

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados, Regulación o Documento de Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES</b>  <b>CAPÍTULO 1.DEFINICIONES</b> Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, tienen los significados siguientes:  <b>Accidente.</b> Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:  a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de: — hallarse en la aeronave, o — por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o — por exposición directa al chorro de un reactor,  <i>excepto</i> 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	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (1)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capitulo 1  Referencia  Definiciones	<p>b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y</li> <li>— que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,</li> </ul> <p>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</p> <p>c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.</p> <p>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.</p> <p>Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.</p> <p>Nota 3.— El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1.</p> <p>Nota 4.— En el Adjunto F figura orientación para determinar los daños de aeronave.</p>	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (1)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Aeronave.</b> 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.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (4)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Asesor.</b> Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (6)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Causas.</b> 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.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (11)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Estado de diseño.</b> El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (12)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Estado de fabricación.</b> El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (13)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Estado de matrícula.</b> 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).	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (14)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Estado del explotador.</b> Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (15)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Estado del suceso.</b> Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (16)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Explotador.</b> Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (17)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Factores contribuyentes.</b> 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.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (18)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Incidente.</b> 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.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (20)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Incidente grave.</b> 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.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (27)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	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.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (27)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Informe preliminar.</b> Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (29)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Investigación.</b> 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.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (30)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Investigador encargado.</b> Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.  Nota.— Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (31)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Lesión grave.</b> 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.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (32) (i) (ii) (iii) (iv) (v) (vi)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	Masa máxima. Masa máxima certificada de despegue.	LAR AIG 113 - 113.005 (33)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Programa estatal de seguridad operacional (SSP).</b> Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (36)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Recomendación sobre seguridad operacional.</b> Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (37)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Registrador de vuelo.</b> Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.  Nota.— Véanse en el Anexo 6, Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (38)			
Capítulo 1  Referencia  Definiciones	<b>Representante acreditado.</b> Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.	LAR AIG 113 - 113.005 (a) (39)			



Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 3  Referencia  Patrón	<p><b>PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE</b></p> <p><b>RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL SUCESO</b></p> <p><b>Generalidades</b></p> <p>3.2 El Estado del suceso tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros.</p> <p>Nota 1.— En 5.6 se trata del control sobre los restos de la aeronave.</p> <p>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 asigne solamente a personal capacitado.</p>	LAR AIG 113 - 113.205 (a)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 3  Referencia  Patrón	<b>Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación</b>  3.3 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, el Estado del suceso 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.	LAR AIG 113 - 113.205 (a)			
Capítulo 4  Referencia  Patrón	<b>CAPÍTULO 4.NOTIFICACIÓN</b>  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.	LAR AIG 113 - 113.105 (a)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 4  Referencia  Patrón	Formato y contenido  4.2 La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío por falta de información completa:  a) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;  b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;  c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;  d) habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;  e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;	LAR AIG 113 - 113.105 (b)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 4  Referencia 4.2  Patrón	f) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;  g) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;  h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;  i) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;  j) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado del suceso;  k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;  l) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la 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.	LAR AIG 113 - 113.105 (b)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 5  Referencia  Patrón	<b>CAPÍTULO 5.INVESTIGACIÓN</b>  <b>RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN</b>  ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE	LAR AIG 113 - 113.010 (a), LAR AIG 113 - 113.010 (b)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 5  Referencia  Patrón	<b>Estado del suceso</b>  5.1 El Estado del suceso instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.	LAR AIG 113 - 113.010 (a), LAR AIG 113 - 113.010 (b)			
Capítulo 5  Referencia 5.1.1  Recomendación	Recomendación.— El Estado del suceso debería instituir una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. Dicho Estado podría delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, el Estado del suceso debería facilitar la investigación por todos los medios.	LAR AIG 113 - 113.010 (a), LAR AIG 113 - 113.010 (b)			
Capítulo 5  Referencia 5.1.2  Patrón	El Estado del suceso instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga una masa máxima superior a 2 250 kg. Dicho Estado podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.	LAR AIG 113 - 113.010 (a), LAR AIG 113 - 113.010 (b)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 5  Referencia 5.1.2  Patrón	<p>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.</p> <p>Nota 2.— Cuando toda la investigación se delega en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que ese Estado será responsable de la realización de la investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP. Cuando se delega parte de la investigación, el Estado del suceso generalmente conserva la responsabilidad de la realización de la investigación.</p> <p>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.</p> <p>Nota 4.— En el caso de incidentes graves, el Estado del suceso podrá considerar la posibilidad de delegar la investigación en el Estado de matrícula o el Estado del explotador, en particular cuando se trata de sucesos en los que podría ser ventajoso o más práctico que uno de dichos Estados lleve a cabo la investigación.</p>	LAR AIG 113 - 113.010 (a), LAR AIG 113 - 113.010 (b)			

Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 5  Referencia  Patrón	<b>Generalidades</b>  5.4 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes gozarán de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este Anexo. 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) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;  c) de ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y  d) la redacción del informe final.	LAR AIG 113 - 113.010 (C) (1) (2) (3) (4)			
Capítulo 5  Referencia 5.4  Patrón	Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La autoridad encargada de la investigación de accidentes 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.	LAR AIG 113 - 113.010 (C)			



Referencia del Anexo 13, Enmienda 14	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 5  Referencia  Patrón	<b>Investigador encargado — Acceso y control</b>  5.6 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 ATS, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.	LAR AIG 113 - 113.205 (b)			
Capítulo 5  Referencia  Patrón	<b>Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes</b>  5.7 Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. El Estado que realice la investigación tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.	LAR AIG 113 - 113.210 (a)			

Referencia del Anexo 6, Parte I, Enmienda 38	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Parte I , Capítulo 4  Referencia 4.5.3 Patrón	4.5 Obligaciones del piloto al mando El piloto al mando tendrá la obligación de notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente en relación con el avión, en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia al avión o a la propiedad.	LAR AIG 113 - 113.105 (a) (b)			
Parte I , Capítulo 4  Referencia 4.5.3 Patrón	Nota.— La definición de la expresión “lesión grave” figura en el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.005 (32)			
Parte I , Capítulo 6  Referencia 6.3.4.2.2 Patrón	Para conservar los registros contenidos en los registradores de vuelo, éstos se desconectarán una vez completado el tiempo de vuelo después de un accidente o incidente. Los registradores de vuelo no volverán a conectarse antes de determinar lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.210 (a)			
Parte I , Capítulo 6  Referencia 6.3.4.2.2 Patrón	Nota 1.— La necesidad de retirar las grabaciones de los registradores de vuelo de la aeronave la determinarán las autoridades encargadas de la investigación del Estado que realiza la investigación, teniendo debidamente en cuenta la gravedad del incidente y las circunstancias, comprendidas las consecuencias para el explotador.	LAR AIG 113 - 113.205 (b)			

Referencia del Anexo 6, Parte I, Enmienda 38	<b>INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN</b>  <b>Normas y métodos recomendados</b>	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Parte I , Capítulo 11  Referencia 11.6 Patrón	En caso de que el avión se halle implicado en un accidente o incidente, el explotador se asegurará, en la medida de lo posible, de la conservación de todas las grabaciones que vengan al caso contenidas en los registradores de vuelo y, si fuese necesario, de los correspondientes registradores de vuelo, así como de su custodia, mientras se determina lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.205 (a)			
Parte I , Apéndice 3, Cap 5  Referencia  Patrón	5. Notificación de sucesos 5.1 Todo explotador que haya recibido aprobación para operaciones con aviones monomotores de turbina por la noche o en IMC notificará todas las fallas graves, casos de mal funcionamiento o defectos significativos al Estado del explotador, que a su vez notificará al Estado de diseño.	LAR AIG 113 - 113.115 (b)			

Referencia del Anexo 6, Parte II, Enmienda 33	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Parte II , Sección 3, Cap 3.6  Referencia 3.6.3.4.2 Patrón	Registradores de vuelo - Generalidades 3.6.3.4.2.2 Para conservar los registros contenidos en los registradores de vuelo, éstos se desconectarán una vez completado el tiempo de vuelo después de un accidente o incidente. Los registradores de vuelo no volverán a conectarse antes de determinar lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.210 (a)			
Parte II , Sección 3, Cap 3.6  Referencia 3.6.3.4.3 Patrón	Grabaciones de los registros de vuelo. En caso de que el avión se halle implicado en un accidente o incidente, el piloto al mando y/o el propietario/explotador se asegurarán, en la medida de lo posible, de que se conserven todas las grabaciones relacionadas con los registradores de vuelo y, de ser necesario, los registradores de vuelo correspondientes, así como de mantener su custodia mientras se determina lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.205 (a)			
Parte II , Sección 3, Cap 3.11 Referencia 3.11.3 Patrón	Grabaciones de los registradores de vuelo En caso de que el avión se halle implicado en un accidente o incidente, el propietario de un avión o el arrendatario, si el avión está arrendado, se asegurarán, en la medida de lo posible, de conservar todas las grabaciones que vengan al caso contenidas en los registradores de vuelo y, si fuese necesario, de los correspondientes registradores de vuelo, así como de su custodia, mientras se determina lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.205 (a)			

Referencia del Anexo 6, Parte II, Enmienda 33	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Parte II , Sección 3, Cap 3.13, Apéndice 3.1 Referencia 2.3 Patrón	Registrador de datos de vuelo (FDR) 2.3.3 El explotador/propietario conservará la documentación relativa a la asignación de parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otras informaciones sobre el funcionamiento/mantenimiento. La documentación deberá ser suficiente para asegurar que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información necesaria para efectuar la lectura de los datos en unidades de medición técnicas.	LAR AIG 113 - 113.210 (b) (1) (2) (3) (c)			
Parte II , Sección 3, Cap 3.13, Apéndice 3.1 Referencia 6.2 Patrón	Sistema registrador de datos de aeronave (ADRS) 6.2.2 El explotador/propietario conservará la documentación relativa a la asignación de parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otras informaciones sobre el funcionamiento/mantenimiento. La documentación deberá ser suficiente para asegurar que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información necesaria para efectuar la lectura de los datos en unidades de medición técnicas.	LAR AIG 113 - 113.210 (b) (1) (2) (3) (c)			

Referencia del Anexo 6, Parte III, Enmienda 19	<b>INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN</b>  <b>Normas y métodos recomendados</b>	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Parte III , Sección II, Cap 2 Referencia 2.5 Patrón	2.5.3 El piloto al mando tendrá la obligación de notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente en relación con el helicóptero en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves, o se causen daños de importancia al helicóptero o a la propiedad.	LAR AIG 113 - 113.105 (a)			
Parte III , Sección II, Cap 4 Referencia 4.3.4.2 Patrón	4.3.4.2.2 Para conservar los registros contenidos en los registradores de vuelo, éstos se desconectarán una vez completado el tiempo de vuelo después de un accidente o incidente. Los registradores de vuelo no volverán a conectarse antes de determinar lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.210 (a)			
Parte III , Sección II, Cap 4 Referencia 4.3.4.2 Patrón	Nota 1.— La necesidad de retirar las grabaciones de los registradores de vuelo de la aeronave la determinarán las autoridades encargadas de la investigación del Estado que realiza la investigación, teniendo debidamente en cuenta la gravedad del incidente y las circunstancias, comprendidas las consecuencias para el explotador.	LAR AIG 113 - 113.205 (b)			
Parte III , Sección II, Cap 9 Referencia 9.6 Patrón	Grabaciones de los registradores de vuelo En caso de que el helicóptero se halle implicado en un accidente o incidente, el explotador se asegurará, en la medida de lo posible, de la conservación de todas las grabaciones que vengan al caso contenidas en los registradores de vuelo y, si fuese necesario, de los correspondientes registradores de vuelo, así como de su custodia, mientras se determina lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.205 (a)			

Referencia del Anexo 6, Parte III, Enmienda 19	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Parte III , Sección III, Cap 1  Referencia  Patrón	1.1.4 El piloto al mando tendrá la obligación de notificar a la autoridad competente más próxima, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente en relación con el helicóptero, en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia al helicóptero o a la propiedad.	LAR AIG 113 - 113.105 (a)			
Parte III , Sección III, Cap 4  Referencia 4.7.4 Patrón	4.7.4.2.2 Para conservar los registros contenidos en los registradores de vuelo, éstos se desconectarán una vez completado el tiempo de vuelo después de un accidente o incidente. Los registradores de vuelo no volverán a conectarse antes de determinar lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13.	LAR AIG 113 - 113.210 (a)			
Parte III , Sección III, Apéndice 5 Referencia 2.3 Patrón	2.3.2 El explotador/propietario conservará la documentación relativa a la asignación de parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otras informaciones sobre el funcionamiento/mantenimiento. La documentación será suficiente para asegurar que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información necesaria para efectuar la lectura de los datos en unidades de medición técnicas.	LAR AIG 113 - 113.210 (b) (1) (2) (3) (c)			

Referencia del Anexo 11, Enmienda 49	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 6  Referencia 6.4 Patrón	6.4.1.1 Los datos de vigilancia obtenidos del equipo radar primario y secundario o de otros sistemas (p. ej., ADS-B, ADS-C) que se utilizan como ayuda a los servicios de tránsito aéreo se registrarán automáticamente, para poder utilizarlos en la investigación de accidentes e incidentes, búsqueda y salvamento, control del tránsito aéreo, y en la evaluación de los sistemas de vigilancia e instrucción del personal.	LAR AIG 113 - 113.210 (b) (2) (3) (c)			
Capítulo 6  Referencia 6.4 Patrón	6.4.1.2 Las grabaciones automáticas se conservarán por un período mínimo de 30 días. Cuando las grabaciones sean pertinentes a la investigación de accidentes e incidentes, se conservarán más tiempo, hasta que sea evidente que ya no son necesarias.	LAR AIG 113 - 113.210 (b) (2) (3) (c)			



Referencia del Anexo 12, Enmienda 18	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 3  Referencia 5.2.3 Recomendación	Al producirse una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento: i) notificará a las autoridades de investigación de accidentes competentes;	LAR AIG 113 - 113.110			

Referencia del Anexo 18, Enmienda 11	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 9  Referencia 9.6 Patrón	9.6.2 En el caso de un incidente de aeronave, el explotador de una aeronave que transporte mercancías peligrosas como carga facilitará a los servicios de emergencia que respondan al incidente y a las autoridades competentes del Estado en el que haya ocurrido el incidente, si se les pide hacerlo y sin dilación alguna, información relativa a las mercancías peligrosas a bordo, conforme a la información proporcionada por escrito al piloto al mando.	LAR AIG 113 - 113.105 (a) (b) (14)			

Referencia del Anexo 19, Primera edición	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 5  Referencia 5.1 Patrón	5.1.1 Cada Estado establecerá un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.	LAR AIG 113 - 113.110 (a) (b) (c) (d) (e)			
Capítulo 5  Referencia 5.1 Patrón	5.1.2 Cada Estado establecerá un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes.	LAR AIG 113 - 113.110 (a) (b) (c) (d) (e)			

Referencia del DOC 9756	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN  Normas y métodos recomendados	Legislación de los Estados Regulación o Documento Referencia	Nivel de implementación del SARP	Texto de la diferencia sea notificado a la OACI	Comentarios incluyendo la razón de la diferencia
Capítulo 4  Referencia 4.3 Patrón	4.3.2 El explotador, la instalación de mantenimiento, los servicios de tránsito aéreo y los proveedores de servicios aeroportuarios, las administraciones de aviación civil y los servicios meteorológicos constituyen ejemplos de entidades con las que se debería entrar en contacto tan pronto como sea posible para recoger y proteger los documentos necesarios para la investigación. Normalmente, el investigador encargado o una persona por él delegada se pondrán en contacto con las organizaciones correspondientes, de preferencia por teléfono, correo electrónico u otro medio adecuado, para pedir que se protejan los documentos y registros requeridos. En las secciones correspondientes al Sistema para dirigir la investigación — Lista de verificación de actividades y la Guía para investigaciones de accidentes importantes, que constituyen apéndices de este manual, figura más orientación sobre la documentación típica que ha de recogerse.	LAR AIG 113 - 113.210, LAR AIG 113-215			