo el material probatorio disponible sin demora. -

5.4.7 La AIA deberá coordinar los trabajos con las autoridades Judiciales de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por procedimientos administrativos o judiciales. -

Nota. - *La cooperación puede lograrse mediante 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 de etapas de cada*

proceso; intercambio de información; uso apropiado de la información sobre seguridad operacional; y resolución de conflictos. -

5.5 INVESTIGADOR A CARGO (IIC) – DESIGNACIÓN. -

5.5.1 El Investigador Encargado será el Coordinador General de la AIA en todos los casos, pudiendo designar a otra persona idónea, quien será responsable y estará a cargo de la investigación técnica, y que ésta se inicie inmediatamente. -

5.6 INVESTIGADOR A CARGO (IIC) – ACCESO Y CONTROL. -

5.6.1 El investigador encargado tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los Registradores de Vuelo y los registros de comunicaciones ATS, video presentación Radar, CCTV, 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. –

Datos registrados – Accidentes e incidentes

Registradores de vuelo

5.7 REGISTRADORES DE VUELO - ACCIDENTES E INCIDENTES

Registradores de vuelo

5.7.1 Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un accidente o incidente. La AIA debe garantizar que se tomen las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora. -

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

- 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 6 Operación de aeronaves, Partes I, II y III, figuran los requisitos relativos a las grabaciones de los registradores de vuelo.*

Grabaciones con base en tierra

5.7.2.1 En la investigación de un accidente o incidente se utilizarán de manera efectiva las grabaciones con base en tierra

Nota. *- En el Anexo 11 Servicios de tránsito aéreo Capítulo 6, figuran los requisitos relativos al registro de datos de vigilancia y comunicaciones ATS.*

5.7.3 Los gastos que demanden; la decodificación para la lectura de los registradores de vuelo, estudios y ensayos de componentes, hélices, motores y otros elementos o accesorios relacionados con esta tarea; asimismo como el transporte, viáticos y movilidad de los investigadores de la AIA, estará exclusivamente a cargo del propietario de la aeronave o su explotador, o en su defecto los derechos habientes.

5.7.4 El IIC tendrá bajo su custodia directa los registradores de vuelo, y demás partes y componentes, asimismo transportará personalmente (o designara otra persona idónea de su confianza para ello), hasta el Estado cuyas instalaciones serán utilizadas para su desgravación, análisis, pericias y ensayos, salvo casos excepcionales que no ameriten un tratamiento exclusivo, para lo cual podrá delegarse esa responsabilidad a otro Estado, entidad u organismo. -

5.8 AUTOPSIAS. -

5.8.1 Cuando se realice la investigación de un accidente mortal, se coordinará con el Ministerio Público u otras Autoridades, para que se efectúe una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa. -

Nota. - *En el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc. 8984) y en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756) se proporcionan en detalle orientaciones relativas a las autopsias, conteniendo el primero de ellos directrices detalladas sobre las pruebas de toxicología.*

5.9 EXÁMENES MÉDICOS. -

5.9.1 Cuando corresponda, la AIA solicitará que se realice el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuará un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberán llevarse a cabo lo antes posible. -

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 civil (Doc. 8984) figura orientación relativa a exámenes médicos.* -

5.10 COORDINACIÓN – AUTORIDADES JUDICIALES. -

5.10.1 La AIA coordinará a través del Investigador Encargado con 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. -

Nota 1.- *La responsabilidad que tiene la AIA de hacer esa coordinación, se especifica en 5.1.-*

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

Nota 3.- *Todo posible conflicto 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. -*

5.11 NOTIFICACIÓN A LAS AUTORIDADES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN. -

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

5.11.2 Cuando una aeronave haya sufrido un accidente o incidente y se constate de que estaba siendo utilizada con fines ilícitos, la AIA notificará a las autoridades pertinentes para que tomen intervención. –

5.12 PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES. -

5.12.1 La AIA no dará a conocer los registros siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la autoridad competente designada por el Estado Paraguayo determine, de conformidad con la legislación nacional y con sujeción al Apéndice 2 y a 5.12.7, que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones;

- 5.12.1.1 Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas;
- 5.12.1.2 Los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son:
- 5.12.1.2.1 todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
- 5.12.1.2.2 todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- 5.12.1.2.3 la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- 5.12.1.2.4 las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
- 5.12.1.2.5 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
- 5.12.1.2.6 el proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente. -
- 5.12.2 La AIA determinará si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados en 5.12, cualquier otro registro obtenido o generado como parte de la investigación de un accidente o incidente. -
- 5.12.3 Estas informaciones se incluirán 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.** - *Los registros citados en 5.12 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 podría 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.* -
- 5.12.4 La AIA no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente. -
- 5.12.5 La AIA se asegurará de 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. -

5.12.6 En la medida de lo posible, La AIA debería conservar copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación. -

5.12.7 La AIA adoptará medidas para asegurarse de que el contenido de sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no sea divulgado al público. -

5.12.8 La AIA, cuando expida o reciba un proyecto de informe final adoptará medidas para cerciorarse de que no sea divulgado al público. -

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.*

5.13 REAPERTURA DE LA INVESTIGACIÓN. -

5.13.1 Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la AIA deberá proceder a reabirla. Sin embargo, cuando la AIA no sea el que la instituyó, deberá primero obtener el consentimiento del Estado u organismo que instituyó la investigación. -

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. -*

5.14 RESPONSABILIDAD CON OTROS ESTADOS. -

5.14.1 Información – Accidentes e Incidentes. Cuando lo solicite el Estado que realiza la investigación del accidente o incidente. La AIA facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea. -

Nota. - *Véase también 5.15.1.*

5.14.2 La AIA debería determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, con otros Estados, antes de proceder a intercambiarla entre sí, para fines de investigación de un accidente o incidente. -

5.14.3 La AIA solicitará a todo Estado cuyas instalaciones o servicios hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados por la aeronave antes del accidente o incidente, toda la información pertinente que posea. De igual manera, si dichas instalaciones o servicios hayan sido utilizados dentro del territorio Nacional, facilitará al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que posea. –

5.15 RESPONSABILIDAD EN CARÁCTER DE ESTADO DE MATRÍCULA Y/O ESTADO DEL EXPLOTADOR. -

5.15.1 Registradores de vuelo – Accidentes e incidentes graves. 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 del Estado que realiza la investigación, la AIA proporcionará a esta autoridad 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 5.15.1, 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.

5.15.2 Información Organizacional. Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, La AIA como Estado de matrícula y/o Estado del explotador, proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave. -

5.16 PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN. -

Nota. - Nada en este Reglamento tiene la intención de implicar que el representante acreditado y los asesores de un Estado hayan de estar siempre presentes durante la realización de la investigación. -

5.17 PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN DEL ESTADO DE MATRÍCULA, ESTADO DEL EXPLOTADOR, ESTADO DE DISEÑO Y ESTADO DE FABRICACIÓN. -

5.17.1 Derechos. El Estado de matrícula, Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación, tendrán derecho a nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación. -

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

5.17.2 El Estado de matrícula o el Estado del explotador podrá nombrar uno o más asesores, propuestos por el explotador, para asistir a su representante acreditado. -

5.17.3 Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, la AIA invitará al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por esta autoridad. -

5.17.4 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. -

5.17.5 Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, la AIA invitará 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. -

5.18 OBLIGACIONES. -

5.18.1 Cuando la AIA realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 2.250 kg, podrá solicitar expresamente la participación del Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño o del Estado de fabricación. Los Estados interesados podrán designar cada uno un representante acreditado. -

Nota 1.- Nada de lo dispuesto en 5.18 trata de impedir que la AIA solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave que nombre representantes acreditados cuando la AIA 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 5.18 trata de impedir que la AIA solicite al Estado de diseño y al Estado de fabricación que presten ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en 5.18.-

5.19 PARTICIPACIÓN DE OTROS ESTADOS. -

5.19.1 Derechos. Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la AIA, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma. -

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. -

5.20 PRERROGATIVAS DEL REPRESENTANTE ACREDITADO. -

5.20.1 Asesores. Un Estado que tenga derecho a nombrar un Representante Acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación. -

Nota 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 de sus asesores y equipo, está prevista en el Anexo 9 – Facilitación. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada. -*

5.20.2 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. -

5.21 PARTICIPACIÓN. -

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

5.21.1.1 Visitar el lugar del accidente;

5.21.1.2 Examinar los restos de la aeronave;

5.21.1.3 Obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;

5.21.1.4 Tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;

5.21.1.5 Obtener copias de todos los documentos pertinentes;

5.21.1.6 Participar en el examen del material grabado;

5.21.1.7 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;

5.21.1.8 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

5.21.1.9 Aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación. -

5.21.2 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 el 5.19.-

Nota 1.- *Se sobre entiende que la forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes de la AIA 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. -

5.22 OBLIGACIONES. -

5.22.1 Los representantes acreditados y sus asesores:

5.22.1.1 Proporcionarán a la AIA toda la información pertinente de que dispongan; y

5.22.1.2 No divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito de la AIA. -

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

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

5.23.1 Derechos y prerrogativas. 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:

5.23.1.1 Visitar el lugar del accidente;

5.23.1.2 Tener acceso a la información fáctica pertinente que la AIA apruebe para divulgación al público, así como la información sobre el progreso de la investigación; y

5.23.1.3 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 Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc. 9973) se proporcionan directrices relativas a dicha asistencia. -

5.23.2 La AIA debería divulgar, al menos durante el primer año de la investigación, información fáctica comprobada e indicar el progreso de la investigación de manera oportuna. -

CAPÍTULO 6.

INFORME FINAL. -

6.1 INFORME FINAL.

- 6.1.1 La AIA utilizará el formato del informe final que figura en el Apéndice 1, en el Manual de redacción de informes de accidentes e incidentes de aviación y en el Manual de Investigación de Accidentes e incidentes de Aviación. Sin embargo, podrá adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente. –

Nota. – *El informe final será firmado por el Coordinador General, el jefe del DIAA y el o los investigadores que elaboren el informe. -*

6.2 RESPONSABILIDAD DE TODO ESTADO. -

- 6.2.1 Divulgación de la información – Consentimiento. Los Estados no pondrán en circulación, ni publicarán, ni permitirán 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 AIA, a menos que ya se haya difundido o hecho público tales informes o documentos por éste órgano. -

6.3 RESPONSABILIDAD DEL ESTADO – CONSULTAS. -

- 6.3.1 La AIA enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

- 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 5.

- 6.3.2 En el caso de que la AIA reciba comentarios en el plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, los adjuntará a dicho informe. Si no se recibe comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, se hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en 6.4, a menos que los Estados

interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo. -

Nota 1.- *Nada que figure en el presente Reglamento está destinado a impedir que la AIA consulte a otros Estados tales como aquéllos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme a 5.23.1.-*

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.- *Para el envío del proyecto de informe final a los Estados destinatarios, la AIA utilizará 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. -*

6.3.3 La AIA enviará, por intermedio del AIG del Estado del explotador, una copia del proyecto de informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final. -

6.3.4 La AIA enviará, por intermedio del AIG 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. -

6.4 ESTADOS QUE RECIBEN LA INFORMACIÓN. -

6.4.1 La AIA enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

- 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 de cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves,
- h) A todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos. –

6.5 DIFUSIÓN DEL INFORME FINAL. -

6.5.1 En pro de la prevención de accidentes la AIA pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible y, si se puede, en un plazo de 12 meses. -

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

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

6.5.3 Cuando la AIA haya realizado la investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 5.700 kg y ha hecho público un informe final, enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final. -

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 1.-

6.6 RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL. -

6.6.1 La AIA 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. -

Nota. - Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, la AIA tendrá precedencia; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación pueden formular dichas recomendaciones después de coordinarse con la AIA. -

6.6.2 La AIA enviará, de ser necesario, en carta de envío fechada, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esta Organización. -

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. -

6.7 RESPONSABILIDAD DLA AIA CUANDO RECIBA O FORMULE RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL. -

Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional. Una vez que la AIA 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. -

Nota. - *Nada de lo expuesto en este Reglamento está destinado a impedir que la AIA formule propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones sobre seguridad operacional. -*

La AIA cuando realice la investigación y formule una recomendación en materia de seguridad operacional implantará procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación recibida de conformidad con la norma 6.7.1.-

Cuando la AIA reciba una recomendación en materia de seguridad operacional implantará procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación. -

Nota. - *El manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756), Parte IV – Redacción de informes, contiene directrices para la definición, formulación y seguimiento de las recomendaciones de seguridad operacional. -*

6.7.1 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

Cuando la AIA emita una recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) comunicará a la OACI la formulación de dicha recomendación y sus respuestas por carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

Nota. - *La SRGC y las respuestas se registran en una base de datos central de la OACI puesta a disposición del público.*

CAPÍTULO 7.

NOTIFICACIÓN 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:*

- a) Informe preliminar;
- b) Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación. -

7.1 INFORME PRELIMINAR. -

7.1.1 Responsabilidades. -

7.1.2 Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg. Cuando se trate de un accidente de una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 2 250 kg, la AIA enviará el informe preliminar:

- a) Al Estado de matrícula;
- 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

7.2 ACCIDENTES DE AERONAVES DE 2.250 KG O MENOS. -

7.2.1 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 Estados, la AIA enviará el informe preliminar:

- a) Al Estado de matrícula;
- 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

7.3 IDIOMA. -

7.3.1 La AIA presentará el informe preliminar a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la OACI. -

7.4 DESPACHO. -

7.4.1 El informe preliminar se enviará por facsímile, correo electrónico o correo aéreo dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente a menos que se haya enviado anteriormente el informe de datos sobre el accidente/incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible. -

7.5 INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTE/INCIDENTES DE AVIACIÓN. -

7.5.1 Responsabilidades. -

7.5.2 Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg. Cuando la AIA realice una investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo superior a 2.250 kg, enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional y al ARCM, cuando corresponda. -

7.6 INFORMACIÓN ADICIONAL. -

7.6.1 La AIA suministrará a los Estados que lo soliciten, información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación. -

7.7 INCIDENTES DE AERONAVES DE MÁS DE 5.700 KG. -

7.7.1 Cuando la AIA realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 5.700 kg, enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional y al ARCM. -

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. -

7.8 INFORME DE DATOS AL ARCM. -

7.8.1 Accidentes de aeronaves de 2.250 kg o menos. Cuando la AIA realice la investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de 2.250 kg o menos, enviará lo antes posible, después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión al ARCM. -

- 7.8.2** Incidentes de aeronaves de 5.700 kg o menos. Cuando la AIA realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de 5.700 kg o menos, enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación al ARCM. -

CAPÍTULO 8.

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 Reglamento. En el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859) figura más amplia orientación. -*

8.1 APLICABILIDAD. -

8.1.1 Las especificaciones del presente capítulo, se aplican a la seguridad de vuelo en general y tienen por finalidad favorecer la Prevención de Accidentes e Incidentes, mediante la recopilación y el análisis de los datos referente a la seguridad operacional, y un rápido intercambio de informaciones de las mismas para mitigar los riesgos en las operaciones aéreas. -

Nota. - *La AIA en el campo de la prevención de accidentes tiene una función única de asesoría y no ejecutiva. -*

8.2 MEDIDAS RÁPIDAS EN MATERIA DE PREVENCIÓN. -

8.2.1 La AIA podrá recomendar, durante la fase de la investigación de un accidente o incidente, cualquiera que sea el lugar que haya ocurrido, a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, tomar las medidas preventivas necesarias que sean precisas rápidamente, para evitar sucesos similares. -

8.3 ANÁLISIS DEL INFORME FINAL – MEDIDAS PREVENTIVAS. -

8.3.1 La AIA analizará las informaciones contenidas en sus informes finales sobre los accidentes o incidentes investigados, para determinar las medidas preventivas y realizar las recomendaciones necesarias en pos de la seguridad operacional. -

8.4 RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD – SU DIFUSIÓN E IMPLEMENTACIÓN. -

8.4.1 La AIA enviará, de ser necesario, todas las recomendaciones en materia de seguridad, resultante de sus investigaciones a las autoridades encargadas de las investigaciones de accidentes de otro u otros Estados involucrados y, cuando comprendan documentos de la OACI, se remitirá a ésta Organización. -

8.4.2 La AIA enviará todas las recomendaciones en materia de seguridad resultante de sus investigaciones e inspecciones a las entidades y

estamentos que se consideren necesarios a nivel nacional y la DINAC será responsable de exigir el cumplimiento de las mismas, además realizará el seguimiento correspondiente. -

8.4.3 La distribución de los Informes Anuales de la AIA, son libres siempre que se omitan en ellos la identidad de las personas físicas involucradas en los accidentes o incidentes investigados. -

8.5 BASES DE DATOS Y MEDIDAS PREVENTIVAS. -

8.5.1 La AIA establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y recomendar las medidas preventivas necesarias. -

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

8.5.2 Las autoridades estatales encargadas de la aplicación del SSP pueden tener acceso a la base de datos de accidentes e incidentes de la AIA, en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional. -

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. -*

8.5.3 Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional provenientes 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 AIA deberá transmitir las a dicha organización por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en ese Estado. -

8.6 PROGRAMAS TENDIENTES AL AUMENTO DE LA SEGURIDAD. -

8.6.1 La AIA elaborará, desarrollará y ejecutará programas, inspecciones, revisiones, verificaciones, cursos de capacitación y otros, en todos los aeródromos y aeropuertos del país, que se consideren necesarios para el aumento de los márgenes de seguridad en el ámbito de la aviación. -

8.6.2 Organizaciones ajenas a la DINAC; instituciones, compañías o empresas privadas, podrán participar en los referidos eventos cuando sean invitadas, o a solicitud de los mismos, la AIA podrá orientarlas en materia de prevención. -

- 8.6.3** La AIA, a través del DEPREAA, podrá asesorar y apoyar a entidades ajenas a la DINAC, que realizan actividades aéreas, Aero deportivas y/o festivales, sobre cuestiones de seguridad operacional y prevención de accidentes de aviación, para aumentar el margen de seguridad de vuelo y mitigar los riesgos de las operaciones. -
- 8.7** **REPORTE DE PELIGRO (REPEL) E IMPACTO AVIARIO (IBIS).**
-
- 8.7.1** Los reportes de peligro son considerados como programas específicos de captación de riesgo en el campo de la prevención de accidentes de aviación.
- 8.7.2** Los REPES e IBIS, en todos los casos serán estrictamente c confidenciales y de uso exclusivo de CIPAA, quien protegerá la fuente de información y transcribirá solamente las partes relevantes de la misma forma objetiva durante su procesamiento.
- 8.7.3** Todos los REPEL e IBIS, sin excepción serán tramitadas a través del CIPAA; este derivará directamente a las dependencias, organizaciones, entidades o personas afectadas, para que las mismas se expidan sobre las cuestiones solicitadas en el marco de la investigación, en un plazo no mayor a setenta y dos (72) horas y será devuelto dentro del citado plazo al CIPAA para su trámite correspondiente.
- 8.8** **CITACIÓN. -**
- 8.8.1** La AIA, en marco de los reportes presentados, instruirá la investigación correspondiente, citará o solicitará informes a todos los entes, organizaciones, personas físicas o jurídicas que tengan vinculación al hecho acontecido como; empresas, aeroclubes, propietarios, pilotos, mecánicos, despachadores de vuelo testigos, interpretes, peritos, depositarios u otras personas que considere necesario. Dicha citación o solicitud de informe será realizada por escrito u otros medios y enviada por el medio más rápido disponible. -
- 8.9** **DE LA NO COMPARECENCIA. -**
- 8.9.1** La no comparecencia de la persona citada o la no presentación del informe requerido por la AIA, dará lugar a la aplicación de las disposiciones reglamentarias que en derecho corresponda, (serán pasibles de consecuencias jurídicas por obstrucción de la investigación), se realizará un informe pertinente a la no presencia a la citación o la no presentación del informe requerido en el plazo estipulado, y derivará en otros estamentos legales, para que prosiga su curso la investigación. -
- 8.9.2** Siendo la prevención de accidentes e incidentes de aviación parte del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP), la AIA establecerá un sistema obligatorio de reporte de accidentes e

incidentes, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o potenciales de seguridad. -

8.9.3 Asimismo, la AIA establecerá un sistema voluntario de reporte de accidentes e incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o potenciales de seguridad que no puedan ser recopilados por el sistema obligatorio de reporte de accidentes e incidentes. El sistema voluntario de reporte ha de ser sin aplicación de sanciones y proporcionará la protección a las fuentes de la información. Un entorno no punitivo y protegiendo a la fuente de información es fundamental para promover las acciones voluntarias de reportes. -

8.9.4 La AIA promoverá la prevención de accidentes e incidentes mediante la recopilación y el análisis de datos de seguridad a través del intercambio oportuno de la información de seguridad en el marco del programa de seguridad operacional del Estado, a través de monitoreo, inspecciones, verificaciones, revisiones a los Aeródromos, Aeropuertos, Hangares, Aeroclubes, Talleres, Pistas Rurales (públicas o privadas), Festivales Aéreos, Aero ferias, etc., teniendo en cuenta que el principio de seguridad prima sobre cualquier otro, ya que es el más elemental de los objetivos de la aviación civil que pregonan la OACI.

8.10 **PROGRAMA DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES (LOSA).** -

8.10.1 Dentro del programa de prevención, la AIA elaborará un sistema de recopilación y análisis de datos de la seguridad operacional, y que se efectuará a todos los aeródromos, aeropuertos, explotadores y proveedores de los servicios aeronáuticos, realizando relevamiento de datos, inspecciones, encuestas, revisiones de los procedimientos, para detectar el peligro y mitigar los riesgos en las operaciones. –

8.10.2 Si al tramitar un REPEL se evidencia una transgresión a los reglamentos la AIA remitirá los documentos a la Asesoría Jurídica para su procesamiento. -

CAPÍTULO 9.

INSTRUCCIÓN. –

9.1 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN. -

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

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

9.1.3 La AIA establecerá e implantará un sistema para llevar el registro de la instrucción que reciben sus investigadores, Programa de Instrucción (PDI), incluida la OJT. -

9.1.4 La AIA podrá otorgar Diplomas y Certificados de cursos, seminarios y recurrentes realizados, como, asimismo, podrá conceder medallas y reconocimientos especiales a funcionarios, y a toda persona, empresa o instituciones que han prestado su apoyo y contribución a la Seguridad de Vuelo. -

ADJUNTO A.

1. **DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS. -**
- 1.2 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. -
- 1.3 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. -
- 1.4 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. -
- 1.5 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:

- 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, INCIDENTES GRAVES E INCIDENTES QUE SE INVESTIGARÁN. –

Procedente de	Respecto de	Destinatario	Referencia DINAC R 13
Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo.-	-Estado de matrícula; -Estado del explotador; -Estado de diseño; -Estado de fabricación; -ARCM; -OACI, (cuando la aeronave supere los 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor).-	4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de todo tipo.-	-Estado del explotador; -Estado de diseño; -Estado de fabricación; -ARCM; -OACI (cuando la aeronave supere los 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor).-	4.8

2. INFORME FINAL. -

2.1 Accidentes e incidentes dondequiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia DINAC R13
Estado que realiza la investigación	Informe final	Aeronaves de todo tipo	-Estado que instituye la investigación; -Estado de matrícula; -Estado del explotador; -Estado de diseño; -Estado de fabricación; -Estado interesado por parecer nacionales; -Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores.-	6.4
		Aeronaves de más de 5.700 kg	-OACI, -ARCM	6.7

3. INFORME ADREP/ECCAIRS. -

3.1 Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran. -

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia DINAC R13
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
		Accidentes de aeronave de 2.250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés.-	Ídem, excepto OACI.-	7.2
	informe de datos sobre accidentes	Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg.	-OACI.-	7.5
	informe de datos sobre incidentes	Incidentes de aeronaves de más de 5.700 kg.	-OACI.-	7.7

4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES. -

4.1 Asuntos de seguridad operacional de interés para otros Estados.-

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia DINAC R13
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 1:
 - 1.1 **Incidente grave.** Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.-
 - 1.2 Puede haber una alta probabilidad de que ocurra un accidente si no quedan defensas de seguridad operacional o las que quedan son pocas para impedir que el incidente llegue a ser un accidente. A fin de determinar si este es el caso, puede efectuarse un análisis basado en el riesgo del suceso (que tenga en cuenta el escenario más verosímil que pudiera propiciar una intensificación del incidente y la eficacia de las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente) como sigue:
 - a) considerar si hay un escenario verosímil en el que este incidente podría haber llegado a ser un accidente; y
 - b) evaluar las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente como:
 - efectivas, si quedaran varias defensas que tuvieran que fallar simultáneamente; o
 - limitadas, si quedaran pocas defensas, o ninguna, o cuando el accidente se evitó providencialmente. Considerar tanto el número como la solidez de las demás defensas entre el incidente y el posible accidente. No considerar las defensas que fallaron sino únicamente las que tuvieron efecto y las defensas aún restantes.

Nota 1.- *El escenario más verosímil se refiere a la evaluación realista de las lesiones y/o daños resultantes del posible accidente.*

Nota 2.- *Las defensas incluyen los miembros de la tripulación y su instrucción y procedimientos, ATC, las alertas (dentro y fuera de la aeronave), los sistemas de la aeronave y las redundancias, el diseño estructural de la aeronave y la infraestructura del aeródromo. La combinación de estas dos evaluaciones ayuda a determinar qué incidentes son incidentes graves:*

		<i>b)Defensas restantes entre el incidente y el posible accidente</i>	
		<i>Efectivas</i>	<i>Limitadas</i>
<i>a)Escenario más verosímil</i>	<i>Accidente</i>	<i>Incidente</i>	<i>Incidente grave</i>
	<i>No Accidente</i>	<i>Incidente</i>	

1.2

Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos de incidentes que podrían ser graves. Sin embargo, la lista no es exhaustiva y dependiendo del contexto, los ejemplos que contiene pueden no clasificarse como incidentes graves si quedan defensas efectivas entre el incidente y el escenario verosímil. -

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. -

Colisiones que no se clasifiquen como accidentes. -

Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen. -

Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada. -

Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada. -

Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje, una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizaje tales como calzadas. -

Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren repliegado que no se clasifique como accidente.

Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.

Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial. -

Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores. -

Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia. -

Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes. -

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

Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo. -

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

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

Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista (Runway Excursión) por el costado (VERR OFF) o cabecera (OVER RUN). -

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. -

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

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

ADJUNTO D.

DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO. -

1. RESPUESTA INICIAL. -

1.1 Después de un accidente grave, la AIA puede enfrentarse 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. -

1.2 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 la AIA, haga arreglos oportunos para proceder a la lectura de los registradores de vuelo en una instalación apropiada. -

2. SELECCIÓN DE LA INSTALACIÓN. -

2.1 La AIA 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. -

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

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

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

3. PARTICIPACIÓN DEL ESTADO DE FABRICACIÓN (O DISEÑO) Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR. -

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

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

4. PROCEDIMIENTOS RECOMENDADOS. -

4.1 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. -

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

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

4.4 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. -

4.5

La AIA 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.

1. **ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE. -**
- 1.1 Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente, aunque el daño se limite al motor. -
- 1.2 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. -
- 1.3 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. -
- 1.4 Un radio hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas. -
- 1.5 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. -
- 1.6 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. -
- 1.7 Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente. -
- 1.8 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. -
- 1.9 Los sucesos que involucren una evacuación de emergencia no se consideran accidentes a menos que alguna persona sufra lesiones graves o la aeronave haya experimentado daños importantes. -

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

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

Nota 3.- *El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no debería utilizarse como única guía para determinar si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente. Análogamente, una aeronave puede considerarse como “pérdida de casco” porque su reparación no resulta económica, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente. -*

ADJUNTO F.

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

1. INTRODUCCIÓN. -

- 1.1** La protección de la información sobre seguridad operacional es esencial para garantizar su continua disponibilidad, ya que el uso de información sobre seguridad operacional para fines que no se relacionan con la seguridad operacional puede impedir la disponibilidad futura de esa información y afectar en forma adversa dicha seguridad. Este hecho se reconoció durante el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, cuando ésta tomó nota de que es posible que las leyes y reglamentos nacionales existentes de muchos Estados no aborden en forma adecuada la manera de proteger la información sobre seguridad operacional de un uso inapropiado. -
- 1.2** La orientación que figura en este adjunto tiene, por lo tanto, el propósito de asistir en la promulgación de nuestras leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia. El objetivo consiste en impedir que se haga un uso inapropiado de la información recopilada exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación. -
- 1.3** Debido a los diferentes sistemas jurídicos existentes, la orientación jurídica debe dar a la flexibilidad de redactar leyes y reglamentos de acuerdo con las políticas y prácticas nacionales. -
- 1.4** La orientación que figura en este adjunto toma, así, la forma de una serie de principios que se han extraído de ejemplos de leyes y reglamentos nacionales ofrecidos por los Estados. Los conceptos que se describen con estos principios podrían adoptarse o modificarse para satisfacer las necesidades específicas de las autoridades que promulgan las leyes y reglamentos para proteger la información sobre seguridad operacional. -
- 1.5** En este adjunto:
- a) Por información sobre seguridad operacional se entiende aquella que ha sido establecida con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación y reúne los requisitos para ser protegida en condiciones específicas de acuerdo con 3.1;

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

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

2. PRINCIPIOS GENERALES. -

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

seguridad operacional de la aviación, y la de administrar debidamente la justicia. -

2.4 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben impedir que ésta se utilice en forma inapropiada. -

2.5 Ofrecer protección para información calificada sobre seguridad operacional en condiciones específicas es parte de las responsabilidades que en materia de seguridad operacional tiene un Estado. -

3. PRINCIPIOS DE PROTECCIÓN. -

3.1 La información sobre seguridad operacional debe reunir los requisitos para ser protegida del uso inapropiado de acuerdo con condiciones específicas en las cuales, entre otras cosas, la recopilación de información se hace para fines explícitos de seguridad operacional y su divulgación impediría su continua disponibilidad. -

3.2 La protección debe ser específica para cada SDCPS, dependiendo de la naturaleza de la información sobre seguridad operacional que contenga. -

3.3 Debe establecerse un procedimiento formal para proteger información calificada sobre seguridad operacional, de acuerdo con condiciones específicas. -

3.4 La información sobre seguridad operacional no deberá utilizarse para fines distintos de aquellos para los que fue recopilada. -

3.5 El uso de información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales, se llevará a cabo sólo bajo garantías adecuadas de la legislación nacional. -

4. PRINCIPIOS DE EXCEPCIÓN. -

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

- a) Exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con la ley, se considere que ha sido con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso;
- b) Una autoridad competente considere que las circunstancias indican razonablemente que el evento puede haber sido originado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad

de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso; o

- c) Mediante un examen de una autoridad competente, se determine que la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que su divulgación pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación pueda tener en la futura disponibilidad de la información sobre seguridad operacional.

-

5. DIVULGACIÓN AL PÚBLICO. -

- 5.1 Con sujeción a los principios de protección y excepción que se resumieron anteriormente, cualquier persona que busque divulgar información sobre seguridad operacional tendrá que justificar dicha divulgación. -

- 5.2 Deberán establecerse criterios formales para la divulgación de información sobre seguridad operacional, y éstos comprenderán, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) La divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para corregir las condiciones que comprometen la seguridad operacional y para cambiar políticas y reglamentos;
- b) La divulgación de la información sobre seguridad operacional no impide su futura disponibilidad a fin de mejorar la seguridad operacional;
- c) La divulgación de información personal pertinente incluida en la información sobre seguridad operacional cumple con las leyes de confidencialidad que resulten aplicables; y
- d) La divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace sin revelar las identidades y en forma resumida o combinada.

-

6. RESPONSABILIDAD DEL CUSTODIO DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL. -

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

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

7. PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN REGISTRADA. -

- 7.1** Considerando que las grabaciones ambientes de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación, como es el caso de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), pueden percibirse como una invasión de la privacidad en el caso del personal de operaciones, situación a la que otras profesiones no están expuestas:
- a) Con sujeción a los principios de protección y excepción anteriores, las leyes y reglamentos nacionales deberán considerar las grabaciones ambientes de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación como información protegida y privilegiada, es decir, como información que merece mayor protección; y
 - b) Las leyes y reglamentos nacionales deberán proporcionar medidas específicas para proteger dichas grabaciones en cuanto a su carácter confidencial y a su acceso al público. Dichas medidas específicas de protección de las grabaciones de las conversaciones en el lugar de trabajo que exige la legislación pueden incluir la emisión de órdenes judiciales de no divulgación al público. -

APENDICE 1.

FORMATO DEL INFORME FINAL. -

1. FINALIDAD. -

- 1.1 Este formato tiene por finalidad presentar el informe final de manera apropiada y uniforme. -
- 1.2 En el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756 de la OACI), se encontrarán indicaciones detalladas para completar cada sección del informe final. -

2. FORMATO. -

- 2.1 Título. El informe final deberá llevar un título que comprenda:
 - a) Nombre del explotador;
 - b) fabricante;
 - c) modelo;
 - d) marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave;
 - e) lugar y fecha del accidente o incidente. -
- 2.2 Sinopsis. A continuación del título figura una sinopsis en la que se describe brevemente toda la información pertinente relativa a la:
 - a) Notificación del accidente a las autoridades nacionales y a autoridades extranjeras;
 - b) identificación de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y representación acreditada;
 - c) organización y marcha de la investigación;
 - d) autoridad que expide el informe y fecha de publicación; y
 - e) termina con un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente. -
- 2.3 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. -

2.3.1 Cada título consiste en un cierto número de subtítulos, como se indica a continuación:

2.4 Apéndices. Los que corresponda. -

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

- 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 sub sección que corresponda. -

3. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS. -

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

- a) Número del vuelo, tipo de operación, último punto de salida, hora de salida (local o UTC), y punto de aterrizaje previsto. -
- b) 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. -
- c) Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local o UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche. -

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

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

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 de este reglamento. -

3.3 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). -

3.4 Otros daños. Breve descripción de los daños sufridos por objetos que no sean la aeronave. -

3.5 Información sobre el personal:

- a) Información pertinente relativa a cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo: edad, validez de las licencias, habilitaciones, revisiones reglamentarias, experiencia de vuelo (total y por tipo) e información pertinente sobre las horas de servicio. -
- b) Breve reseña de los títulos y experiencia de los demás tripulantes. -
- c) Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento, etc., cuando corresponda. -

3.6 Información sobre la aeronave:

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

3.7 Información meteorológica:

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

3.8 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. -

3.9 Comunicaciones. Información pertinente sobre las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico y del servicio fijo aeronáutico y su eficacia. -

3.10 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. -

- 3.11** Registradores de vuelo. Ubicación del registrador de vuelo en la aeronave, su estado después de recuperado y datos pertinentes facilitados por el mismo. -
- 3.12** 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. -
- 3.13** Información médica y patológica. Breve descripción de los resultados de la investigación emprendida y datos pertinentes obtenidos de ella. -
- Nota.** - *La información de carácter médico relacionada con las licencias de la tripulación de vuelo debería incluirse en 1.5 – Información sobre el personal.* -
- 3.14** 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. -
- 3.15** 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. -
- 3.16** Ensayos e investigaciones. Breve indicación de los resultados de los ensayos e investigaciones que haya sido necesario practicar. -
- 3.17** Información organizacional y de dirección. Información pertinente de las entidades y administraciones que influyen en las operaciones de las aeronaves. Las entidades comprenden, por ejemplo, el explotador; los servicios de tránsito aéreo, los organismos que prestan servicios de aerovías, aeródromo y meteorológicos; y las autoridades normativas. La información podría incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, la estructura y funciones de las entidades, sus recursos, situación económica, criterios y normas administrativas y su marco normativo. -
- 3.18** Información adicional. Otra información pertinente no incluida en 1.1 al 1.17.-
- 3.19** Técnicas de investigación útil o eficaz. 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.-

4. ANÁLISIS. -

- 4.1 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. -

5. CONCLUSIONES. -

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

Nota. - Como se establece en 6.1, el formato del informe final de este Apéndice 1 puede adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente. Por consiguiente, la AIA puede utilizar “causas” o “factores contribuyentes”, o ambos, en las Conclusiones. -

6- RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL. -

- 6.1 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. -

7- APÉNDICES. -

- 7.1 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 Capítulo 5, 5.12, 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 5.12 está concebida para tener en cuenta estos aspectos. -*

Nota 2.- *De conformidad con lo dispuesto en 5.12, 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 5.12.-*

1.1 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 5.12, del impacto que podría 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 5.12.-

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
- Los Estados aplicarán las protecciones establecidas en 5.12 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 Los Estados aplicarán a los demás registros citados en 5.12 b), las protecciones enumeradas en 5.12 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. -

3. NO DIVULGACIÓN DE GRABACIONES DE SONIDO O IMAGEN AL PÚBLICO. -

3.1 Los Estados tomarán 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 Anexo, 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. -*

4. AUTORIDAD COMPETENTE. -

4.1 De conformidad con 5.12, 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 podrían 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 podría ser una autoridad judicial. Podría 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. -*

5. ADMINISTRACIÓN DE LA PRUEBA DE EQUILIBRIO DE LOS INTERESES EN CONFLICTO. -

5.1 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 deberá 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.* -

5.2

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 des identificado, 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 podría 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. -*

6. REGISTROS DE DECISIONES. -

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

Nota. - *El Estado podrá 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. -*

7. INFORME FINAL. -

7.1 Recomendación. - A fin de limitar el uso del informe final para fines que no sean la prevención de accidentes e incidentes, los Estados deberían 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 Capítulo 6, 6.5, 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 5.12 del presente reglamento. 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. -*

8. PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES. -

8.1 Recomendación. - En aras de la seguridad operacional y de conformidad con el Capítulo 3, 3.1, de este reglamento, La AIA no obligará al personal de investigación a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios. -
