ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana
Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica
Segunda Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica
(Buenos Aires, Argentina, del 09 al 11 de Junio de 2015)

Asunto 3: Reglamentos AIG

- Desarrollo de las propuestas de reglamentos AIG armonizados

(Nota de estudio presentada por el Sr. Rubén Villagra)

Resumen

Esta nota de estudio presenta a la Segunda Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica, las propuestas de reglamentos AIG armonizados para ser utilizados dentro del marco del mecanismo regional de cooperación AIG (ARCM) de la Región SAM.

Referencias

- Informe de la Primera Reunión de Autoridades AIG de la Región SAM (AIG-SAM/1), Lima, Perú, del 18 al 20 de marzo de 2014.
- Informe sobre la Segunda reunión virtual de autoridades AIG - Diagnóstico AIG de la Región SAM y primeros pasos para la creación del mecanismo regional de cooperación AIG (ARCM) entre las Autoridades AIG de la Región SAM, Lima, Perú, 27 de noviembre de 2014.
- Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- Doc 9946 – Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).
- Reglamentos AIG de los Estados SAM.

1. Introducción

1.1. Según los últimos resultados obtenidos en el marco de las actividades del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, una de las áreas de auditoría con menor aplicación eficaz (EI) respecto a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados SAM sigue siendo el área de investigación de accidentes e incidentes (AIG).

1.2. En esta área se observa que uno de los subgrupos con mayor cantidad de preguntas del protocolo (PQ) no satisfactorias en el promedio general de los Estados SAM, corresponde a políticas y procedimientos para la investigación.

1.3. Para analizar la situación AIG y acordar un plan estratégico con miras a dar los primeros pasos en la conformación de una de las formas de una organización regional de investigación de

accidentes e incidentes (RAIO), la Región SAM llevó a cabo la Primera reunión de autoridades AIG (AIG-SAM/1) en Lima, Perú, del 18 al 20 de marzo de 2014.

1.4. En esta reunión y en la Segunda reunión virtual de Autoridades AIG se acordó que el establecimiento de un mecanismo regional de cooperación AIG (ARCM) como una forma de una RAIO, podría constituir la única solución para lograr la implantación de un sistema eficaz de investigación de accidentes e incidentes en la Región SAM.

1.5. Para que un ARCM pueda desempeñarse de manera eficaz y eficiente, debe contar con un conjunto de requisitos comunes en lenguaje simple y de fácil interpretación para sus Estados miembros.

1.6. Los requisitos conjuntos que elaboren los Estados, facilitarán los procesos y procedimientos necesarios para la investigación normalizada de accidentes e incidentes entre los Estados de la Región SAM. De esta forma debería producirse un aumento de la eficacia y eficiencia y la optimización de los recursos de los Estados miembros de un ARCM.

1.7. Uno de los objetivos principales del ARCM será promover que todos los Estados miembros de la Región SAM utilicen requisitos AIG armonizados para el cumplimiento de las normas y métodos recomendados dimanantes del Anexo 13. Esto permitirá mejorar la aplicación eficaz AIG de los Estados del ARCM y contribuirá en la reducción de las tasas de accidentes e incidentes de la Región SAM.

2. Contexto para el establecimiento de una propuesta de reglamentos AIG armonizados

2.1 De conformidad con las normas y métodos recomendados internacionales establecidos en el Anexo 13 al Convenio de Chicago, la investigación de los accidentes e incidentes graves debe realizarse bajo la responsabilidad del Estado en el que se ha producido el accidente o incidente grave o del Estado de matrícula cuando no se pueda establecer definitivamente que el lugar en el que se ha producido el accidente o incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado.

2.2 Un Estado contratante de la OACI puede delegar en otro Estado la tarea de llevar a cabo la investigación o solicitar su ayuda. Asimismo puede solicitar la participación de investigadores de los Estados que conforman el ARCM, para ello, es necesario que los Estados tengan requisitos comunes para facilitar las tareas de cooperación y de asistencia técnica requerida.

3. Necesidad de contar con reglamentos armonizados en los Estados del ARCM de Sudamérica

3.1 La intención del ARCM no es interferir en la autonomía de los Estados, tampoco en la gestión de sus procesos de investigación. Sin embargo, es importante que todos los procesos descritos en los reglamentos AIG armonizados, sean observados durante la realización de una investigación, a fin de que exista un mejor rendimiento en su aplicación, y que el ciclo de la investigación sea completado en

todas sus fases con la generación de las recomendaciones de seguridad operacional necesarias y pertinentes para la prevención de futuros accidentes.

3.2 Con los reglamentos AIG del ARCM armonizados, los Estados tendrán conocimiento de los requisitos comunes en el ámbito de la investigación, mejorando el proceso para determinar las causas y los factores contribuyentes de los accidentes e incidentes a nivel regional.

3.3 Para dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo 13, se ha desarrollado el **Reglamento AIG del Estado.** En este reglamento se establecen los requisitos que los Estados deben observar al actuar como Estados de suceso, de diseño, de fabricación, de matrícula y del explotador. Asimismo se ha desarrollado el **LAR AIG (LAR 113)**, que prescribe los requisitos para los proveedores de servicios en cuanto a la notificación, reporte de sucesos y preservación de la aeronave, sus contenidos y registros.

3.4 La implementación de reglamentos AIG armonizados en el ARCM, facilitará el proceso de investigación, impulsando de manera significativa la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados SAM y el cumplimiento del Anexo 13, otros Anexos relacionados y las exigencias de las preguntas del protocolo (PQs) del área AIG, correspondientes al enfoque de observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

3.5 Por lo mencionado anteriormente, en los **Adjuntos A y B** de esta nota de estudio, se presentan a la Reunión, las propuestas de los siguientes reglamentos:

- ✓ **Adjunto A**: Reglamento AIG del Estado; y
- ✓ **Adjunto B**: Reglamento Aeronáutico Latinoamericano AIG (LAR 113).

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a las Autoridades AIG de la Región a:

a) tomar nota y comentar sobre la información proporcionada en esta nota de estudio y Adjuntos A y B; y

b) aprobar los reglamentos AIG presentados, de ser pertinentes.

Organización de Aviación Civil Internacional
Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica

Reglamento AIG del Estado

Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Original
Junio 2015

Reglamento AIG del Estado

Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Registro de enmiendas del Reglamento AIG del Estado			
Enmienda No.	**Fecha de aplicación**	**Fecha de anotación**	**Anotada por:**

Reglamento AIG del Estado

Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Enmiendas del Reglamento del Estado			
Enmienda	**Origen**	**Temas**	**Aprobada JG ARCM**
Primera edición	Segunda Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica (AIG-SAM/2), Buenos Aires, Argentina, Lima, Perú, del 09 al 11 de junio de 2015	Reglamento AIG del Estado	JG/01 xx-dic-2015

Reglamento AIG del Estado

Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas			
Detalle	**Páginas**	**Enmienda**	**Fechas**
Preámbulo	vii a viii	Original	Junio 2015
Capítulo 1 Definiciones		Original	Junio 2015
Capítulo 2 Aplicación		Original	Junio 2015
Capítulo 3 Generalidades		Original	Junio 2015
Capítulo 4 Notificación		Original	Junio 2015
Capítulo 5 Investigación		Original	Junio 2015
Capítulo 6 Informe final		Original	Junio 2015
Capítulo 7		Original	Junio 2015
Capítulo 8 Medidas de prevención de accidentes		Original	Junio 2015
Apéndice 1 Formato de informe final		Original	Junio 2015

Adjunto A Derechos y obligaciones del Estado del explotador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas		Original	Junio 2015
Adjunto B Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes		Original	Junio 2015
Adjunto C Listas de ejemplos de incidentes graves		Original	Junio 2015
Adjunto D Directrices sobre lectura y análisis de los registradores de vuelo		Original	Junio 2015
Adjunto F Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional		Original	Junio 2015
Adjunto G Orientación para determinar los daños de una aeronave		Original	Junio 2015

ÍNDICE

Página

PREÁMBULO ..... ***viii***

CAPÍTULO 1. Definiciones **1-11**

CAPÍTULO 2. Aplicación **2-15**

CAPÍTULO 3. Generalidades **3-16**

Objetivo de la investigación 3-16

Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave 3-16

Responsabilidad del Estado del suceso 3-16
Generalidades 3-16
Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación 3-16
Cesión de la custodia 3-16

CAPÍTULO 4. Notificación **4-17**

Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio de un Estado contratante en los que intervienen aeronaves de otro Estado contratante 4-17

Responsabilidad del Estado del suceso 4-17
Envío 4-17
Formato y contenido 4-17
Idioma 4-18
Información adicional 4-18

Responsabilidad del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación 4-19
Información — Participación 4-19

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 4-19

Responsabilidad del Estado de matrícula 4-19
Envío 4-19

Responsabilidad del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación 4-20
Información — Participación 4-20

CAPÍTULO 5. Investigación 5-21

Responsabilidad por la institución y realización de la investigación 5-21

Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado contratante..... 5-21
Estado del suceso 5-21

Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado no contratante 5-21
Estado de matrícula 5-21

Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier Estado 5-21
Estado de matrícula 5-21

Organización y realización de la investigación 5-22

Responsabilidad del Estado que realiza la investigación 5-22
Generalidades..... 5-22
Investigador encargado — Designación 5-23
Investigador encargado — Acceso y control 5-23
Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes 5-23
Autopsias 5-24
Exámenes médicos 5-24
Coordinación — Autoridades judiciales 5-24
Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación 5-24
No divulgación de la información 5-24
Reapertura de la investigación 5-25

Responsabilidad de todo otro Estado 5-26
Información — Accidentes e incidentes 5-26

Responsabilidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador 5-26
Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves 5-26
Información orgánica 5-26

Participación en la investigación 5-26

Participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del
Estado de diseño y del Estado de fabricación 5-26
Derechos 5-26
Obligaciones 5-27
Participación de otros Estados 5-27
Derechos 5-27

Prerrogativa del representante acreditado 5-27
Asesores 5-27
Participación 5-27
Obligaciones 5-28

Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones
graves sus nacionales en un accidente 5-28
Derechos y prerrogativas 5-28

CAPÍTULO 6. Informe final 6-30

Responsabilidad de todo Estado 6-30
Divulgación de la información — Consentimiento..... 6-30

Responsabilidad del Estado que realiza la investigación 6-30
Consultas 6-30
Estados que reciben la información 6-31
Difusión del informe final 6-31
Recomendaciones en materia de seguridad operacional 6-31

Responsabilidad del Estado que recibe o formula recomendaciones en materia de seguridad operacional 6-32

Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional..... 6-32

CAPÍTULO 7. Notificación ADREP 7-33

Informe preliminar 7-33

Responsabilidad del Estado que realiza la investigación 7-33
Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg 7-33
Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos 7-33
Idioma 7-33
Despacho 7-34

Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación 7-34

Responsabilidad del Estado que realiza la investigación 7-34
Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg 7-34
Información adicional 7-34
Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg..... 7-34

CAPÍTULO 8. Medidas de prevención de accidentes 8-35

Bases de datos y medidas preventivas 8-35

APÉNDICE 1. Formato del informe final AP-1-36

ADJUNTO A Derechos y obligaciones del Estado del explotador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas .... ADJ A-40

ADJUNTO B Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes ..... ADJ B-41

ADJUNTO C. Lista de ejemplos de incidentes graves ..... ADJ C-43

ADJUNTO D Directrices sobre lectura y análisis de los registradores de vuelo ..... ADJ D-45

ADJUNTO E Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional ....ADJ E-47

ADJUNTO F. Orientación para determinar los daños de una aeronave ..... ADJ F-51

REGLAMENTO AIG DEL ESTADO
PREÁMBULO

Este Reglamento ha sido concebido para garantizar un elevado nivel de seguridad operacional en la aviación civil y no reparar en esfuerzos para reducir el número de accidentes e incidentes y afianzar la confianza pública en el transporte aéreo.

La realización diligente de las investigaciones sobre los accidentes e incidentes en la aviación civil mejora la seguridad operacional y contribuye a prevenir que ocurran accidentes e incidentes.

La información, el análisis y la difusión de los resultados de accidentes e incidentes relacionados con la seguridad operacional son importantes, fundamentalmente, para mejorar la seguridad de la aviación.

Conviene tener en cuenta el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), que dispone la aplicación de las medidas necesarias para garantizar la operación segura de las aeronaves. Debe tenerse especialmente en cuenta el Anexo 13 del Convenio de Chicago y sus posteriores enmiendas, que establecen normas y métodos internacionales recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, así como el significado de los términos Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño, Estado de fabricación y Estado del suceso utilizados en dicho Convenio.

De conformidad con las normas y métodos internacionales recomendados establecidos en el Anexo 13 del Convenio de Chicago, la investigación de los accidentes e incidentes graves debe realizarse bajo la responsabilidad del Estado en el que se ha producido el accidente o incidente grave o del Estado de matrícula cuando no se pueda establecer definitivamente que el lugar en el que se ha producido el accidente o incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado. Un Estado miembro del ARCM puede delegar en otro Estado la tarea de llevar a cabo la investigación o solicitar su ayuda. Las investigaciones de accidentes e incidentes en el **Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM)**, deben realizarse de forma análoga.

Con el fin de aumentar los índices de seguridad operacional de la aviación civil entre los Estados miembros del ARCM de la Región SAM, éstos deben tener un alto nivel de conocimiento sobre los requisitos existentes de investigación y de su aplicación. El mantenimiento de esta capacidad se reducirá a un riesgo aceptable, en un contexto global, siempre que se identifiquen los factores contribuyentes, que permitirán generar las recomendaciones de seguridad operacional, necesarias para la prevención de futuros accidentes.

Aunque algunos Estados miembros se encuentran con barreras legales en sus marcos jurídicos que impiden el cumplimiento de determinados requisitos del Anexo 13, es importante que los Estados traten de buscar, en el más alto nivel de decisión, la importancia de adoptar las medidas apropiadas en materia de seguridad operacional en la aviación civil, y si fuera necesario, modificar las estructuras legales a fin de proporcionar la capacidad y autonomía a los investigadores para llevar a cabo las investigaciones, de acuerdo con lo que es ampliamente recomendado en todo proceso de investigación.

Consecuentemente, es importante tener en cuenta que no es intención del mecanismo de cooperación ARCM, interferir en la autonomía de los Estados, tampoco en la gestión de sus procesos de investigación. Sin embargo, es importante que todos los procesos descritos en este reglamento, sean observados durante la realización de una investigación, a fin de que exista un mejor rendimiento en su aplicación, y que el ciclo de la investigación sea completado en todas sus fases con la generación de las recomendaciones de seguridad operacional necesarias y pertinentes para la prevención de futuros accidentes.

Este reglamento tiene como objetivos principales armonizar los requisitos AIG entre los Estados miembros del ARCM y el cumplimiento de las normas y métodos recomendados dimanantes del Anexo 13. Esto permitirá mejorar la aplicación eficaz AIG de los Estados ARCM y contribuir en la reducción de las tasas de accidentes e incidentes de la Región SAM.

El alcance de una investigación dependerá de las enseñanzas que pueden extraerse de las mismas para la mejora de la seguridad operacional, teniendo especialmente en cuenta la necesidad de una utilización razonable de los recursos de investigación disponibles en el ARCM.

La investigación de accidentes e incidentes ocurridos en la aviación civil ha de ser realizada por una autoridad independiente a cargo de las investigaciones, o bajo su control, para evitar cualquier conflicto de intereses y cualquier posible interferencia exterior en la determinación de las causas de los sucesos que se investiguen.

Las autoridades AIG desempeñan una función primordial en el proceso de investigación de accidentes e incidentes de aviación. Su trabajo es de suma importancia para la determinación de las causas de un accidente o incidente. Por tanto, es esencial que lleven a cabo sus investigaciones de forma totalmente independiente y que cuenten con los recursos financieros, materiales y humanos necesarios para conducir la investigación de manera eficiente y eficaz.

Debe reforzarse la capacidad de las autoridades nacionales AIG; la cooperación entre ellas es necesaria para mejorar la eficacia de la investigación y prevención de los accidentes e incidentes de aviación civil en la Región SAM.

El papel de coordinación de las autoridades AIG debe reconocerse y reforzarse en un contexto sudamericano, a fin de generar un valor agregado real en la seguridad operacional, basándose en la cooperación existente entre dichas autoridades y los recursos de investigación disponibles en los Estados miembros del ARCM, que deberían utilizarse del modo más rentable y en economías de escala.

Dado que es esencial asegurar derechos claros para las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación, los Estados miembros, respetando sus legislaciones vigentes sobre las competencias de las autoridades responsables de la investigación judicial y, en su caso, en estrecha colaboración con ellas, deben velar para que las autoridades a cargo de las investigaciones puedan desempeñar su misión en las mejores condiciones, en beneficio de la seguridad operacional de la aviación. Las autoridades AIG deben tener, por lo tanto, un acceso inmediato y sin restricciones al lugar del accidente y ponerse a su disposición todos los elementos necesarios para cumplir los requisitos de una investigación, sin comprometer los objetivos de la investigación judicial.

Solo es posible una investigación eficiente si se preservan debidamente las pruebas importantes.

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, los datos de seguridad operacional sensibles deben protegerse adecuadamente.

Un accidente suscita toda una serie de intereses públicos diferentes, como la prevención de futuros accidentes y la buena administración de la justicia. Esos intereses van más allá de los intereses individuales de las partes involucradas y del suceso específico. A fin de garantizar el interés público general, es necesario un equilibrio justo entre todos los intereses.

El sector de la aviación civil debe promover asimismo un entorno no punitivo que facilite la

notificación espontánea de sucesos, haciendo avanzar así el principio de una *cultura de equidad*.

La información proporcionada por una persona en el marco de las investigaciones no debe utilizarse contra dicha persona, de conformidad con los principios constitucionales y del derecho nacional.

Los Estados miembros del ARCM podrán limitar los casos en los que puede adoptarse una decisión de divulgación relativa a la información obtenida durante una investigación sin afectar al buen funcionamiento del sistema judicial.

Es importante para la prevención de accidentes e incidentes que se comunique con la mayor brevedad posible la información pertinente, incluidos, en particular, informes y recomendaciones relativas a la seguridad operacional derivadas de las investigaciones.

Las recomendaciones de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente grave, 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.

A fin de mejorar los medios que disponen los investigadores para determinar las causas de los accidentes e incidentes y de aumentar la capacidad de prevención de incidentes recurrentes, deben fomentarse los avances en la investigación, tanto en materia de posicionamiento en tiempo real de las aeronaves como de la posibilidad de acceso a la información del registrador de vuelo sin su presencia física. Estos avances constituirían un importante adelanto en materia de seguridad operacional.

La experiencia ha demostrado que en algunas ocasiones resulta difícil obtener rápidamente las listas de las personas a bordo de la aeronave, pero también es importante fijar un plazo en el cual se pueda pedir a un explotador que facilite dichas listas. Además, los datos contenidos en estas listas deben protegerse contra usos o divulgaciones no autorizadas. De forma análoga, a fin de minimizar los riesgos para los investigadores a cargo de las investigaciones en el lugar del accidente, es necesario disponer de información sobre las mercancías peligrosas que se encuentran a bordo de la aeronave que ha sufrido un accidente.

La asistencia a las víctimas de los accidentes aéreos y a sus familiares debe especificarse adecuadamente.

La forma en que los Estados miembros y las compañías aéreas afrontan un accidente y sus consecuencias es de crucial importancia. A este respecto, los Estados miembros deben disponer de planes de emergencia que prevean, en particular, servicios de emergencia en el aeropuerto, así como asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares. Las compañías aéreas deben disponer asimismo de un plan de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares. Ha de prestarse particular atención al apoyo a las víctimas y a sus familiares y asociaciones, así como a la comunicación con ellos.

Dado que el objetivo del presente reglamento, es el establecimiento de requisitos comunes en el ámbito de la investigación, en ocasiones, éste no podría ser alcanzado de manera eficiente por los Estados miembros del ARCM sin que exista un compromiso real de cooperación regional en el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Capítulo 1

Definiciones

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:

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por exposición directa al chorro de un reactor,
- excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,
- *excepto* por falla o daños del motor, cuando el daño se limita 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 F 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 calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

Autoridad AIG.- designa al organismo que es responsable de la investigación de accidentes e incidentes en el Estado.

Causas.- Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

Convenio de Chicago.- designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

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

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

Estado de matrícula.- Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota.- En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional *(Doc 9587).*

Estado del explotador.- Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Estado del suceso.- Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

Estado miembro.- designa a un Estado miembro del ARCM que es parte del presente Acuerdo.

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

Especialista / Experto AIG.- 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 (p. ej., desarrollo de requisitos o procedimientos AIG), cuando un Estado miembro lo solicite.

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.

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.

La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

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

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

Investigador ARCM.- designa al investigador de accidentes e incidentes de aviación que está a disposición para la asignación a una investigación de un accidente o incidente, cuando un Estado miembro lo solicite.

Investigador a cargo ARCM.- designa a la persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Junta General del ARCM.- designa a la Junta General establecida en virtud del Artículo 9 del presente Acuerdo, que estará compuesta por las Autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM.

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.

Programa estatal de seguridad operacional (SSP).- Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

Presidente de la Junta General.- designa al presidente de la Junta General conformada por las autoridades AIG del ARCM, quién será elegido entre sus miembros por un período de un dos años y podrá ser reelegido por períodos iguales y sucesivos.

Puntos Focales ARCM.- designa a los especialistas AIG, designados por las Autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM, 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.

Recomendación sobre seguridad operacional.- Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

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

Nota.- Véanse en el Anexo 6 (OACI), Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

Reglamento del ARCM.- designa al Reglamento del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM), en el cual se describen los objetivos, funciones, estructura orgánica, y demás disposiciones para el funcionamiento del ARCM.

Representante acreditado.- Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

Capítulo 2

Aplicación

2.1 Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones de este Reglamento se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes donde quiera que ocurran.

Nota.- *La aplicación de esta especificación con respecto a accidentes e incidentes graves que ocurra en un Estado no contratante, en una zona de soberanía indeterminada o en alta mar se trata en 5.2 y 5.3, respectivamente.*

2.2 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.

Objetivo de la investigación

3.1 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.

Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave

Responsabilidad del Estado del suceso

Generalidades

3.2 La autoridad AIG como 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.

Nota 1.- En 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.

Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación

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, La autoridad AIG 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.

Cesión de la custodia

3.4 Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de 3.2 y 3.3, la autoridad AIG cederá la custodia de la aeronave, sus contenidos o cualquier parte de los mismos, tan pronto como éstos ya no sean necesarios para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso. Con este objeto, la autoridad AIG les facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual no se considere conveniente conceder tal acceso, la autoridad AIG se hará cargo del traslado a un punto donde pueda permitirlo.

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 del ARCM figura en el Manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio nacional en los que intervienen aeronaves de otro Estado contratante

Responsabilidad de la autoridad AIG

Envío

4.1 La autoridad AIG, en calidad de Estado de suceso, enviará una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

a) al Estado de matrícula;

b) al Estado del explotador;

c) al Estado de diseño;

d) al Estado de fabricación; y

e) a la Organización de Aviación Civil Internacional en el caso de que la aeronave correspondiente posea un peso (masa) máxima de más de 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor, y al ARCM todos los sucesos sin importar el peso (masa) de la aeronave.

Sin embargo, cuando la autoridad AIG, en calidad de Estado de suceso, no esté enterado de un incidente grave, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, enviará una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso.

Nota 1.- Se utilizará el medio más conveniente, teléfono, el facsímile, el correo electrónico, para enviar la notificación de un suceso. 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.

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;

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 AIG 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 4 letras "YLYX", junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de 8 letras para los mensajes enviados por la AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación. El indicador de destinatario no puede usarse cuando los mensajes se cursan por el servicio público de telecomunicaciones, debiendo sustituirlo por la dirección postal o telegráfica.

Los indicadores de destinatario, de 8 letras, y las correspondientes direcciones postal y telegráfica, cuando han sido comunicadas a la OACI, figuran en el documento Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (Doc 8585).

Nota 2.- El Manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación contiene textos de orientación que se refiere a la preparación de los mensajes de notificación y a los arreglos que han de concertarse para su pronta entrega al destinatario.

Idioma

4.3 La notificación se preparará en uno de los idiomas de trabajo de la OACI, tomando en cuenta el idioma del receptor o receptores, siempre que sea posible hacerlo sin ocasionar demoras excesivas.

Información adicional

4.4 Tan pronto como sea posible, la autoridad AIG remitirá los datos no incluidos en la

notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

Responsabilidad en calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación

Información - Participación

4.5 **Recomendación**.- El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (véase 4.1).

4.6 Al recibirse la notificación, en calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, la autoridad AIG 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 grave y a su tripulación. Además se informará al Estado del suceso el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si se nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajará al Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada.

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 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 Al recibirse la notificación, en calidad de Estado del explotador, la autoridad AIG 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.

Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio del Estado de matrícula, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado

Responsabilidad en calidad de Estado de matrícula

Envío

4.8 Cuando en calidad de Estado de matrícula instituye la investigación de un accidente o incidente grave, la autoridad AIG 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, cuando la aeronave involucrada tenga un peso (masa) máximo superior a 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor 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.

Responsabilidad en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación

Información - Participación

4.9 **Recomendación.**- Como Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación debería acusarse recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (véase 4.1).

4.10 Al recibir la notificación, en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, la autoridad AIG 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 grave. También se comunicará al Estado de matrícula y del suceso si corresponde si se tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si se nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de su llegada.

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 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.

4.11 Al recibir la notificación, en calidad de Estado del explotador, la autoridad AIG 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.

Capítulo 5

Investigación

Responsabilidad por la institución y realización de la investigación

Accidentes e incidentes que se producen en el territorio nacional

Estado del suceso

5.1 La autoridad AIG 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, en el ARCM o en una Organización Regional de Investigación de accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, la autoridad AIG empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

5.2 La autoridad AIG deberá instituir una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. Esta autoridad podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, en el ARCM o en una RAIO, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, el Estado del suceso deberá facilitar la investigación por todos los medios.

5.3 La autoridad AIG 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. Esta autoridad podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, en el ARCM o en una RAIO, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, la autoridad AIG 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 toda la investigación se delega en otro Estado, ARCM o RAIO se prevé que ese Estado será responsable de la realización de la investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP. Cuando se delega parte de la investigación, el Estado del suceso generalmente conserva la responsabilidad de la realización de la investigación.

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

Nota 4.- En el caso de incidentes graves, la autoridad AIG 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.

Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de un Estado no contratante

Estado de matrícula

5.4 **Recomendación**.- 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 autoridad AIG, en calidad de Estado de matrícula o, en su defecto, en calidad de Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación, deberá tratar de instituir y realizar la investigación en colaboración con la autoridad del Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, deberá efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio del cualquier Estado

Estado de matrícula

5.5 Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de otro Estado, la autoridad AIG 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 por acuerdo y consentimiento mutuos.

5.6 Si el accidente tuvo lugar en aguas internacionales próximo al territorio nacional se proporcionará la ayuda que se pueda y, del mismo modo, se responderá a las solicitudes del Estado de matrícula.

5.7 **Recomendación**.- Si el Estado de matrícula es un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, deberían procurar instituir y realizar una investigación. Sin embargo, tal Estado podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

Organización y realización de la investigación

Nota.- *El manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación contiene textos de orientación para la organización, realización y control de la investigación.*

Responsabilidad de la autoridad AIG

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

Generalidades

5.8 La autoridad encargada de la investigación de accidentes 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;

Nota.- La autoridad encargada de la investigación podrá solicitar a todo Estado, toda información pertinente relacionada con la investigación.

b) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;

c) de ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes; y

d) la redacción del informe final.

5.9 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 AIG 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.

5.9.1 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 expertos de las autoridades estatales que se encargan de la investigación de accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos los realizan otros expertos apropiados. Probablemente será necesaria la coordinación, según lo indicado en 5.10, entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en 5.12.

5.9.2 La autoridad AIG 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 (Doc 9962) proporciona orientación relativa a las políticas y procedimientos para las investigaciones.

5.9.3 La autoridad AIG deberá asegurar que todas las investigaciones se realicen de conformidad con las disposiciones de este Reglamento y el Anexo 13, garantizando que se tenga acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora y no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

Nota.- El cumplimiento del Punto 5.4.3 puede lograrse mediante legislación, protocolos o acuerdos entre las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y las autoridades judiciales.

Investigador a cargo - Designación

5.10 La autoridad AIG designará el investigador a cargo quien será responsable y estará a cargo de la investigación técnica, y que esta se inicie inmediatamente.

Investigador a cargo - Acceso y control

5.11 El investigador a cargo tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros 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.

Registradores de vuelo - Accidentes e incidentes

5.12 Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. La autoridad AIG debe garantizar que se tomen las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

5.13 En caso que la autoridad AIG 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 11, Capítulo 6, figuran los requisitos relativos al registro de datos radar y comunicaciones ATS.

Autopsias

5.14 La autoridad AIG cuando realice la investigación de un accidente mortal, coordinará 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 procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación y Doc 9756, se proporcionan en detalle orientaciones relativas a las autopsias, conteniendo el primero de ellos directrices detalladas sobre las pruebas de toxicología.

Exámenes médicos

5.14.1 Cuando corresponda, la autoridad AIG 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 permitirá también determinar si el nivel de aptitud física y sicológica 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.

Coordinación — Autoridades judiciales

5.15 La autoridad AIG reconocerá y propiciará la coordinación entre el investigador a cargo y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

Nota 1.- La responsabilidad que tiene la autoridad AIG de hacer esa coordinación se especifica en 5.1.

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

Nota 3.- Todo posible conflicto entre la autoridad de 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.

Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

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

No divulgación de la información

5.17 La autoridad AIG no dará a conocer la información siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones;

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

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

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

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

e) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;

f) las grabaciones de imágenes de a bordo en el puesto de pilotaje y cualquier parte o transcripción de las mismas; y

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

5.18 Esta información se incluirá en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

Nota 1.- La información citada anteriormente, que incluye la información facilitada voluntariamente por las personas entrevistadas durante la investigación de un accidente o incidente, esta podría ser utilizada posteriormente fuera del caso en procesos disciplinarios, administrativos, civiles o penales. Si se divulga esa información, quizá no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esta información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad de los vuelos.

Nota 2.- El Adjunto E contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

5.18.1 La autoridad AIG no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

Reapertura de la investigación

5.19 Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la autoridad AIG deberá proceder a reabrirla. Sin embargo, cuando la autoridad AIG del Estado que haya realizado la investigación no sea la que la instituyó, ésta deberá primero obtener el consentimiento del Estado 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.

Responsabilidad del Estado

Información — Accidentes e incidentes

5.20 La autoridad AIG, cuando lo solicite el Estado que realiza la investigación del accidente o incidente facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea.

Nota.- Véase también 5.16.

5.21 La autoridad AIG 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.

Responsabilidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador

Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves

5.22 En caso que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, a solicitud de la autoridad AIG, 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 5.16, la autoridad AIG del 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.

Información organizacional

5.23 Cuando la autoridad AIG lo solicite, el Estado de matrícula y el Estado del explotador, proporcionarán información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

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 en el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación.

Participación del Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación

Derechos

5.24 La autoridad AIG permitirá que el Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación nombre un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación.

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.

5.25 El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.

5.25.1 Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, la autoridad AIG deberá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por esta autoridad.

5.26 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.

5.27 Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, la autoridad AIG deberá invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujetas a los procedimientos señalados por esta autoridad.

Obligaciones

5.28 Cuando la autoridad AIG 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 designarán cada uno un representante acreditado.

Nota 1.- Nada de lo dispuesto en 5.22 trata de impedir que el Estado que realice la investigación solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave que nombre representantes acreditados cuando la autoridad AIG 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 5.22 trata de impedir que la autoridad AIG solicite al Estado de diseño y al Estado de fabricación que presten ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en 5.22.

Participación de otros Estados

Derechos

5.29 Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la autoridad AIG, 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.

Prerrogativas del representante acreditado

Asesores

5.30 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.*

5.30.1 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.

Participación

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

a) visitar el lugar del accidente;

b) examinar los restos de la aeronave;

c) obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;

d) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;

e) obtener copias de todos los documentos pertinentes;

f) participar en el examen del material grabado;

g) participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones;

h) participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional; y

i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

5.32 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 5.23.

Nota 1.- Se sobrentiende que la forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes en este Estado.

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

Nota 3.- Nada en esta norma impide que la autoridad AIG 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.

Obligaciones

5.33 Los representantes acreditados y sus asesores:

a) proporcionarán a la autoridad AIG que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan; y

b) no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito de la autoridad AIG.

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

Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente

Derechos y prerrogativas

5.34 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:

a) visitar el lugar del accidente;

b) tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe para divulgación al público la autoridad AIG, así como la información sobre el progreso de la investigación; y

c) recibir copia del informe final.

Esto no impedirá que el Estado también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes de ese Estado.

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

5.35 La autoridad AIG deberá 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 La autoridad AIG deberá utilizar el formato del informe final que figura en el Manual de redacción de informes de accidentes e incidentes de aviación. Sin embargo, podrá adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.

Responsabilidad de todo Estado

Divulgación de la información – Consentimiento

6.2 La autoridad AIG no pondrá en circulación, ni publicará, ni permitirá el acceso al proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso de la autoridad que realizó la investigación, a menos que este último Estado ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

Responsabilidad del Estado que realiza la investigación

Consultas

6.3 La autoridad AIG 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; y

g) al ARCM cuando corresponda.

6.4 En el caso de que la autoridad AIG 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 autoridad AIG consulte a otros Estados tales como aquéllos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme en el 5.27.

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

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

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

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

6.4.2 La autoridad AIG enviará, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, una copia del proyecto de informe final a las organizaciones responsables del diseño de tipo y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto del informe final.

Estados que reciben la información

6.5 La autoridad AIG 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 del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y

h) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

Difusión del informe final

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

Nota.- Se pondrá a disposición del público el informe final, a través de una publicación en Internet y no es necesario en forma impresa.

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

6.8 Cuando la autoridad AIG ha 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, ésta enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final.

Nota.- El informe final que se envía a la OACI se redactará en uno de los idiomas de trabajo de la Organización y de acuerdo al modelo sugerido en el Manual de redacción de informes de accidentes e incidentes de aviación.

Recomendación en materia de seguridad operacional

6.9 La autoridad de investigación recomendará en una carta de envío fechada, en cualquier fase

de la investigación de un accidente o incidente a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

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

6.10 La autoridad AIG 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.

Responsabilidad del Estado que recibe o formula recomendaciones en materia de seguridad operacional

Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional

6.11 Una vez que la autoridad AIG 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 autoridad AIG formule propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones sobre seguridad operacional.

6.12 La autoridad AIG cuando formule una recomendación en materia de seguridad operacional deberá implantar procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación.

6.13 Cuando la autoridad AIG reciba una recomendación en materia de seguridad operacional deberá implantar procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

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

Informe preliminar

Responsabilidades de la autoridad AIG

Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg

7.1 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 2 250 kg, la autoridad AIG enviará el informe preliminar:

a) Al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;

b) al Estado del explotador;

c) al Estado de diseño;

d) al Estado de fabricación;

e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores;

f) a la Organización de Aviación Civil Internacional; y

g) al ARCM, cuando corresponda.

Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos

7.2 Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en 7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la autoridad AIG enviará el informe preliminar:

a) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;

b) al Estado del explotador;

c) al Estado de diseño;

d) al Estado de fabricación;

e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y

f) al ARCM, cuando corresponda.

Idioma

7.3 El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la OACI.

Despacho

7.4 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.

Informe de datos sobre accidente/incidentes de aviación

Responsabilidades de la autoridad AIG

Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg

7.5 Cuando la autoridad AIG realice una investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo superior a 2 250 kg, esta autoridad 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.

Informe adicional

7.6 **Recomendación.**- El Estado que realice la investigación debería suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg

7.7 Cuando la autoridad AIG realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 5 700 kg, esta autoridad 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, cuando corresponda.

Informe de datos al ARCM

Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos

7.8 Cuando la autoridad AIG realice la investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de 2 250 kg o menos, esta autoridad enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión al ARCM.

Incidentes de aeronaves de 5 700 kg o menos

7.9 Cuando la autoridad AIG realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de 5 700 kg o menos, esta autoridad enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación al ARCM.

Capítulo 8

Medidas de prevención de accidentes

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

Bases de datos y medidas preventivas

8.1 La autoridad AIG 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.

8.2 **Recomendación**.- Las autoridades estatales encargadas de la aplicación del SSP deberían tener acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en 8.1 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 figuran 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.

8.3 Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, la autoridad AIG deberá transmitirlas a dicha organización por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en ese Estado.

APÉNDICE 1

FORMATO DEL INFORME FINAL

(Véase el Capítulo 6)

FINALIDAD

Este formato tiene por finalidad presentar el informe final de manera apropiada y uniforme.

En el *Manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación*, se encontrarán indicaciones detalladas para completar cada sección del informe final.

FORMATO

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

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

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

notificación del accidente a las autoridades nacionales y a autoridades extranjeras; identificación de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y representación acreditada; organización y marcha de la investigación; autoridad que expide el informe y fecha de publicación;

y termina con un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

Cuerpo. El cuerpo del informe final comprende los siguientes títulos principales:

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

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

Apéndices. Los que corresponda.

Nota.- Al preparar el informe final utilizando el presente modelo procúrese:

a) incluir bajo el título correspondiente toda la información pertinente para comprender la información sobre los hechos, los análisis y las conclusiones;

b) cuando no se disponga de información con respecto a algún Punto de 1.- Información sobre los hechos, o cuando la misma no sea pertinente a las circunstancias que dieron lugar al accidente, incluir una nota con este objeto en la subsección que corresponda.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

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

- ✓ Número del vuelo, tipo de operación, último punto de salida, hora de salida (local o UTC), y punto de aterrizaje previsto.

- ✓ Preparación del vuelo, descripción del vuelo y de los sucesos que condujeron al accidente, incluida la reconstrucción de la parte de la trayectoria de vuelo pertinente, si es apropiado.

- ✓ Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local o UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche.

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

Lesiones	*Tripulación*	*Pasajeros*	*Otros*
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

Nota.- Las lesiones mortales incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente. La lesión grave se define en el Capítulo 1 del Reglamento AIG del Estado.

1.3 ***Daños sufridos por la aeronave.*** Breve exposición de los daños sufridos por la aeronave en el accidente (destruida, con graves daños, con ligeros desperfectos o intacta).

1.4 ***Otros daños.*** Breve descripción de los daños sufridos por objetos que no sean la aeronave.

1.5 ***Información sobre el personal:***

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.

1.6 ***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.

1.7 ***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.).

1.8 ***Ayudas para la navegación.*** Información pertinente sobre las ayudas para la navegación, comprendidas las ayudas para el aterrizaje, tales como ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ayudas terrestres visuales, etc., y su eficiencia en aquel momento.

1.9 ***Comunicaciones. Información pertinente sobre las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico y del servicio fijo aeronáutico y su eficacia.***

1.10 ***Información de aeródromo. Información pertinente referente al aeródromo, a sus instalaciones y servicios y al estado de los mismos, o al área de despegue o de aterrizaje, si no se tratara de un aeródromo.***

1.11 ***Registradores de vuelo. Ubicación del registrador de vuelo en la aeronave, su estado después de recuperado y datos pertinentes facilitados por el mismo.***

1.12 ***Información sobre los restos de la aeronave y el impacto. Información general sobre el lugar del accidente y la forma en que quedaron distribuidos los restos; fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrectos de los componentes. No se suelen dar detalles referentes al lugar y estado de los diferentes elementos, a no ser que sea necesario indicar una rotura de la aeronave sobrevenida con anterioridad al impacto. Los diagramas, cartas y fotografías pueden incluirse en esta sección o agregarse en los apéndices.***

1.13 ***Información médica y patológica.*** Breve descripción de los resultados de la investigación emprendida y datos pertinentes obtenidos de ella.

Nota.- La información de carácter médico relacionada con las licencias de la tripulación de vuelo debería incluirse en 1.5 - Información sobre el personal.

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

1.15 ***Supervivencia.*** Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en que se hallaban la tripulación y pasajeros en relación con las heridas sufridas; rotura de estructuras tales como asientos y herrajes de fijación de los cinturones de seguridad.

1.16 ***Ensayos e investigaciones.*** Breve indicación de los resultados de los ensayos e investigaciones que haya sido necesario practicar.

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

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

1.19 ***Técnicas de investigación útiles o eficaces.*** Cuando se hayan utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la razón del empleo de esas técnicas, y

menciónense al mismo tiempo sus características principales, así como al describir los resultados en las subsecciones apropiadas 1.1 a 1.18.

2. ANÁLISIS

Analícese, según proceda, únicamente la información documentada en 1. — Información sobre los hechos, que sea pertinente para la determinación de conclusiones, causas y/o factores contribuyentes.

3. CONCLUSIONES

Enumérense las conclusiones, causas y/o factores contribuyentes establecidos en la investigación. La lista de causas y/o factores contribuyentes 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 autoridad AIG puede utilizar "causas" o "factores contribuyentes", o ambos, en las Conclusiones.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

Formúlese brevemente, como proceda, toda recomendación efectuada con el objeto de prevenir un accidente e identifíquense las medidas que en materia de seguridad operacional se hayan aplicado.

APÉNDICES

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

ADJUNTO A

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

Las normas y métodos recomendados del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* se elaboraron cuando el Estado de matrícula y el Estado del explotador eran normalmente el mismo. Últimamente, sin embargo, se conciertan mundialmente acuerdos de arrendamiento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales, de modo que, en muchos casos, el Estado del explotador no es el Estado de matrícula.

Los acuerdos de arrendamiento o intercambio incluyen algunas veces el suministro de tripulaciones de vuelo por el Estado de matrícula. Sin embargo, más a menudo, el Estado del explotador proporciona las tripulaciones de vuelo, y las aeronaves se explotan con arreglo a la legislación nacional del Estado del explotador. Igualmente, de estos acuerdos surge una variedad de arreglos de aeronavegabilidad de las aeronaves. La responsabilidad en lo relativo a aeronavegabilidad puede corresponder, entera o parcialmente, al Estado del explotador o al Estado de matrícula. Algunas veces el explotador, obrando de conformidad con el sistema del control de aeronavegabilidad especificado por el Estado de matrícula, se hace cargo del mantenimiento y de conservar los respectivos registros.

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

En los casos en que no se pueda establecer sin lugar a dudas que el accidente o incidente tuvo lugar en el territorio de otro Estado, el Estado del explotador, previa consulta al Estado de matrícula, 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:

- ✓ Sucesos internacionales: *accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante a aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.*
- ✓ Sucesos nacionales: *accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio del Estado de matrícula.*
- ✓ Otros sucesos: *accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado no contratante o fuera del territorio de los Estados.*

1. NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES Y DE INCIDENTES GRAVES

Procedente de	*Respecto de*	*Destinatario*	*Referencia en el Anexo 13*
Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor)	4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de todo tipo	Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor)	4.8

2. INFORME FINAL

Accidentes e incidentes dondequiera que ocurran

Procedente de	*Tipo de informe*	*Respecto de*	*Destinatario*	*Referencia en el Anexo 13*
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 perecer nacionales Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores	6.4
		Aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	6.7

3. INFORME ADREP

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

Procedente de	*Tipo de informe*	*Respecto de*	*Destinatario*	*Referencia en el Anexo 13*
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 aeronaves de 2 250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés	Idem, *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

Asuntos de seguridad operacional de interés para otros Estados

Procedente de	*Tipo de informe*	*Respecto de*	*Destinatario*	*Referencia en el Anexo 13*
Estados que formulan recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones formuladas a otro Estado	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	6.8 8.3
		Documentos de la OACI	OACI	6.9

ADJUNTO C

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

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

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

a) Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.

b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.

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

d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje[1] o una pista no asignada.

e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje[1] o una pista no asignada.

f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje[1] o una pista no asignada.

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

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

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

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

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

[1]. Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

l) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.

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

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

o) Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.

p) Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.

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

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

ADJUNTO D

DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO

Respuesta inicial

3. Después de un accidente grave, las autoridades del Estado encargadas de la investigación se enfrentan por un tiempo con abundantes problemas. Uno de los aspectos que debe abordarse inmediatamente es la lectura y análisis de los registradores de vuelo. Es fundamental proceder a la lectura lo antes posible después de un accidente. La pronta identificación de las áreas problemáticas puede afectar a la investigación que se lleva a cabo en el lugar del accidente, donde las pruebas tienen a veces un carácter transitorio. La pronta identificación de las áreas problemáticas también puede permitir que se formulen recomendaciones urgentes sobre seguridad operacional, que acaso sean necesarias para evitar un suceso similar.

4. Numerosos Estados carecen de instalaciones para llevar a cabo la lectura y el análisis de la información contenida en los registradores de vuelo (voz y datos) y, por consiguiente, solicitan a otros asistencia al respecto. Es, por lo tanto, fundamental que las autoridades encargadas de la investigación del accidente, del Estado que realiza la investigación, hagan arreglos oportunos para proceder a la lectura de los registradores de vuelo en una instalación apropiada.

Selección de la instalación

5. El Estado encargado de la investigación puede solicitar asistencia de cualquier Estado que en su opinión esté en mejores condiciones de ser útil para la investigación. El equipo de reproducción y el soporte lógico de lectura normales del fabricante que generalmente utilizan las líneas aéreas y las instalaciones de mantenimiento no se consideran adecuadas para fines de investigación. Habitualmente, se requieren técnicas especiales de recuperación y análisis, si los registradores se han averiado.

6. 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.

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

7. 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).

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.

Procedimientos recomendados

La lectura del registrador de datos de vuelo y del registrador de la voz en el puesto de pilotaje debería efectuarse en la misma instalación, porque contienen datos complementarios que pueden ayudar a validar cada registro y a determinar el tiempo y la sincronización.

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

La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo para otro Estado 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.

La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo podrá recurrir a la asistencia y experiencia del fabricante de la aeronave y del explotador para verificar los datos de calibración y validar la información grabada.

El Estado que realice la investigación podrá dejar las grabaciones originales o una copia de las mismas en la instalación de lectura, hasta que se haya completado la investigación, para facilitar que se resuelvan oportunamente las preguntas o aclaraciones adicionales, siempre que la instalación tenga procedimientos adecuados de seguridad de la aviación para proteger las grabaciones.

ADJUNTO E

ORIENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA POR MEDIO DE SISTEMAS DE RECOPILACIÓN 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 a los Estados en la promulgación de sus 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 de los Estados, la orientación jurídica debe dar a éstos la flexibilidad de redactar sus leyes y reglamentos de acuerdo con sus 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 particulares de los Estados 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 figura en los SDCPS, 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 a los SDCPS 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 de este Anexo;

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 en los Estados.

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

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

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

Considerando que las grabaciones ambiente 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 ambiente 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.

ADJUNTO F

ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE

1. Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente aunque el daño se limite al motor.

2. La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no generen más daños en la aeronave no se considera accidente.

3. Los sucesos en que álabes del compresor o turbina, u otros componentes internos del motor, son eyectados a través de la tobera del motor no se consideran accidentes.

4. Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas.

5. La falta de flaps, aletas hipersustentadoras y otros dispositivos de aumento de la sustentación, dispositivos de extremo de ala, etc., permitidos para despachar con arreglo a la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL), no se considera accidente.

6. Retracción de una pata del tren de aterrizaje o aterrizaje sin desplegar el tren, que resulte solamente en abrasión del revestimiento de la aeronave. Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, o parchado, y luego se realiza más trabajo para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente.

7. Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.

8. La extracción de componentes para inspección después de un suceso, como la extracción preventiva de una pata del tren de aterrizaje después de una salida de pista a baja velocidad, aunque entrañe considerable trabajo, no se considera accidente a menos que se encuentren daños importantes.

9. Los sucesos que involucren una evacuación de emergencia no se consideran accidentes a menos que alguna persona sufra lesiones graves o la aeronave haya experimentado daños importantes.

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

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

Nota 3.- El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no 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.

Referencia del Anexo 13	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
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES** **CAPÍTULO 1.DEFINICIONES** 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: **Accidente**. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual: a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de: — hallarse en la aeronave, o — por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o — por exposición directa al chorro de un reactor, *excepto* cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o	REG AIG CAP 1			

Referancia del Anexo	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	b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que: — afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y — que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita 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 F figura orientación para determinar los daños de aeronave.	REG AIG CAP 1			

Referancia del Anexo	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	***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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	***Asesor.*** Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	***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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	***Estado de diseño***. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	***Estado de fabricación***. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.	REG AIG CAP 1			

Referencia del Anexo	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	**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).	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**Estado del suceso**. Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.				
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**Explotador**. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.				

Referencia del Anexo	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	**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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**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.	REG AIG CAP 1			

Referencia del Anexo	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	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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**Informe preliminar**. Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**Investigador encargado.** 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.	REG AIG CAP 1			

Referencia del Anexo	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	**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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	Masa máxima. Masa máxima certificada de despegue.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**Programa estatal de seguridad operacional (SSP)**. Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.	REG AIG CAP 1			

Referencia del Anexo	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	***Recomendación sobre seguridad operacional.*** Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**Registrador de vuelo**. 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.	REG AIG CAP 1			
Capitulo 1 Referencia Definiciones	**Representante acreditado**. Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.	REG AIG CAP 1			

Referencia del Anexo	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 2 Referencia Patrón	**CAPÍTULO 2.APLICACIÓN** 2.1 Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones de este Anexo se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes dondequiera que ocurran. 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.	REG AIG CAP 2 - 2.1			
Capitulo 2 Referencia Patrón	2.2 En el presente Anexo, 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 Anexo, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.	REG AIG CAP 2 - 2.2			
Capitulo 3 Referencia Patrón	**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.	REG AIG CAP 3			

Referencia del Anexo	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 3 Referencia Patrón	**OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN** 3.1 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.	REG AIG CAP 3 - 3.1			
Capitulo 3 Referencia Patrón	**PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE** **RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL SUCESO** **Generalidades** 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. Nota 1.— En 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 asigne solamente a personal capacitado.	REG AIG CAP 3 - 3.2			

Referencia del Anexo	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 3 Referencia Patrón	**Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación** 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.	REG AIG CAP 3 - 3.3			

Referencia del Anexo	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 3 Referencia Patrón	**Cesión de la custodia** 3.4 Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de 3.2 y 3.3, el Estado del suceso cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso. Con este objeto, el Estado del suceso les facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual el Estado no considere conveniente conceder tal acceso, el propio Estado hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.	REG AIG CAP 3 - 3.4			
Capitulo 4 Referencia Patrón	**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.	REG AIG CAP 4			

Referencia del Anexo	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 4 Referencia Patrón	**ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES** **QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE** **EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES DE OTRO ESTADO CONTRATANTE** RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL SUCESO **Envío** 4.1 El Estado del suceso enviará una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga: a) al Estado de matrícula; b) al Estado del explotador; c) al Estado de diseño; d) al Estado de fabricación; y e) a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor.	REG AIG CAP 4 - 4.1			
Capitulo 4 Referencia 4.1 Patrón	Sin embargo, cuando el Estado del suceso no esté enterado de un incidente grave, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, enviará una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso.	REG AIG CAP 4 - 4.1			

Referencia del Anexo	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 4 Referencia 4.1 Patrón	Nota 1.— El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirá en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido de que se disponga”. 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.	REG AIG CAP 4 - 4.1			
Capitulo 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;	REG AIG CAP 4 - 4.2			

Referencia del Anexo	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 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.	REG AIG CAP 4 - 4.2			

Referencia del Anexo	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 4 Referencia 4.2 Patrón	Nota 1.— La abreviatura de 4 letras “YLYX”, junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de 8 letras para los mensajes enviados por la AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación. El indicador de destinatario no puede usarse cuando los mensajes se cursan por el servicio público de telecomunicaciones, debiendo sustituirlo por la dirección postal o telegráfica. Los indicadores de destinatario, de 8 letras, y las correspondientes direcciones postal y telegráfica, cuando han sido comunicadas a la OACI, figuran en el documento Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (Doc 8585). Nota 2.— El Manual de 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.	REG AIG CAP 4 - 4.2			
Capitulo 4 Referencia Patrón	**Idioma** 4.3 La notificación se preparará en uno de los idiomas de trabajo de la OACI, tomando en cuenta el idioma del receptor o receptores, siempre que sea posible hacerlo sin ocasionar demoras excesivas.	REG AIG CAP 4 - 4.3			

Referencia del Anexo	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 4 Referencia Patrón	**Información adicional** 4.4 Tan pronto como sea posible, el Estado del suceso remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.	REG AIG CAP 4 - 4.4			
Capitulo 4 Referencia Recomendación	RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN **Información — Participación** 4.5 Recomendación.— El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (véase 4.1).	REG AIG CAP 4 - 4.5			
Capitulo 4 Referencia Patrón	4.6 Al recibirse la notificación, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán al Estado del suceso, tan pronto como les sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación. Cada Estado informará igualmente al Estado del suceso si tiene 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.	REG AIG CAP 4 - 4.6			

Referencia del Anexo	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 4 Referencia 4.6 Patrón	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 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.	REG AIG CAP 4 - 4.6			
Capitulo 4 Referencia Patrón	4.7 Al recibir la notificación, el Estado del explotador 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.	REG AIG CAP 4 - 4.7			

Referencia del Anexo	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 4 Referencia Patrón	**ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES** **QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DEL ESTADO DE MATRÍCULA,** **EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO** RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA **Envío** 4.8 Cuando el Estado de matrícula instituye la investigación de un accidente o incidente grave, ese Estado 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, cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor. Nota 1.— El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirá, en la mayoría de los casos, “el medio más apropiado y rápido de que se disponga”. Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.	REG AIG CAP 4 - 4.8			

Referencia del Anexo	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 4 Referencia 4.8 Patrón	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.	REG AIG CAP 4 - 4.8			
Capitulo 4 Referencia Patrón	RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN **Información — Participación** 4.9 Recomendación.— El Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (véase 4.1).	REG AIG CAP 4 - 4.9			
Capitulo 4 Referencia Patrón	4.10 Al recibir la notificación, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán, al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que dispongan respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave. Cada Estado también comunicará al Estado de matrícula si 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.	REG AIG CAP 4 - 4.10			

Referencia del Anexo	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 4 Referencia 4.10 Patrón	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 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.	REG AIG CAP 4 - 4.10			
Capitulo 4 Referencia Patrón	4.11 Al recibir la notificación, el Estado del explotador 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.	REG AIG CAP 4 - 4.11			
Capitulo 5 Referencia Patrón	**CAPÍTULO 5.INVESTIGACIÓN** **RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN** ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE	REG AIG CAP 5			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	**Estado del suceso** 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.	REG AIG CAP 5 - 5.1			
Capitulo 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.	REG AIG CAP 5 - 5.2			
Capitulo 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.	REG AIG CAP 5 - 5.3			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.1.2 Patrón	Nota 1.— La investigación de un incidente grave no excluye los otros tipos ya existentes de investigación de incidentes (graves o no) por otros organismos. Nota 2.— Cuando toda la investigación se delega en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que ese Estado será responsable de la realización de la investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP. Cuando se delega parte de la investigación, el Estado del suceso generalmente conserva la responsabilidad de la realización de la investigación. Nota 3.— En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, sólo se considerarán las aeronaves que tengan una aprobación operacional y/o de diseño. Nota 4.— En el caso de incidentes graves, el Estado del suceso podrá considerar la posibilidad de delegar la investigación en el Estado de matrícula o el Estado del explotador, en particular cuando se trata de sucesos en los que podría ser ventajoso o más práctico que uno de dichos Estados lleve a cabo la investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.3			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO NO CONTRATANTE **Estado de matrícula** 5.2 Recomendación.— 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, el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, debería tratar de instituir y realizar 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.	REG AIG CAP 5 - 5.4			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO **Estado de matrícula** 5.3 Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, el 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, por acuerdo y consentimiento mutuos.	REG AIG CAP 5 - 5.5			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.3.1 Patrón	Los Estados más próximos al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales proporcionarán la ayuda que puedan y, del mismo modo, responderán a las solicitudes del Estado de matrícula.	REG AIG CAP 5 - 5.6			
Capitulo 5 Referencia 5.3.2 Recomendación	Si el Estado de matrícula es un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, deberían procurar instituir y realizar una investigación. Sin embargo, tal Estado podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.	REG AIG CAP 5 - 5.7			
Capitulo 5 Referencia 5.4 Patrón	**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.	REG AIG CAP 5 - 5.8			
Capitulo 5 Referencia 5.4 Patrón	RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN Nota.— Nada en las disposiciones siguientes trata de impedir que el Estado que realice la investigación solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo fabricantes, explotadores y pilotos.	REG AIG CAP 5 - 5.8			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	**Generalidades** 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.	REG AIG CAP 5 - 5.8			
Capitulo 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.	REG AIG CAP 5 - 5.9			
Capitulo 5 Referencia 5.4.1 Patrón	Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente Anexo será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.	REG AIG CAP 5 - 5.9.1			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.4.1 Patrón	Nota.— Puede lograrse la separación si la investigación la realizan expertos de las autoridades estatales que se encargan de la investigación de accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos los realizan otros expertos apropiados. Probablemente será necesaria la coordinación, según lo indicado en 5.10, entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en 5.12.	REG AIG CAP 5 - 5.9.1			
Capitulo 5 Referencia 5.4.2 Recomendación	Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes deberían establecer políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Éstos deberían incluir: organización y planificación; investigación; e informes.	REG AIG CAP 5 - 5.9.2			
Capitulo 5 Referencia 5.4.2 Recomendación	Nota.— En el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9962) se proporciona orientación relativa a las políticas y procedimientos para las investigaciones.	REG AIG CAP 5 - 5.9.2			
Capitulo 5 Referencia 5.4.3 Recomendación	Los Estados deberían asegurar que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este Anexo tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora y no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.	REG AIG CAP 5 - 5.9.3			
Capitulo 5 Referencia 5.4.3 Recomendación	Nota.— La intención de esta recomendación puede lograrse mediante legislación, protocolos o acuerdos entre las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y las autoridades judiciales.	REG AIG CAP 5 - 5.9.3			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	**Investigador encargado — Designación** 5.5 El Estado que realice la investigación designará el investigador que ha de encargarse de la investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente.	REG AIG CAP 5 - 5.10			
Capitulo 5 Referencia Patrón	**Investigador encargado — Acceso y control** 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.	REG AIG CAP 5 - 5.11			
Capitulo 5 Referencia Patrón	**Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes** 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.	REG AIG CAP 5 - 5.12			
Capitulo 5 Referencia Recomendación	5.8 Recomendación.— En el caso de que el Estado que realiza la investigación de un accidente o de un incidente no cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, dicho Estado debería utilizar las instalaciones que otros Estados pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:	REG AIG CAP 5 - 5.13			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.8 Recomendación	a) la capacidad de las instalaciones de lectura; b) la posibilidad de una pronta lectura; y c) la ubicación de las instalaciones de lectura.	REG AIG CAP 5 - 5.13			
Capitulo 5 Referencia 5.8 Recomendación	Nota.— En el Anexo 11, Capítulo 6, figuran los requisitos relativos al registro de datos radar y comunicaciones ATS.	REG AIG CAP 5 - 5.13			
Capitulo 5 Referencia Patrón	**Autopsias** 5.9 El Estado que realice la investigación de un accidente mortal, se encargará de realizar 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.	REG AIG CAP 5 - 5.14			
Capitulo 5 Referencia 5.9 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.14			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.9.1 Recomendación	**Exámenes médicos** Cuando corresponda, el Estado que realice la investigación debería encargarse de realizar el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuaría un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible.	REG AIG CAP 5 - 5.14.1			
Capitulo 5 Referencia 5.9.1 Recomendación	Nota 1.— Dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y sicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.14.1			
Capitulo 5 Referencia 5.9.1 Recomendación	Nota 2.— En el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984) figura orientación relativa a exámenes médicos.	REG AIG CAP 5 - 5.14.1			
Capitulo 5 Referencia Patrón	**Coordinación — Autoridades judiciales** 5.10 El Estado que realice la investigación reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.	REG AIG CAP 5 - 5.15			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.10 Patrón	Nota 1.— La responsabilidad que tiene el Estado del suceso, de hacer esa coordinación, se especifica en 5.1.	REG AIG CAP 5 - 5.15			
Capitulo 5 Referencia 5.10 Patrón	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 lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia.	REG AIG CAP 5 - 5.15			
Capitulo 5 Referencia 5.10 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.15			
Capitulo 5 Referencia Patrón	**Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación** 5.11 Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.	REG AIG CAP 5 - 5.16			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	**No divulgación de la información** 5.12 El Estado que lleve a cabo la investigación de un accidente o incidente no dará a conocer la información siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia de dicho Estado determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones; a) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma; b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave; c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente; d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas; e) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas; f) las grabaciones de imágenes de a bordo en el puesto de pilotaje y cualquier parte o transcripción de las mismas; y	REG AIG CAP 5 - 5.17			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.12 Patrón	g) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.	REG AIG CAP 5 - 5.17			
Capitulo 5 Referencia 5.12.1 Patrón	Esa información se incluirá en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.	REG AIG CAP 5 - 5.18			
Capitulo 5 Referencia 5.12.1 Patrón	Nota 1.— La información citada anteriormente, que incluye la información facilitada voluntariamente por las personas entrevistadas durante la investigación de un accidente o incidente, podría utilizarse posteriormente fuera del caso en procesos disciplinarios, administrativos, civiles o penales. Si se divulga esa información, quizá no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad de los vuelos.	REG AIG CAP 5 - 5.18			
Capitulo 5 Referencia 5.12.1 Patrón	Nota 2.— El Adjunto E contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.	REG AIG CAP 5 - 5.18			
Capitulo 5 Referencia 5.12.2 Patrón	La autoridad encargada de la investigación de un accidente no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.	REG AIG CAP 5 - 5.18.1			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	**Reapertura de la investigación** 5.13 Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, el Estado que haya realizado la investigación deberá proceder a reabrirla. Sin embargo, cuando el Estado que haya realizado la investigación no sea el que la instituyó, ese Estado deberá primero obtener el consentimiento del Estado que instituyó la investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.19			
Capitulo 5 Referencia 5.13 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.19			
Capitulo 5 Referencia Patrón	RESPONSABILIDAD DE TODO OTRO ESTADO **Información — Accidentes e incidentes** 5.14 Todo Estado, cuando lo solicite el Estado que realiza la investigación del accidente o incidente, facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea. Nota.— Véase también 5.16.	REG AIG CAP 5 - 5.20			
Capitulo 5 Referencia Patrón	5.15 Todo Estado cuyas instalaciones o servicios hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente, facilitará al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que posea	REG AIG CAP 5 - 5.21			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR **Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves** 5.16 En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, a solicitud del Estado que realiza la investigación, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.	REG AIG CAP 5 - 5.22			
Capitulo 5 Referencia 5.16 Patrón	Nota.— Para la ejecución de lo dispuesto en 5.16, 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.	REG AIG CAP 5 - 5.22			
Capitulo 5 Referencia Patrón	**Información orgánica** 5.17 Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, el Estado de matrícula y el Estado del explotador proporcionarán información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.	REG AIG CAP 5 - 5.23			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.18 Patrón	**PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN** Nota.— Nada en este Anexo tiene la intención de implicar que el representante acreditado y los asesores de un Estado hayan de estar siempre presentes en el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.24			
Capitulo 5 Referencia Patrón	PARTICIPACIÓN DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN **Derechos** 5.18 El Estado de matrícula, el 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.	REG AIG CAP 5 - 5.24			
Capitulo 5 Referencia 5.18 Patrón	Nota.— Nada en esta norma 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.	REG AIG CAP 5 - 5.24			
Capitulo 5 Referencia Patrón	5.19 El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.	REG AIG CAP 5 - 5.25			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.19.1 Recomendación	Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, el Estado que realice la investigación debería invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por el Estado que realice la investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.25.1			
Capitulo 5 Referencia Patrón	5.20 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.	REG AIG CAP 5 - 5.26			
Capitulo 5 Referencia Recomendación	5.21 Recomendación.— Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, el Estado que realice la investigación debería invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujetas a los procedimientos señalados por el Estado que realice la investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.27			
Capitulo 5 Referencia Patrón	**Obligaciones** 5.22 Cuando el Estado que realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg solicite expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, los Estados interesados designarán cada uno un representante acreditado.	REG AIG CAP 5 - 5.28			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.22 Patrón	Nota 1.— Nada de lo dispuesto en 5.22 trata de impedir que el Estado que realice la investigación solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave que nombre representantes acreditados cuando el Estado que realiza la investigación considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.	REG AIG CAP 5 - 5.28			
Capitulo 5 Referencia 5.22 Patrón	Nota 2.— Nada de lo dispuesto en 5.22 trata de impedir que el Estado que realice una investigación solicite al Estado de diseño y al Estado de fabricación que presten ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en 5.22.	REG AIG CAP 5 - 5.28			
Capitulo 5 Referencia Patrón	PARTICIPACIÓN DE OTROS ESTADOS **Derechos** 5.23 Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores al Estado que realice la investigación, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.	REG AIG CAP 5 - 5.29			
Capitulo 5 Referencia 5.23 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.29			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO **Asesores** 5.24 Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.30			
Capitulo 5 Referencia 5.24 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.30			
Capitulo 5 Referencia 5.24 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.30			
Capitulo 5 Referencia 5.24.1 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.30.1			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	**Participación** 5.25 La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador encargado, y en particular de: a) visitar el lugar del accidente; b) examinar los restos de la aeronave; c) obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar; d) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible; e) obtener copias de todos los documentos pertinentes; f) participar en el examen del material grabado; g) participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones; h) participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional; e i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.31			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.25 Patrón	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 5.23.	REG AIG CAP 5 - 5.32			
Capitulo 5 Referencia 5.25 Patrón	Nota 1.— Se sobrentiende que la forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes en el Estado en que se realiza la investigación o parte de ella.	REG AIG CAP 5 - 5.32			
Capitulo 5 Referencia 5.25 Patrón	Nota 2.— No es necesario que la reunión y registro de información se aplace hasta la llegada del representante acreditado.	REG AIG CAP 5 - 5.32			
Capitulo 5 Referencia 5.25 Patrón	Nota 3.— Nada en esta norma impide que el Estado que realice la investigación confiera en materia de participación prerrogativas adicionales a las enumeradas.	REG AIG CAP 5 - 5.32			
Capitulo 5 Referencia 5.25 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.32			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia Patrón	**Obligaciones** 5.26 Los representantes acreditados y sus asesores: a) proporcionarán al Estado que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan; y b) no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.	REG AIG CAP 5 - 5.33			
Capitulo 5 Referencia 5.26 Patrón	Nota.— Ninguna disposición en la presente norma impide la rápida divulgación de los hechos, cuando haya sido autorizada por el Estado que realice la investigación, ni que los representantes acreditados informen a sus respectivos Estados para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.	REG AIG CAP 5 - 5.33			
Capitulo 5 Referencia Patrón	PARTICIPACIÓN DE ESTADOS DE LOS CUALES HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES SUS NACIONALES EN UN ACCIDENTE **Derechos y prerrogativas** 5.27 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:	REG AIG CAP 5 - 5.34			

Referencia del Anexo	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 5 Referencia 5.27 Patrón	a) visitar el lugar del accidente; b) tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe para divulgación al público el Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso de la investigación; y c) recibir copia del informe final.	REG AIG CAP 5 - 5.34			
Capitulo 5 Referencia 5.27 Patrón	Esto no impedirá que el Estado también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes de ese Estado.	REG AIG CAP 5 - 5.34			
Capitulo 5 Referencia 5.27 Patrón	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.	REG AIG CAP 5 - 5.34			
Capitulo 5 Referencia Recomendación	5.28 Recomendación.— El Estado que realiza la investigación debería divulgar, al menos durante el primer año de la investigación, información fáctica comprobada e indicar el progreso de la investigación de manera oportuna.	REG AIG CAP 5 - 5.35			
Capitulo 6 Referencia Recomendación	**CAPÍTULO 6.INFORME FINAL** 6.1 Recomendación.— Debería utilizarse el formato del informe final que figura en el Apéndice. Sin embargo, podría adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.	REG AIG CAP 6 - 6.1			

Referencia del Anexo	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 6 Referencia Patrón	RESPONSABILIDAD DE TODO ESTADO **Divulgación de la información — Consentimiento** 6.2 Los Estados no pondrán en circulación, publicarán ni permitirán acceso a proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso del Estado que realizó la investigación, a menos que este último Estado ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.	REG AIG CAP 6 - 6.2			

Referencia del Anexo	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 6 Referencia Patrón	RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN Consultas 6.3 El Estado que lleva a cabo la investigación 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; y f) todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con el Capítulo 5.	REG AIG CAP 6 - 6.3			

Referencia del Anexo	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 6 Referencia 6.3 Patrón	En el caso de que el Estado que realiza la investigación reciba comentarios en un 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 el Estado que lleva a cabo la investigación no recibe comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en 6.4, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.	REG AIG CAP 6 - 6.4			
Capitulo 6 Referencia 6.3 Patrón	Nota 1.— Nada que figure en la presente norma está destinado a impedir que el Estado que realiza la investigación consulte a otros Estados tales como aquéllos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme a 5.27.	REG AIG CAP 6 - 6.4			
Capitulo 6 Referencia 6.3 Patrón	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.	REG AIG CAP 6 - 6.4			
Capitulo 6 Referencia 6.3 Patrón	Nota 3.— Convendría que para el envío del proyecto de informe final a los Estados destinatarios, el Estado que realiza la investigación utilice el medio más adecuado y más rápido disponible, tal como facsímile, correo electrónico, servicio de mensajería o correo urgente.	REG AIG CAP 6 - 6.4			

Referencia del Anexo	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 6 Referencia 6.3 Patrón	Nota 4.— Las recomendaciones sobre seguridad operacional previstas deben incluirse en el proyecto de informe final.	REG AIG CAP 6 - 6.4			
Capitulo 6 Referencia 6.3.1 Recomendación	El Estado que realiza la investigación debería enviar, por intermedio del Estado del explotador, una copia del proyecto de informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.	REG AIG CAP 6 - 6.4.1			
Capitulo 6 Referencia 6.3.2 Recomendación	El Estado que realiza la investigación debería enviar, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, una copia del proyecto de informe final a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.	REG AIG CAP 6 - 6.4.2			
Capitulo 6 Referencia 6.4 Patrón	**Estados que reciben la información** 6.4 El Estado que realice la investigación del accidente enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:	REG AIG CAP 6 - 6.5			
Capitulo 6 Referencia 6.4 Patrón	a) al Estado que instituyó la investigación; b) al Estado de matrícula; c) al Estado del explotador; d) al Estado de diseño;	REG AIG CAP 6 - 6.5			

Referencia del Anexo	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 6 Referencia 6.4 Patrón	e) al Estado de fabricación; f) a todo Estado que haya participado en la investigación g) a todo Estado del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y h) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.	REG AIG CAP 6 - 6.5			
Capitulo 6 Referencia Patrón	**Difusión del informe final** 6.5 En pro de la prevención de accidentes, el Estado que realice la investigación de un accidente o incidente pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible y, si se puede, en un plazo de 12 meses.	REG AIG CAP 6 - 6.6			
Capitulo 6 Referencia 6.5 Patrón	Nota.— Para poner a disposición del público el informe final, éste puede publicarse en la Internet y no necesariamente en forma impresa.	REG AIG CAP 6 - 6.6			
Capitulo 6 Referencia Patrón	6.6 Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, el Estado que lleve a cabo la investigación 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.	REG AIG CAP 6 - 6.7			

Referencia del Anexo	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 6 Referencia Patrón	6.7 Cuando el Estado que ha realizado la investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg ha hecho público un informe final, dicho Estado enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final.	REG AIG CAP 6 - 6.8			
Capitulo 6 Referencia 6.7 Patrón	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.	REG AIG CAP 6 - 6.8			
Capitulo 6 Referencia Patrón	**Recomendaciones en materia de seguridad operacional** 6.8 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes o incidentes del Estado que la realiza recomendarán 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.	REG AIG CAP 6 - 6.9			
Capitulo 6 Referencia 6.8 Patrón	Nota— Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, debe darse precedencia al Estado que realiza la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación pueden formular dichas recomendaciones después de coordinarse con el Estado que realiza la investigación.	REG AIG CAP 6 - 6.9			

Referencia del Anexo	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 6 Referencia Patrón	6.9 Un Estado que realiza investigaciones de accidentes o incidentes 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.	REG AIG CAP 6 - 6.10			
Capitulo 6 Referencia 6.9 Patrón	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.	REG AIG CAP 6 - 6.10			
Capitulo 6 Referencia Patrón	RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE RECIBE O FORMULA RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL **Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional** 6.10 El Estado que recibe 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.	REG AIG CAP 6 - 6.11			

Referencia del Anexo	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 6 Referencia 6.10 Patrón	Nota.— Nada de lo expuesto en esta norma está destinado a impedir que el Estado que realiza la investigación formule propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones sobre seguridad operacional.	REG AIG CAP 6 - 6.11			
Capitulo 6 Referencia Recomendación	6.11 Recomendación.— Un Estado que realice la investigación o cualquier otro Estado que formule una recomendación en materia de seguridad operacional debería implantar procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación.	REG AIG CAP 6 - 6.12			
Capitulo 6 Referencia Recomendación	6.12 Recomendación.— Un Estado que reciba una recomendación en materia de seguridad operacional debería implantar procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.	REG AIG CAP 6 - 6.13			
Capitulo 7 Referencia Patrón	**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: Informe preliminar Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.	REG AIG CAP 7			

Referencia del Anexo	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 7 Referencia Patrón	**INFORME PRELIMINAR** RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN **Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg** 7.1 Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg, el Estado que lleve a cabo la investigación enviará el informe preliminar: a) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda; b) al Estado del explotador; c) al Estado de diseño; d) al Estado de fabricación; e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y f) a la Organización de Aviación Civil Internacional.	REG AIG CAP 7 - 7.1			

Referencia del Anexo	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 7 Referencia Patrón	**Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos** 7.2 Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en 7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, el Estado que realice la investigación enviará el informe preliminar: a) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda; b) al Estado del explotador; c) al Estado de diseño; d) al Estado de fabricación; y e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.	REG AIG CAP 7 - 7.2			
Capitulo 7 Referencia Patrón	**Idioma** 7.3 El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la OACI.	REG AIG CAP 7 - 7.3			

Referencia del Anexo	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 7 Referencia Patrón	**Despacho** 7.4 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.	REG AIG CAP 7 - 7.4			
Capitulo 7 Referencia Patrón	**INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES DE AVIACIÓN** RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN **Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg** 7.5 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2 250 kg, el Estado que realice la investigación 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.	REG AIG CAP 7 - 7.5			
Capitulo 7 Referencia Recomendación	**Información adicional** 7.6 Recomendación.— El Estado que realice la investigación debería suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.	REG AIG CAP 7 - 7.6			

Referencia del Anexo	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 7 Referencia Patrón	**Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg** 7.7 Si un Estado realiza una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg, dicho Estado enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional.	REG AIG CAP 7 - 7.7			
Capitulo 7 Referencia 7.7 Patrón	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.				
Capitulo 8 Referencia Patrón	**CAPÍTULO 8.MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES** Nota.— Además de las disposiciones del presente capítulo, otras disposiciones relativas a la promoción de la prevención de accidentes mediante la recopilación y el análisis de los datos de seguridad operacional y un rápido intercambio de información sobre seguridad operacional, como parte del programa estatal de seguridad operacional (SSP), se incluyen en el Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional y, para estos efectos, se aplican al presente Anexo. En el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) figura más amplia orientación.	REG AIG CAP 8			

Referencia del Anexo	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 8 Referencia Patrón	**Bases de datos y medidas preventivas** 8.1 Cada Estado 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 para determinar las medidas preventivas necesarias.	REG AIG CAP 8 - 8.1			
Capitulo 8 Referencia 8.1 Patrón	Nota.— La información adicional para fundamentar medidas preventivas puede figurar en los informes finales sobre accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.	REG AIG CAP 8 - 8.1			
Capitulo 8 Referencia Recomendación	8.2 Recomendación.— Las autoridades estatales encargadas de la aplicación del SSP deberían tener acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en 8.1 en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.	REG AIG CAP 8 - 8.2			
Capitulo 8 Referencia 8.2 Recomendación	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 figuran 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.	REG AIG CAP 8 - 8.2			
Capitulo 8 Referencia Recomendación	8.3 Recomendación.— Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, deberían transmitírsele también por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en el Estado.	REG AIG CAP 8 - 8.3			

Organización de Aviación Civil Internacional
Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

LAR 113

Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación

Original
Junio 2015

LAR - 113

Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación

Registro de enmiendas LAR 113			
Enmienda No.	**Fecha de aplicación**	**Fecha de anotación**	**Anotada por:**

LAR 113

Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación

Enmiendas del LAR 113			
Enmienda	**Origen**	**Temas**	**Aprobada JG ARCM**
Primera edición	Segunda Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica (AIG-SAM/2), Buenos Aires, Argentina, Lima, Perú, del 09 al 11 de junio de 2015	LAR 113	JG/01 xx-dic-2015

LAR 113

Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación

Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas			
Detalle	**Páginas**	**Enmienda**	**Fechas**
Preámbulo	vii a viii	Original	Junio 2015
Capítulo A Generalidades	113-A-1 a 113-A-5	Original	Junio 2015
Capítulo B Notificación y reporte de sucesos	113-B-1 a 113-B-2	Original	Junio 2015
Capítulo C Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros	113-C-1	Original	Junio 2015
Apéndice 1 Información requerida para notificación inicial de incidentes	113- AP-1-1 a 113- AP-1-3	Original	Junio 2015
Adjunto A Lista de ejemplos de incidentes graves	113- AD-A-1	Original	Junio 2015

INDICE

CAPÍTULO A GENERALIDADES PÁGINA

113.001 Aplicación..... 113-A-1
113.005 Definiciones..... 113-A-1
113.010 Autoridad para investigar..... 113-A-5

CAPÍTULO B NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE SUCESOS

113.105 Notificación de accidente..... 113-B-1
113.110 Notificación en la fase de peligro..... 113-B-1
113.115 Notificación de incidente..... 113-B-1

CAPÍTULO C PRESERVACIÓN DE LA AERONAVE, SUS CONTENIDOS Y REGISTROS

113.205 Acceso a una aeronave involucrada en un accidente..... 113-C-1
113.210 Preservación de registros..... 113-C-1
113.215 Retención de productos defectuosos y equipos..... 113-C-1

Apéndice 1 Información requerida para notificación inicial de incidentes..... 113-AP-1-1

Adjunto A Lista de ejemplos de incidentes graves..... 113-AD-A-1

LAR 113

PREÁMBULO

Antecedentes

La Asamblea de la OACI, mediante la Resolución A29-3 – *Armonización mundial de la reglamentación,* insta a los Estados y grupos de Estados que aún no lo han hecho, a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Por su parte, el Artículo 26 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que le incumbe al Estado en donde ocurre el accidente abrir una encuesta sobre las circunstancias del mismo. Esta obligación sólo puede cumplirse cuando existe una organización apropiada para la investigación de accidentes de aviación. En el Anexo 13 al Convenio se especifican las normas y métodos recomendados (SARPS) para la realización de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación por parte de los Estados a fin de que cumplan sus obligaciones en virtud del Artículo 26 del Convenio mencionado.

Las constataciones de las auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global (CSA) vigente hasta el año 2011 y las actividades del nuevo enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, indican que varios Estados no han podido implantar un sistema eficaz para la investigación de accidentes e incidentes de sus actividades aeronáuticas. Las constataciones se han relacionado, en general, con la falta de recursos (humanos y financieros) y, específicamente, con la falta de legislación y reglamentación apropiadas; una organización para la investigación de accidentes e incidentes; un sistema de instrucción, para los investigadores; equipos para llevar a cabo las investigaciones; y políticas, procedimientos y directrices para la investigación de accidentes e incidentes.

Mediante un mecanismo regional de cooperación AIG pueden obtenerse economías de escala al permitir que se compartan los recursos necesarios. Además, al trabajar juntos, los Estados contratantes de una región o subregión pueden ejercer su influencia de manera más eficaz en el contexto mundial y pueden contribuir a velar por que se creen condiciones más favorables con miras a lograr un sistema internacional de transporte aéreo operacionalmente seguro y eficaz.

Las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica, en su décimo tercera reunión celebrada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013 convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a 13 Estados y 8 organizaciones internacionales e industria, acordaron, mediante **la Declaración de Bogotá**, su compromiso en alcanzar las siguientes metas regionales relacionadas con la seguridad operacional en 2016:

- ✓ ***Accidentes:*** *Reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.*

- ✓ ***Excursiones en pista:*** *Reducir en 20% la tasa de excursiones de pista con relación a la tasa promedio de la Región (2007 – 2012).*

En el ámbito de la Región Sudamericana, los últimos resultados obtenidos en el marco de las actividades del USOAP indicaron que una de las áreas de auditoría con menor aplicación eficaz (EI) respecto a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados SAM sigue siendo el área de investigación de accidentes e incidentes (AIG).

En esta área se observó principalmente que los subgrupos de políticas y procedimientos para la investigación; desarrollo, finalización y divulgación del informe final; organización, dotación de personal e instrucción de la autoridad de investigación de accidentes; desarrollo, divulgación y registro de recomendaciones en materia de seguridad operacional y procedimientos de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP), son los que tienen la mayor cantidad de preguntas del protocolo (PQs) no satisfactorias como promedio general de los Estados SAM.

Para analizar la situación AIG y acordar un plan estratégico con miras a dar los primeros pasos en la conformación de una de las formas de una organización regional de investi-

gación de accidentes e incidentes (RAIO), la Región SAM llevó a cabo la Primera reunión de autoridades AIG (AIG-SAM/1) en Lima, Perú, del 18 al 20 de marzo de 2014.

En esta reunión se comentó sobre el concepto de una RAIO y que ésta podría ser implementada de varias formas, desde la más simple como es la formación de un grupo de investigadores regionales hasta una más compleja como es una RAIO completamente implementada, independiente e institucionalizada. Al respecto se invitó a la reunión a efectuar un análisis sobre las necesidades regionales para poder determinar qué forma de una RAIO podría ser aplicable en la Región SAM.

En esta reunión se presentaron las directrices para el desarrollo de un plan estratégico de cooperación regional AIG y se conformaron tres grupos de trabajo entre los representantes de los Estados y la industria para el desarrollo de un plan estratégico de la Región SAM. Los tres grupos conformados presentaron sus propuestas del plan estratégico, acordándose la adopción de un proceso de implantación por fases e identificándose objetivos concretos para cada una de ellas.

Para iniciar la Primera fase del proyecto, la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de la Argentina, cedió a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, los servicios de un especialista AIG durante el mes de noviembre 2014 para que trabaje en esta fase.

A continuación se llevaron a cabo dos reuniones virtuales, la primera, el día viernes 07 de noviembre de 2014, para presentar el programa de trabajo del especialista nombrado y la segunda, el día jueves 27 de noviembre de 2014, para presentar el diagnóstico AIG de la Región SAM con miras a dar los primeros pasos en el establecimiento de un Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM). En la Segunda reunión virtual se acordó desarrollar cinco (5) tareas cuyas propuestas, entre ellas la propuesta para el desarrollo de un reglamento AIG, fueron presentadas, mediante notas de estudio (NE), en la Segunda reunión de autoridades AIG de la Región SAM (AIG-SAM/2) que se celebró en Buenos Aires, Argentina, del 09 al 11 de Junio de 2015.

Para apoyar el proyecto AIG de la Región SAM, Brasil, en el mes de febrero de 2015, cedió los servicios de un experto AIG en calidad de especialista adscrito a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. Dicho experto, junto con el especialista de la JIAAC de la Argentina que realizó su segunda misión en los meses de abril y mayo de 2015 y bajo la dirección del Oficial de seguridad operacional de la Oficina SAM de la OACI, prepararon las tareas correspondientes para la AIG-SAM/2.

La Segunda reunión de autoridades AIG de la Región SAM (AIG-SAM/2) que se celebró en Buenos Aires, Argentina, del 09 al 11 de Junio de 2015 ……(texto a ser desarrollado cuando se conozca los resultados de la Reunión AIG-SAM/2).

El LAR 113 desarrollado, ha tomado en cuenta las disposiciones de los Anexos 6, 12, 13 y 18, así como los reglamentos nacionales de los Estados de Sudamérica y el reglamento de Nueva Zelanda.

El LAR 113, que prescribe los requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación está conformado por los siguientes capítulos:

- *el Capítulo A - Generalidades*, que incluye la aplicabilidad del Reglamento LAR 113, las definiciones que son utilizadas en ese LAR y la autoridad para investigar;

- *el Capítulo B – Notificación de reportes y sucesos* establece los requisitos para notificar un accidente e incidente; y

- el *Capítulo C – Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros,* prescribe los requisitos para el acceso a una aeronave involucrada en un accidente, la preservación de registros y la retención de productos defectuosos y equipos.

- El LAR 113 también incluye el Apéndice 1 relacionado con la información requerida para la notificación inicial de incidentes y el Adjunto A que contiene la lista de ejemplos de incidentes graves.

Bibliografía

OACI

Doc 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte II – Aviación general internacional - Aviones

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte III – Operaciones internacionales – Helicópteros

Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo

Anexo 12 – Búsqueda y salvamento

Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Anexo 18 – Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea

Doc 9756 – Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación

Protocolo del área AIG del CMA del USOAP - 2014

Reglamentos de los Estados

Parte 12 – CAA, Nueva Zelanda.

Capítulo A: Generalidades

113.001 Aplicación

(a) Este reglamento establece requisitos para la:

(1) notificación y reportes de accidentes e incidentes;

(2) preservación de aeronaves, contenidos de aeronaves y registros de aeronaves después de un accidente, incidente grave e incidente; y

(3) preservación de registros relacionados con un accidente, incidente de mal funcionamiento de instalaciones, un incidente en espacio aéreo o un incidente de información publicada.

(b) Esta parte del reglamento no se aplica a:

(1) giro planeador;

(2) parapentes,

(3) globos cautivos, libres y no tripulados;

(4) cometas;

(5) cohetes no tripulados;

(6) paracaídas; y

(7) alas delta.

113.005 Definiciones

(a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

(1) Accidente.- Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(i) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

A. hallarse en la aeronave, o

B. por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

C. por exposición directa al chorro de un reactor,

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

(ii) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

A. afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

B. que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

(iii) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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*

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

(2) Actuación humana.- Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeronáuticas

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

(4) 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.

(5) Análisis de datos de vuelo.- Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

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

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

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

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

(10) Autoridad AIG.- designa al organismo que es responsable de la investigación de accidentes e incidentes en el Estado.

(11) 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.

(12) Estado de diseño.- El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

(13) Estado de fabricación.- El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

(14) 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).*

(15) 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.

(16) Estado del suceso.- Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

(17) Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

(18) 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.

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

(20) 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 A 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.*

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

(i) hay evidencia de manipulación o sospecha de manipulación de la carga o correo que podría ser un acto o un acto de intento de interferencia ilícita; o

(ii) se detecta en la carga o correo, un arma, explosivo u otro dispositivo peligroso, artículo o substancia que puede ser utilizada para cometer un acto de interferencia ilícita

(22) Incidente en el espacio aéreo.- Significa un incidente que involucra una desviación de, o deficiencias de, los procedimientos o reglas para:

(i) Evitar una colisión entre aeronaves; o

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

(23) Incidente con pájaros.- Significa un incidente donde:

(iii) hay una colisión entre una aeronave y uno o más pájaros; o

(iv) cuando uno o más pájaros pasan lo suficientemente cerca de una aeronave en vuelo causando alarma al piloto.

(24) Incidente por defecto.- Significa un incidente que involucra una falla o mal funcionamiento de una aeronave o componente de aeronave detectado en vuelo o en tierra.

(25) Incidente por mal funcionamiento de instalaciones.- Significa un incidente que involucra una instalación aeronáutica.

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

(27) 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 A.*

(28) Incidente relacionado con seguri-

dad de la aviación.- Significa un incidente que involucra un acto de interferencia ilícita.

(29) Informe preliminar.- Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

(30) 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.

(31) Investigador a cargo.- 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 a cargo se asignen a una comisión o a otro órgano.*

(32) Lesión grave.- Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

(i) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o.

(ii) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o

(iii) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o

(iv) ocasione daños a cualquier órgano interno; o

(v) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o

(vi) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

(33) Masa máxima.- Masa máxima certificada de despegue.

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

Nota.- *Las mercancías peligrosas están clasificadas en el Anexo 18, Capítulo 3.*

(35) Peso (masa) máximo.- Peso (masa) máximo certificado de despegue.

(36) Programa estatal de seguridad operacional (SSP).- Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

(37) Recomendación sobre seguridad operacional.- Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

(38) Registrador de vuelo.- 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.*

(39) Representante acreditado.- Persona designada por un Estado, en

razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

113.010 Autoridad para investigar

(a) Con arreglo a las disposiciones del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la reglamentación AIG del Estado, la Autoridad AIG instituirá investigaciones para determinar las circunstancias de los accidentes, incidentes graves e incidentes.

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

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

(1) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;

Nota.- La autoridad encargada de la investigación podrá solicitar a todo Estado, toda información pertinente relacionada con la investigación.

(2) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;

(3) de ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes; y

(4) la redacción del informe final.

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 AIG determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

Capítulo B: Notificación y reporte de sucesos

119.105 Notificación de accidente

(a) Todo piloto al mando de una aeronave que esté involucrada en un accidente o, si esa persona está herida seriamente o mortalmente, o si esa aeronave está perdida, el explotador o propietario, notificará el accidente inmediatamente y de forma directa a la Autoridad AIG.

(b) La notificación según el Párrafo (a) será de una manera aceptable para la Autoridad AIG y contendrá, hasta donde sea comprobable, la:

(1) fecha y hora del accidente;

(2) naturaleza del accidente;

(3) tipo, nacionalidad y marcas de registro de la aeronave;

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

(5) lugar del suceso o localización de la última posición conocida de la aeronave con referencia a un punto geográfico de fácil identificación;

(6) nombre del piloto al mando de la aeronave;

(7) tipo de operación;

(8) último punto de salida de la aeronave;

(9) próximo punto de aterrizaje previsto de la aeronave;

(10) descripción de las condiciones del cielo, precipitación, velocidad del viento y visibilidad;

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

(12) número de tripulantes y pasajeros fallecidos o gravemente heridos como resultado del accidente;

(13) número de personas fallecidas o gravemente heridas como resultado del accidente que no son tripulantes o pasajeros;

(14) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas; y

(15) detalles de daños de la aeronave.

113.110 Notificación en la fase de peligro

Al producirse una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento notificará a la Autoridad AIG sobre la situación de una aeronave en peligro.

113.115 Notificación de incidente

(a) El piloto al mando de una aeronave involucrada en un incidente grave o, en un incidente que constituya un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave, notificará el incidente sin demora a la Autoridad AIG.

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

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

(d) El piloto al mando de una aeronave que esté involucrada en un incidente de espacio aéreo o, en un incidente con pájaros, debe notificar el incidente a la Autoridad AIG, tan pronto como sea practicable, si el incidente es un incidente grave o un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave.

(e) La notificación de un incidente requerido por los Párrafos (a), (b), (c) y (d) debe ser trasmitida por medios aceptables a la Autoridad AIG y contener, hasta donde sea comprobable, información de acuerdo a lo siguiente:

(i) para un incidente en el espacio aéreo, Apéndice 1 (a);

(ii) para un incidente relacionado con un defecto, Apéndice 1 (b);

(iii) para un incidente por malfuncionamiento de una instalación, Apéndice 1 (c);

(iv) para un incidente de aeronave, Apéndice 1 (d);

(v) para un incidente relacionado con seguridad de la aviación, Apéndice 1 (e);

(vi) para un incidente por información publicada, Apéndice 1 (f);

(vii) para un incidente de aeródromo, Apéndice 1 (g);

(viii) para un incidente de carga, Apéndice 1 (h);

(ix) para un incidente de mercancías peligrosas, incidente con pájaros o cualquier otro incidente, Apéndice 1 (i);

(f) Salvo lo indicado en el Párrafo (a) de esta sección, un explotador:

(1) certificado según el LAR 119, debe notificar a la Autoridad AIG de un incidente de aeronave o incidente relacionado con un defecto, dentro de las 72 horas de ocurrido el incidente, si el incidente está asociado con una aeronave que está operando o es utilizada en operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) y el incidente involucra:

(i) una parada de motor en vuelo; o

(ii) una desviación o retorno; o

(iii) pérdida de combustible inadvertida o falta de disponibilidad de combustible o desbalance de combustible que no puede ser corregido; o

(iv) malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o

(v) cualquier otro suceso que afecta a la seguridad operacional de una operación EDTO; y

(2) una organización de mantenimiento de aeronaves certificada de acuerdo con el LAR 145 debe notificar a la Autoridad AIG de un incidente relacionado con un defecto dentro de 72 horas de ocurrido un incidente, si el incidente está asociado con una aeronave que se utiliza para realizar operaciones EDTO; y

(i) el incidente involucra un malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o

(ii) cualquier otro defecto que podría afectar la seguridad operacional de una aeronave que realiza una operación EDTO.

Capítulo C: Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros

113.205 Acceso a una aeronave involucrada en un accidente

(a) Para preservar la aeronave y sus contenidos después de un accidente, ninguna persona accederá, interferirá con, o removerá una aeronave y sus contenidos que esté involucrada en un accidente salvo que sea autorizada por la Autoridad AIG para ello.

(b) Para los propósitos de la investigación, la Autoridad AIG podrá acceder, inspeccionar, asegurar o remover, una aeronave o sus contenidos que esté involucrada en un accidente.

(c) Una persona puede de acuerdo con el Párrafo (d):

(1) remover personas o animales de la aeronave o restos; o

(2) proteger la aeronave, restos o contenidos, incluyendo correo o carga, de daños posteriores; o

(3) desconectar o desactivar cualquier registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), registrador de datos de vuelo (FDR), o transmisor de localización de emergencia (ELT); o

(4) evitar obstrucción al público o a la navegación aérea donde ninguna alternativa práctica está disponible;

(d) Cualquier resto de la aeronave, correo o cargo removido según el Párrafo (c) deberá:

(1) ser movido sólo lo necesario para garantizar su seguridad;

(2) ser mantenido en áreas distintas y separadas para indicar de cual parte de la aeronave ha sido tomada; y

(3) cuando sea posible, hacer diseños, notas descriptivas y fotografías de su posición original y de cualquier marca de impacto significativa.

113.210 Preservación de registros

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

(b) Un explotador que esté involucrado en:

(1) un incidente de mal funcionamiento de una instalación o en un accidente; o

(2) un incidente de espacio aéreo o en un accidente; o

(3) un incidente de información publicada o en un accidente;

debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del incidente o accidente, por lo menos 14 días después del incidente o accidente salvo que de otra manera haya notificado a la Autoridad AIG.

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

113.215 Retención de productos defectuosos y componentes

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

Apéndice 1

Información requerida para notificación inicial de incidentes

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

(5) fecha y hora del incidente;

(6) breve descripción de los eventos;

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

(8) nombre del explotador de la aeronave;

(9) posición y altitud de la aeronave;

(10) nombre del piloto al mando;

(11) fase de vuelo;

(12) efecto sobre el vuelo;

(13) reglas de vuelo según las cuales la aeronave estuvo operando;

(14) punto de salida y destino de la aeronave;

(15) localización, tipo y clase de espacio aéreo y unidad ATS involucrada;

(16) cualquier otra información relevante remitida por el piloto involucrado.

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

(1) fecha y hora en que el incidente fue detectado;

(2) breve descripción de los eventos;

(3) nacionalidad de la aeronave, matrícula y tipo;

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

(5) localización de la aeronave, parte o equipo a la hora del incidente;

(6) fase de vuelo;

(7) efecto sobre el vuelo;

(8) punto de salida y destino de la aeronave;

(9) nombre del fabricante de la aeronave, parte o equipo y cuando sea apropiado, el número de la parte, su norma de modificación y la ubicación en la aeronave;

(10) descripción del incidente, sus efectos y cualquier otra información relevante;

(11) si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;

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

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

(1) fecha y hora del incidente;

(2) breve descripción de los eventos;

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

(4) nombre del explotador de la aeronave;

(5) posición y altitud de la aeronave;

(6) nombre del aeródromo y pista utilizada;

(7) nombre del piloto al mando;

(8) fase de vuelo;

(9) efecto sobre el vuelo;

(10) identificación, tipo, nombre, frecuencia y proveedor de la instalación de telecomunicación aeronáutica involucrada;

(11) si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;

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

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

(1) fecha y hora del incidente;

(2) breve descripción de los eventos;

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

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

(5) posición y altitud de la aeronave;

(6) fase de vuelo;

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

(8) efecto sobre el vuelo;

(9) nombre del piloto al mando;

(10) tipo de la operación realizada;

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

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

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

(1) fecha y hora del incidente;

(2) breve descripción de los eventos;

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

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

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

(6) nombre del aeródromo o instalación de telecomunicación aeronáutica, si es aplicable;

(7) nombre del piloto al mando;

(8) fase de vuelo;

(9) efecto sobre el vuelo;

(10) tipo de la operación realizada;

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

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

(1) fecha y hora en que el incidente fue descubierto;

(2) breve descripción de los eventos;

(3) detalles para identificar la publicación, mapa, carta u otro medio mediante el cual la información o los datos aeronáuticos fueron publicados;

(4) detalles relacionados a la información o datos aeronáuticos que originaron el incidente;

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

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

(1) fecha y hora del incidente;

(2) breve descripción de los eventos;

(3) nombre del aeródromo;

(4) descripción y localización de defecto u obstrucción reportada;

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

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

(1) fecha y hora del incidente;

(2) breve descripción de la naturaleza del incidente;

(3) detalles, si es conocido, del lugar donde el incidente puede haber ocurrido;

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

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

(1) fecha y hora del incidente;

(2) breve descripción de los eventos;

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

Adjunto A

Lista de ejemplos de incidentes graves

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

Incidente grave. Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

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

a) Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.

b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.

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

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

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

f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.

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

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

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

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

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

l) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.