



MECANISMO REGIONAL DE COOPERACIÓN AIG DE SUDAMÉRICA

PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIA DEL ARCM-SAM

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ENMIENDAS AL PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIA DEL ARCM			
ENMIENDA	ORIGEN	TEMAS	APROBADA POR EL COMITÉ EJECUTIVO DEL ARCM

Índice

1	Registro de enmiendas	iii
2	Preámbulo.....	7
3	Política para as Respostas as Emergências.....	9
4	Objetivo.....	10
5	Terminologia y Abreviaciones.....	10
6	Respuesta a las Emergencias	20
7	Referências Bibliográficas	21
7.1	Documentação de Suporte à Decisão	21
8	Requisitos de la OACI.....	22
9	Requisitos de <i>[nombre del Estado]</i>	23
9.1	Legislación de <i>[nombre del Estado]</i>	23
9.2	Reglamentación de <i>[nombre del Estado]</i>	24
10	Política aplicable y enmiendas del manual	26
11	Requisitos de la OACI	26
11.1	Independencia.....	28
11.2	Requisitos de <i>[nombre del Estado]</i>	29
12	Resumen	30
13	Planificación y preparación.....	31
13.1	Selección y designación de los involucrados.....	31
14	Responsabilidades.....	33
14.1	El reporte de la ocurrencia a la Autoridad AIG	33
14.2	El reporte de la ocurrencia a la Autoridad Aeronáutica.....	35
14.3	Coordinación con otras autoridades.....	35

14.4	De la designación de un representante como elemento de enlace con el [Órgano encargado de la investigación de accidentes].	36
14.5	Del suministro de la información	36
14.6	Da guarda dos destroços e bens	36
14.7	Traslado de los restos de la aeronave	38
14.8	Autorización oficial para retirar los restos de la aeronave	39
14.9	De lo comunicado a los familiares y al público	40
14.10	Del transporte de supervivientes y familiares	42
14.11	Destinación de los restos mortales	42
14.12	Das responsabilidades adicionais	42
15	Estructura Organizacional del Plan de Respuesta a Emergencia	44
16	Responsabilidad y Autoridad de los involucrados con el Plan de Respuesta a Emergencias	45
16.1	Gestor del plan de respuesta a emergencias	45
16.2	Comité de respuesta a emergencias	45
16.3	Centro de Respuesta a Emergências (CRE)	46
17	Coordinación General del Plan	48
17.1	Director General	48
17.2	Comitê de Resposta a Emergência	49
17.3	Comitê Humanitário	49
18	Comité de Respuesta a Emergencia	50
18.1	Autoridad de Comunicación	50
18.2	Autoridad AIG	51
18.3	Secretario General	52
19	Coordinador Administrativo	53

19.1	Coordinador Administrativo.....	54
19.2	Asesor de T.I. (Tecnología de la Información).....	54
19.3	Asesor de Logística.....	55
19.4	Coordinador de Seguridad.....	55
19.5	Representante del MRE.....	56
19.6	Representante de la Agencia de Aviación Civil.....	57
19.7	Representante de la Compañía aérea involucrada.....	58
20	Asesoría Operacional.....	59
20.1	Asesor Operacional.....	60
20.2	Asesor de Investigación.....	61
20.3	Asesor de Notificaciones.....	61
20.4	Asesor de Factores Humanos.....	62
20.5	Asesor de Factores Materiales.....	63
20.6	Asesor de Comunicación Social.....	64
20.7	Asesor Jurídico.....	65
21	Equipo de Campo – Estructura.....	66
21.1	Jefe del equipo de campo.....	68
21.2	Adjunto al Jefe de la Equipo de campo.....	68
21.3	Encarregado de manutenção/suporte técnico.....	69
21.4	Asesor de Comunicación.....	69
21.5	Asesor de Seguridad (miembro local).....	70
APENDICE 1	72
A1.12.1	Comité Humanitario.....	72
A1.12.2	Estructuración del Comité Humanitario.....	72
A1.12.3	Director Humanitario.....	73

A1.12.4	Centro de Apoyo a las Familias	75
A1.12.4.1	Director del Centro de Apoyo a las Familias - CAF	76
A1.12.5	Centro de Asistencia Humanitaria – CAsH	78
A1.12.6.1	Coordinador de Asistencia Humanitaria	79
A1.12.6.2	Coordinador Médico.....	80
A1.12.6.1.1	Equipo hospital.....	80
A1.12.6.1.2	Equipe Morgue	81
A1.12.6.3	Coordinador de Apoyo Psicológico	82
A1.12.6.4	Asistencia religiosa	82
A1.12.6	Centro de Assistência Administrativa – CAsAd.....	83
A1.12.7.1	Coordinador Asistencia Administrativa	83
A1.12.7.2	Apoyo Administrativo	83
A1.12.7.3	Coordinador del Servicio Social.....	83
A1.12.7.4	Comisión de Funeral.....	84
A1.12.7	Estrutura.....	85
22	Política de Sustitución	87
23	Niveles de Respuesta a Emergencias.....	88
24	Acionamento do Plano de Resposta a Emergências.....	89
25	Accionamiento del Centro de Respuesta a Emergencia	90
25.1	Accionamiento de los integrantes del PRE	90
26	Procesos de Respuesta a Emergencias	92
27	Entrenamiento.....	93
28	Simulado.....	93
29	Comunicación	95
29.1	Información sobre el accidente al público interno	95

29.2	Información a la prensa	96
29.3	Orientaciones en relación con el contacto con la prensa	96
29.4	Procedimientos en relación con el Sitio web.....	97
29.5	Flujograma de Publicación del Comunicado.....	97
29.6	Informaciones en las redes sociales	98
29.7	Comunicación con las autoridades, los Órganos Oficiales / Gubernamentales.	98
30	Proceso de desactivación del Centro de Respuesta a Emergencias.....	99
30.1	Flujograma.....	99
31	Debriefing	100
32	Información General a los Integrantes del Plan	101
32.1	Contacto con familiares	101
32.2	Orientaciones en relación con la prensa	101
32.3	Información sobre el accidente al funcionarios del Estado.....	102
32.4	Mantenimiento de las actividades normales	102
32.5	Preparación para el Viaje.....	103
32.6	Información Médica.....	104
32.7	Vacunas	104
32.8	Medicación Personal.....	105
32.9	Protección Solar.....	105
32.10	Uso de repelentes	105
32.11	Alimentación.....	105
32.12	Kit personal.....	106
33	Disposición transitoria	107
34	ANEXOS.....	108

ANEXO 1 – Director General del CRE	109
ANEXO 2 – [Autoridad de comunicación].....	110
ANEXO 2 – [Autoridad AIG].....	112
ANEXO 3 – Asesor Administrativo.....	113
ANEXO 4 – Asesor Operacional	114
ANEXO 5 – Asesor de Investigación.....	115
ANEXO 6 – Asesor de Notificaciones	116
ANEXO 7 – Asesor de Logística	117
ANEXO 8 – Asesor de Factores Materiales	118
ANEXO 9 – Equipo del Órgano AIG	120
ANEXO 10 – Asesor de Seguridad.....	121
ANEXO 11 – Representante del MRE	122
ANEXO 12 – Assessor de Comunicação Social	123
Apéndice 1 del Anexo 12.....	124
ANEXO 13 – Asesor Jurídico	127
Apéndice 1 del Anexo 13.....	128
ANEXO 14 – Asesor de TI	136
ANEXO 15 – Asesor de Factores Humanos	137
ANEXO 16 - Ejemplo de MOU con un Cuerpo de Policía	138

2 Preámbulo

GENERALIDADES

Este manual contiene las acciones y los procedimientos recomendados de la *[autoridad encargada de la investigación de accidentes]* para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil que ocurran en el territorio de *[nombre del Estado]*. Este manual contiene también sugerencias para la *[autoridad de aviación civil]* y para la participación de otras entidades de *[nombre del Estado]* en investigaciones de accidentes e incidentes que ocurran fuera del territorio de *[nombre del Estado]*, pero que afectan a los intereses de *[nombre del Estado]*, que incluyen aeronaves explotadas, matriculadas, diseñadas, fabricadas por *[nombre del Estado]*.

Las acciones y los procedimientos que contiene este manual son conformes a las normas internacionales y las mejores prácticas.

[Nota.— El contenido de este modelo de manual está basado en la hipótesis de que [nombre del Estado] tiene legislación, reglamentos, políticas y procedimientos que cumplen plenamente las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Si [nombre del Estado] tiene “diferencias” con los requisitos de la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio debe notificar a la OACI dichas diferencias. Además, el Manual de acciones y procedimientos de respuesta a las emergencias elaborado mediante el uso de este modelo de manual debería ilustrar claramente las disposiciones que difieren de los requisitos de la OACI, así como todo plan para alinear las disposiciones de [nombre del Estado] con los requisitos de la OACI].

Este manual fue elaborado empleando los SARPS y los textos de orientación promulgados por la OACI, así como los textos y las mejores prácticas de algunos Estados.

Las disposiciones de este manual no son obligatorias respecto a las acciones de la *[autoridad encargada de la investigación de accidentes]*, incluidos sus investigadores y el personal de gestión, tampoco son obligatorias para otras entidades gubernamentales y de la aviación civil de *[nombre del Estado]* y el personal de las mismas, y para el personal y las entidades del exterior de *[nombre del Estado]* que participen en las investigaciones dirigidas por la *[autoridad encargada de la*

investigación de accidentes], pero este Manual trabaja en la búsqueda de implementación de prácticas que ayuden a los Estados en la conducción de sus acciones cuando involucrados en accidentes aéreos.

Nota 1.— Puesto que las investigaciones varían en cuanto a complejidad, un documento de este tipo no puede abarcar todas las eventualidades. Sin embargo, se han incluido las técnicas y los procedimientos más comunes.

Nota 2.— Debido a que este manual tratar de acciones acerca de las investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes, por razones de brevedad, los términos “accidentes,” “investigaciones” e “investigaciones de accidentes” aquí empleados deberían aplicarse igualmente a la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes.

Muy importante identificar que en este Manual, algunas acciones no son relativas solamente a los órganos de investigación de accidentes, pero mirando una mejor coordinación, fueron puestas aquí. Una vez que se tengan adoptados los principios de este Manual, deberá la Autoridad encargada por el Estado coordinar junto a los demás órganos involucrados la correcta adopción de las medidas y coordinaciones necesarias.

Debe tenerse en cuenta que una vez que la falta de coordinación entre los entes estatales puede comprometer la calidad de la investigación y por supuesto, la imagen del Estado junto a la comunidad internacional.

3 Política para as Respostas as Emergências

Este Plan establece directrices para atender las necesidades del *[nombre del Estado]* y de los involucrados en una ocurrencia, que traducen la implicación de la alta administración en acciones que garanticen la disponibilidad de los recursos necesarios y el compromiso con los involucrados en la ocurrencia y, además, que propicien una gestión de las emergencias eficaces y el mantenimiento de la seguridad de las operaciones.

El *[nombre del Estado]*, asume los siguientes compromisos:

- Disponer a todo el efectivo del órgano AIG y demás órganos involucrados en el contenido descrito en este Plan;
 - Calificar y capacitar a los integrantes del Plan de respuesta a emergencias;
 - Garantizar el mantenimiento de las actividades operativas, asignadas al Estado, dentro de los estándares de seguridad;
 - Proporcionar asistencia adecuada a todos los involucrados, dentro de su esfera de actuación;
 - Preservar los derechos e intereses de las personas e instituciones involucradas y sus familiares;
 - Preservar la propiedad de terceros y del Estado;
 - Preservar las evidencias necesarias para conducir la investigación de la ocurrencia (AIG y Legal);
 - Conducir todas las actividades relacionadas con la Respuesta a Emergencias de manera ética y en carácter reservado;
 - Dispensar a las víctimas ayuda humanitaria;
 - Establecer y mantener un flujo continuo de comunicación entre el Estado y el público.
-

4 Objetivo

Viabilizar la capacidad del *[nombre del Estado]* en atendimento a las situaciones de crisis, estableciendo la autoridad y las responsabilidades de todos los involucrados, atraes de los procesos y procedimientos definidos en esto Plan, atendiendo a las expectativas del Estado, de la aviación, de las víctimas, autoridades y público en general.

5 Terminología y Abreviaciones

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.

Acción de campo - Las medidas preliminares realizadas en el lugar de una ocurrencia aeronáutica, de acuerdo con técnicas específicas, y por personal cualificado y acreditado, teniendo como objetivo, entre otros: la recolección y / o la confirmación de datos; la preservación de indicios; el recuento inicial de daños causados a la aeronave, o por la aeronave, y el levantamiento de otras informaciones necesarias para el proceso de investigación

Administración de aviación civil - Entidad o entidades gubernamentales, sean cuales fueren sus nombres, a las que incumbe directamente la reglamentación de todos los aspectos del transporte aéreo civil, ya sean de índole técnica (navegación aérea y seguridad operacional de la aviación) o económica (aspectos comerciales del transporte aéreo).

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.

Aeropuerto - Aeródromo público, dotado de instalaciones y facilidades para apoyo de operaciones de aeronaves y de embarque y desembarque de personas y cargas.

Artículos Peligrosos– Todo objeto o sustancia que, cuando sea transportada por vía aérea, pueda constituir un riesgo significativo para la salud, la seguridad o la propiedad.

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.

ATC - Controle de Tránsito Aéreo.

Autoridad de investigación de accidentes. Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto del presente Anexo.

CAF - Centro de Asistencia a las Familias.

CAsAd - Coordinador de Asistencia Administrativa.

CAsH - Centro de Asistencia Humanitaria.

CH - Comité Humanitario.

Carga - Todos los bienes que se transportan en una aeronave, excepto el correo, equipaje dañado, equipaje de mano o extraviado.

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.

Costos de la Investigación - Importe del gasto realizado con la investigación de una ocurrencia. Se consideran gastos de investigación, entre otros, los gastos relativos al (a):

- desplazamiento de personal, incluidos los tramos aéreo, marítimo y terrestre;
- alquiler de vehículos y equipos;
- pago de viáticos;
- material especializado individual utilizado (guantes, máscaras, etc.);
- remoción y registro de los restos, incluyendo fotos, imágenes y congéneres;
- guarda de los restos;
- honorarios profesionales;
- exámenes, pruebas e investigaciones;
- búsqueda de aeronave desaparecida; y de los demás.
- recuperación de los restos.

CRE - Centro de Respuesta a Emergencias – Ambiente existente en la Estructura Organizacional del organismo investigador dotado de infraestructura y recursos necesarios para que la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* responda a una ocurrencia de forma eficiente y eficaz en conjunto con las áreas involucradas.

Credencial ARCM – Documento estandarizado, emitido exclusivamente por el ARCM, que certifica un especialista para el ejercicio de actividad relacionada a la investigación de ocurrencias aeronáuticas en el ámbito de la región sudamericana. Este documento de uso ostensivo y obligatorio, se utiliza para el control de acceso de

personas y vehículos en las áreas controladas del aeropuerto, sitio crash y demás áreas de interés de la investigación.

Crisis – Es una situación de emergencia, que afecta o interrumpe la operación normal de las actividades.

Daños a Terceros - Perjuicios derivados de una ocurrencia aeronáutica, causados a quien no es el operador, explotador o propietario de la aeronave, así como a sus prepuestos.

Desintervención de Pista - Acción coordinada para liberación de pista de aterrizaje obstruida por accidente aeronáutico o incidente aeronáutico.

ECCAIRS - *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* – Centro Europeo de Coordinación para el Sistema de Informes de Accidentes e Incidentes.

Equipaje - Bienes pertenecientes a los pasajeros o tripulantes, transportados a bordo de una aeronave, mediante contrato con el transportista.

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

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

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

Nota.— En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en

virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587).

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

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

Explotador. Es la persona, física o jurídica, propietaria o no, que la utiliza legítimamente, con o sin fines de lucro. Se considera operador o explorador de aeronave:

- la persona jurídica que tiene la concesión de los servicios de transporte público regular o la autorización de los servicios de transporte público no regular, de servicios especializados o de taxi-aéreo;
- el propietario de la aeronave o quien la utilice directamente o a través de sus prepuestos, cuando se trate de servicios aéreos privados;
- el fletador que reservó la conducción técnica de la aeronave, la dirección y la autoridad sobre la tripulación;
- el arrendatario que adquirió la conducción técnica de la aeronave alquilada y la autoridad sobre la tripulación.
- Persona, organización o empresa que se dedica, o se propone explotar la operación de la aeronave;

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.

Factores Humanos (FH) - Área de abordaje de la seguridad de vuelo que se refiere al complejo biológico del ser humano y que comprende los siguientes aspectos:

ASPECTO MÉDICO - es el área de los Factores Humanos donde hay la implicación de conocimientos médicos y fisiológicos que son investigados para definir la presencia de variables de esta naturaleza y la forma de su participación en los eventos.

ASPECTO PSICOLÓGICO - es la participación de variables psicológicas individuales, psicosociales u organizacionales en el desempeño de la persona involucrada.

Factores Materiales (FM) - Área de abordaje de la seguridad de vuelo que se refiere a la aeronave, incluyendo sus componentes, ya los equipos y sistemas de tecnología de la información empleados en el control del espacio aéreo, en sus aspectos de diseño, de fabricación, de manejo Del material y de las fallas no relacionadas con el servicio de mantenimiento.

Factores Operacionales (FO) - Área de abordaje de la seguridad de vuelo que se refiere al desempeño del ser humano en las actividades directamente relacionadas con el vuelo, aquí incluidas las de pilotaje, mantenimiento y control de tráfico.

Familiar - Persona que forma parte de la familia de la víctima o se considera parte de la misma, aunque no haya relación familiar legal. Esto incluye a amigos, socios, cuidadores, personas cercanas que hayan sido indicadas por la familia.

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.

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

Investigación. Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

Investigador encargado - Persona responsable, 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.

Lesión - Es el daño a la integridad corporal o a la salud y pueden ser clasificados en leve, grave o fatal.

Lesión leve - es la que no resulta en las consecuencias características de la lesión grave o fatal.

Lesión Grave - es la que resulta en:

- Incapacidad para las ocupaciones habituales, por más de 30 (treinta) días;
- Peligro de vida;

- Debilidad permanente de miembro, sentido o función;
- Aceleración del parto;
- Incapacidad permanente para el trabajo;
- Enfermedad incurable;
- Pérdida o inutilización de miembro, sentido o función;
- Deformidad permanente;
- Aborto.

Lesión Fatal - Es la que resulta en la muerte de quien sufrió la lesión.

Lista de Pasajeros Conciliada - En la aviación militar consiste en validar el embarque de pasajeros mediante la confirmación de la lista de embarque confeccionada en el Puesto CAN del local de salida de la aeronave.

Masa máxima - Masa máxima certificada de despegue.

Operación de la aviación general - Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

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, Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

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.

Suceso. *Todo accidente o incidente relacionado con la operación de una aeronave.*

Tripulante - Persona debidamente habilitada que ejerce función a bordo de la aeronave.

Víctima - Personas que por algún motivo, sufrieron directa o indirectamente algún daño generado por el suceso, pudiendo ser clasificados en:

- **Víctima primaria** - Todas las personas que sufrieron directamente algún daño generado por el suceso;
- **Víctima secundaria** - Persona que tiene algún vínculo familiar o se considera parte de la misma, eso incluye amigos, socios, cuidadores y personas cercanas; y
- **Víctima terciaria** - personas que estuvieron involucradas en lo suceso.

6 Respuesta a las Emergencias

Es la capacidad de tomar decisiones oportunas y necesarias mirando eliminar y/o mitigar los efectos de la ocurrencia, muchas veces, mientras el evento se desdobra. Esto, significa tomar acciones sobre el futuro de la imagen y operabilidad del Estado bajo las situaciones de estrés sin todas las informaciones disponibles.

Se deben observar tres conceptos básicos:

- Esté preparado para actuar cuando sea necesario;
- Mantenga la calma;
- Comunique a la Autoridad AIG el acontecimiento.

Para entender mejor los conceptos, sigue abajo el artículo publicado en agosto de 2004, en HSM Management, escrito por Barry Mcloughin, de Mcloughin Media, con sede en los Estados Unidos, con las definiciones básicas adoptadas en Organismos Internacionales:

Incidente	Emergencias	Crisis
<p>Los hechos aparentemente comunes, situados dentro de los parámetros de las expectativas de las personas. La caída del valor de las acciones, los despidos masivos e incluso un in-censo pueden ser considerados hechos "normales" para una organización, que tiene personal capacitado para admitir el asunto. Para que un incidente permanezca como tal y no se transforme en una emergencia o en una crisis, basta una respuesta completa y oportuna, en el tiempo adecuado. Es importante admitir el error, si existe, y permitir una investigación abierta y transparente de las informaciones.</p>	<p>Es el nivel intermedio entre un incidente y una crisis. Puede ser la noticia de una fuga de petróleo en el mar o un desastre aéreo. Requiere respuesta inmediata de los involucrados. Recibir la denominación de "emergencia", si la atención despertada en el público no sobrepasa las 48 horas. Ver algunos procedimientos sugeridos por el autor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar información clara al público ya las principales partes involucradas: socios, clientes, proveedores, gobierno; • Anticipar las necesidades de la prensa y satisfacerlas. • Establecer canales de comunicación eficientes: líneas telefónicas gratuitas, por ejemplo; • Emitir sólo mensajes claros y directos, que puedan ser comprobados con datos; • Administrar la imagen de que la empresa es capaz de solucionar y conducir el hecho. 	<p>Puede ser definida como un conjunto de circunstancias capaces de herir la integridad, la idoneidad, el prestigio o la supervivencia de una organización. La posibilidad de perjuicio - real o potencial - se eleva y la empresa no puede, por sí sola, resolver la cuestión. En ese movimiento, lo que se debe buscar es, mediante métodos de comunicación eficaces y ágiles, desacelerar la crisis. La necesidad de los periodistas, en ese proceso, es informar al público, muchas veces, sin tener la comprobación de hechos. Es común que usted oye frases en telediarios como "Tenemos informaciones, aún no comprobadas, de que esta no es la primera vez que este tipo de incidente ocurre". Aquí, los involucrados necesitan concentrarse en responder a cuestiones tales como "¿qué sucedió?", "¿Cuáles fueron los de nosotros?", "¿quién fue afectado?" Y "¿qué se está haciendo para solucionar la situación?". En un momento posterior, la parte acusada precisa aclarar lo que generó el incidente, como los perjudicados serán reembolsados, entre otros puntos.</p>

Fonte: <http://www.baguete.com.br/colunistas/colunas/68/felipe-basso/12/05/2009/incidente-emergencia-ou-crise>

7 Referências Bibliográficas

_____. **Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación. Parte 1. (Doc. 9756).** 2ª. Ed. Montreal, 2015.

_____. **Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación. Parte 3. (Doc. 9756).** 1ª. Ed. Montreal, 2011.

_____. **Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación. Parte 4. (Doc. 9756).** 2ª. Ed. Montreal, 2014.

_____. **Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes. (Doc. 9962).** 1ª. Ed. Montreal, 2011.

_____. **Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidents e incidentes. (Doc. 9946).** 1ª. Ed. Montreal, 2011.

_____. **Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidents (AIG) (Doc. 9914).** Divisional Meeting. Suplemento núm. 1. Ed. Montreal, 2008.

7.1 Documentação de Suporte à Decisão

IATA Airport Handling Manual 37st Edition – AHM 050 Aircraft Emergency Procedures.

Foreign Air Carrier Family Support Act of 1997.

Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. (DOC 9998). Primera edición, 2013.

8 Requisitos de la OACI

El Artículo 26 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* especifica que el Estado donde ocurra un accidente de aviación hará una investigación sobre las circunstancias del mismo. Esta obligación sólo puede cumplirse cuando existe la legislación apropiada. Dicha legislación debe determinar una autoridad encargada de la investigación del accidente (o comisión, junta u otro órgano) para la investigación de accidentes de aviación. El Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, contiene SARPS para la investigación de accidentes e incidentes en los Estados miembros de la OACI. En *[nombre del Estado]* existen leyes y reglamentos para responder a estas obligaciones internacionales.

Artículo 26.- Investigación de accidentes

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, a que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

9 Requisitos de [nombre del Estado]

[Nombre del Estado] ha adoptado leyes, reglamentos, políticas y procedimientos que cumplen los requisitos de la OACI para la investigación de accidentes e incidentes. [Nombre del Estado] **[no necesita / necesita]** notificar “diferencias” a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio.

Artículo 38.- Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

9.1 Legislación de [nombre del Estado]

[Nota.— Esta parte del manual deberá incluir un resumen de la legislación pertinente del Estado, que constituye la legislación en que se basan las políticas y los procedimientos incluidos en el manual, y que ilustra el empeño del Estado respecto a cumplir las disposiciones del Convenio de Chicago, particularmente el Artículo 26 del Convenio y los SARPS del Anexo 13 de la OACI. También debería incluir, aunque esto no sea limitativo, un resumen de la legislación, que:

- a) creó la autoridad encargada de la investigación de accidentes e incidentes;*
- b) le confirió las responsabilidades y facultades (incluida la financiación) relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil en nombre del Estado;*
- c) autoriza la publicación de reglamentos del gobierno respecto a investigaciones de accidentes e incidentes; y*
- d) Los Acuerdos firmados con las demás autoridades del Estado.*

La legislación completa debería figurar en un apéndice del manual. Más adelante figura un ejemplo del texto posible].

La legislación en que se basan las políticas y los procedimientos que contiene este manual figura en [*Ley de aviación, u otro nombre de la legislación pertinente, con la fecha en que se sancionaron dichas disposiciones*]. La [*Ley u otro nombre*] establece la [*autoridad encargada de la investigación de accidentes*] y prevé sus responsabilidades y facultades para la realización de investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con el Artículo 26 del Convenio de Chicago y el Anexo 13 de la OACI. La [*Ley u otro nombre*] especifica que las disposiciones respecto a las investigaciones serán objeto de reglamentos gubernamentales más detallados.

9.2 Reglamentación de [*nombre del Estado*]

Nota.— Esta parte del manual deberá incluir un resumen de la reglamentación pertinente, mencionada algunas veces como “reglamento de investigaciones” publicado por el Estado para las investigaciones de accidentes e incidentes. Este reglamento deberá tratar, como mínimo, de los requisitos nacionales que emanan de la legislación relativa a la investigación de accidentes e incidentes y deberá prever procedimientos de investigación normalizados de conformidad con los SARPS del Anexo 13 de la OACI, así como la orientación que contiene el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756), Partes I, III y IV. Algunos Estados promulgan reglamentos para la investigación de accidentes e incidentes que reproducen casi literalmente los SARPS del Anexo 13 de la OACI y el Doc. 9756. La promulgación del reglamento puede adoptar diferentes formas, dependiendo de las preferencias de los diversos Estados. En algunos casos, el reglamento se promulga y publica mediante decreto presidencial, o medidas gubernamentales similares. En otros casos, puede promulgarlo la autoridad independiente encargada de la investigación, después de la aprobación pertinente del gobierno. Independientemente de los medios de promulgación, la reglamentación debe asegurar el cumplimiento satisfactorio del Anexo 13 y de los textos de orientación de la OACI. La reglamentación completa deberá figurar en un apéndice del manual. Seguidamente figura un ejemplo del texto posible.

La reglamentación en que se basan las políticas y los procedimientos que contiene este manual figura en [nombre o título de los reglamentos relativos a la investigación de accidentes e incidentes, así como la fecha de sanción]. La reglamentación es conforme a las disposiciones del Anexo 13 y otros documentos de la OACI relacionados con la investigación de accidentes e incidentes, incluido el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756), Partes I, III y IV.

10 Política aplicable y enmiendas del manual

La política de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* es realizar sus actividades de conformidad con los SARPS de la OACI, particularmente los que contienen el Anexo 13 y el *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* (Doc. 9756), Partes I, III y IV, de la OACI. También es una política de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* realizar sus actividades de conformidad con las leyes y reglamentos pertinentes de *[nombre del Estado]*.

Este manual, que contiene las acciones y procedimientos de la *[autoridad encargada de la investigación de accidentes]* para la realización de una investigación en o fuera del *[nombre del Estado]*, complementa las leyes y reglamentos mencionados, cuando se trate de los intereses o responsabilidades de *[nombre del Estado]*.

El *[Director general/Presidente/Jefe]* del *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]* deberá nombrar a un miembro del personal para que observe las enmiendas de los SARPS u otros documentos de la OACI a fin de que se enmienden cuando sea necesario las leyes, reglamentos, políticas y procedimientos pertinentes de *[nombre del Estado]*. Si por alguna razón las leyes, reglamentos, políticas y procedimientos de *[nombre del Estado]* no corresponden a la intención de los SARPS de la OACI, el *[Director general/Presidente/Jefe]* del *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]* deberá asegurar que se notifique oportunamente a la OACI y ARCM de dichas diferencias, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio de Chicago y MoU del Mecanismo de cooperación.

11 Requisitos de la OACI

De conformidad con el Anexo 13 de la OACI, una autoridad encargada de la investigación de accidentes debe ser estrictamente objetiva y totalmente imparcial, y también debe ser percibida como tal. Además, debe poder realizar investigaciones de un modo independiente que excluya la interferencia de presiones externas. Al respecto, son pertinentes las siguientes referencias:

— Anexo 13, Capítulo 3, párrafo 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”.

— Anexo 13, Capítulo 5, párrafo 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”

— Anexo 13, Capítulo 5, párrafo 5.4.1:

“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.

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”.

— De conformidad con el Anexo 13, Capítulo 5, párrafo 5.4.3:

“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”.

— Anexo 13, Capítulo 5, párrafo 5.4.4:

“Recomendación.— Los Estados deberían garantizar la cooperación entre su autoridad encargada de la investigación de accidentes y las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

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

— *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756) de la OACI, Parte I — Organización y planificación, párrafos 2.1.2 y 2.1.3, que, en parte, indican lo siguiente:*

2.1.2 La jefatura de investigación de accidentes ha de ser estrictamente objetiva y totalmente imparcial y ha de estar además considerada como tal. Dicha jefatura debería establecerse de tal forma que la haga inconvencible a la injerencia o presión política o de otra índole. Muchos Estados han logrado este objetivo creando su jefatura de investigación de accidentes como órgano

estatuado independientemente o bien estableciendo una organización de investigación de accidentes independiente de la Administración de Aviación Civil estatal. En estos Estados, la jefatura de investigación de accidentes depende directamente del Congreso, Parlamento o de un determinado nivel ministerial del gobierno.

2.1.3 Con arreglo al Anexo 13, el Estado que realiza la investigación designará un investigador encargado de la investigación, que será responsable de la organización, realización y control de la misma. Sería preferible que el investigador encargado procediera de la jefatura de investigación de accidentes. No obstante, nada impide la asignación de las funciones de investigador encargado a una comisión u otro órgano.

En muchos Estados no resulta práctico establecer una autoridad permanente encargada de la investigación de accidentes. A menudo estos Estados crean una comisión de investigación aparte para investigar cada accidente grave. Es esencial que una comisión de esta índole presente su informe a nivel ministerial de manera que las conclusiones y recomendaciones de seguridad operacional dimanantes de la investigación no queden diluidas al pasar por conductos administrativos ordinarios.

11.1 Independencia

Mantener la independencia al realizar investigaciones resultará en el aumento de la credibilidad del *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]* y su capacidad para evitar situaciones que pueden crear conflictos de interés. Mantener la independencia de la función investigadora es igualmente importante para las investigaciones de accidentes y de incidentes.

La intención de la “independencia” es que la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* sea funcionalmente independiente, en particular de las autoridades nacionales de aviación civil responsables de aeronavegabilidad, certificación, operaciones de vuelo, mantenimiento, otorgamiento de licencias, control de tránsito aéreo o explotación de aeropuertos, y, en general, de toda otra parte cuyos intereses puedan estar en conflicto con la tarea encomendada a la autoridad encargada de la investigación de accidentes.

“Independencia” no significa que la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* no sea supervisada administrativamente por un ministro o ministerio de gobierno (o el parlamento) y rinda cuentas de sus finanzas, administración, políticas y métodos de trabajo (que deberían ser transparentes).

11.2 Requisitos de *[nombre del Estado]*

[Nota.— Esta sección del manual deberá estar adaptada a los aspectos específicos del lenguaje de los textos de la legislación y reglamentación del Estado. Seguidamente figura el texto sugerido].

La legislación y los reglamentos, políticas y procedimientos de *[nombre del Estado]* son conformes a las disposiciones del Anexo 13 de la OACI respecto al objetivo y a la independencia de la investigación, y refuerzan dichas disposiciones.

Los requisitos de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* figuran en *[legislación, reglamentación]* para la independencia y objetividad de las investigaciones a fin de:

- a) asegurar el establecimiento de un órgano de investigación de accidentes de aviación dotado de recursos adecuados, profesionalmente capacitado, independiente e imparcial en *[nombre del Estado]*;
- b) asegurar la independencia de todas las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación que se realicen en *[nombre del Estado]*, con respecto a toda interferencia o presión política o de otra índole; y
- c) promover el uso de un conjunto de reglamentos conformes a las disposiciones del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* de la OACI, que incluya reglamentos para la protección de los datos de seguridad operacional con el fin de prevenir accidentes y no de atribuir culpa.

12 Resumen

La política de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y de sus equipos de investigación es cumplir los requisitos específicos de este Manual para asegurar que el único fin de las investigaciones es evitar futuros accidentes. Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad será independiente de las investigaciones del *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]*. La *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y sus equipos de investigación gozarán de independencia para realizar una investigación y autoridad absoluta al llevarla a cabo, de modo que todo equipo de investigación designado pueda resistir a la interferencia o presión de cualquier índole.

13 Planificación y preparación

A fin de realizar las acciones correctas, el personal de gestión y los investigadores del *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]* deben estar plenamente preparados y tener un plan de acción antes de que ocurra un accidente o incidente. La planificación y preparación previa al suceso supone varios elementos, incluido un plan para dotar de personal los puestos clave de un equipo de gestión de la crisis. Otros aspectos incluyen Memorandos de acuerdo (MoU) con otras entidades del gobierno de *[nombre del Estado]* y de la industria de la aviación, así como con autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aviación de otros Estados, como un medio para obtener ayuda en forma de investigadores competentes y facilidades cuando sean necesarias. Es importante tener arreglos temporales para contar con personal adicional adscrito proveniente de otras entidades del gobierno de *[nombre del Estado]* y de la industria en ciertas circunstancias. También es importante proporcionar instrucción adecuada al personal y a los investigadores designados las herramientas necesarias, equipo de investigación y equipo protector personal a fin de cumplir los requisitos de salud y seguridad.

La planificación y preparación adecuadas son esenciales para facilitar la toma de decisiones y tienen considerable importancia para la eficiencia de la superación de la crisis.

13.1 Selección y designación de los involucrados

Cabe señalar la Circular 298 de la OACI, *Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación*, Capítulo 2, *Antecedentes laborales requeridos de los investigadores*, párrafos 2.1 y 2.2, que, en parte, dicen:

“La investigación de accidentes de aviación es una tarea especializada que debería ser realizada únicamente por investigadores debidamente capacitados....”

Los investigadores de accidentes en potencial deben poseer considerable experiencia aeronáutica práctica a modo de base para la pericia en investigación que han de adquirir....”

La política de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* es seguir la orientación de la Circular 298 de la OACI con respecto a la selección y designación de investigadores.

Los miembros del personal de investigación del *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]* reciben credenciales del gobierno, que indican la legislación y reglamentación en que se basan sus facultades y responsabilidades. Las credenciales contienen la fotografía de cada investigador y demuestran la legitimidad de su trabajo durante las investigaciones de accidentes e incidentes.

El *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]* ha concertado acuerdos con las autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aviación de otros Estados para recurrir a otros expertos a fin de obtener asistencia con poca anticipación y sin tener que establecer acuerdos oficiales en el momento en que se necesita tal asistencia. El *[Apéndice XX]* *[poner adjunto los acuerdos existentes en el Estado]* contiene copias de algunos MoU vigentes.

Como parte de su plan de gestión, el *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]* mantiene una lista de investigadores competentes que son nombrados para puestos clave. Además, la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* deberá asegurar que puedan hacerse arreglos adecuados con poca anticipación para obtener el personal de apoyo necesario de otras organizaciones en *[nombre del Estado]*.

Los expertos externos se obtienen mediante contratos escritos y/o MoU que incluyen cláusulas para asegurar que el personal cedido sea liberado de sus obligaciones ordinarias durante el curso de la investigación. La independencia y objetividad de estos expertos en la labor de investigación es indispensable, y es importante asegurar que no haya conflictos de interés reales o percibidos como tales entre las personas que trabajan en régimen de adscripción. Los investigadores que participan en régimen de adscripción deberán recibir credenciales apropiadas y firmar acuerdos de que observarán las leyes, reglamentos, políticas y procedimientos de *[nombre del Estado]* y, para demostrar su independencia y objetividad, que no hay conflictos de interés durante el período de adscripción.

Cada investigador, así como el personal externo empleado temporalmente, debe estar plenamente consciente de sus obligaciones y responsabilidades.

14 Responsabilidades

Las responsabilidades básicas de todos los involucrados en situaciones de respuesta a emergencias deberán ser establecidas previamente por el Estado, debiendo estar definido los siguientes responsables:

14.1 El reporte de la ocurrencia a la Autoridad AIG

La tabla que sigue está tomada del Anexo 13 de la OACI, Adjunto B. En ella se especifican las diversas obligaciones de informar sobre diferentes tipos de accidentes e incidentes graves. Compete a la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* la responsabilidad de cumplir en nombre de *[nombre del Estado]* las disposiciones del Anexo 13 de la OACI (Capítulos 4, 6 y 7) respecto a las obligaciones de notificar e informar. Todas las notificaciones y los informes deberán enviarse en uno de los idiomas oficiales de trabajo de la OACI. Si es posible, cuando se use otro idioma de trabajo las notificaciones y los informes se harán también en inglés.

La lista de direcciones de autoridades encargadas de la investigación de accidentes de aviación figura en el *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* (Doc. 9756) de la OACI, Parte I — *Organización y planificación* y en el sitio web de la OACI (<https://www.icao.int/safety/AIA/Pages/default.aspx>).

Lista de verificación para informar			
Notificación de accidentes e incidentes graves			
<i>Procedente de</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13 de la OACI</i>
Estado del suceso	Sucesos internacionales: aeronaves de todo tipo	<ul style="list-style-type: none"> • Estado de matrícula; • Estado del explotador; • Estado de diseño; • Estado de fabricación; • ARCM; y • OACI (cuando la aeronave sea de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor) 	4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: aeronaves de todo tipo	<ul style="list-style-type: none"> • Estado del explotador; • Estado de diseño; • Estado de fabricación; • ARCM; y • OACI (cuando la aeronave sea de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor) 	4.8

En el Anexo 13 de la OACI, Adjunto C, figura una lista de “incidentes graves” que deben notificarse.

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.

- *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.*
- *Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.*
- *Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.*
- *Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.*
- *Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje (se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros) o una pista no asignada.*
- *Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.*

- *Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.*
- *Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.*
- *Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.*
- *Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.*
- *Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.*
- *Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.*
- *Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obliguen al piloto a declarar una situación de emergencia, tales como insuficiencia, agotamiento o falta de distribución del combustible o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.*
- *Incursiones, en la pista, clasificadas de gravedad A. El Manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Doc. 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.*
- *Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.*
- *Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.*
- *Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.*
- *La liberación involuntaria o, como medida de emergencia, la liberación voluntaria de una carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.*

14.2 El reporte de la ocurrencia a la Autoridad Aeronáutica

El Estado deberá definir la autoridad que hará la comunicación oficial acerca del suceso para las demás autoridades del Estado.

Nota: teniendo en cuenta que la autoridad AIG es la que detén las informaciones iniciales acerca del suceso, recomendase que esta sea la autoridad responsable por la comunicación.

14.3 Coordinación con otras autoridades

El [Órgano encargado de la investigación de accidentes] deberá tener acuerdos (MoU) con otros organismos y autoridades en [nombre del Estado] a fin de prepararse para la eventualidad de un accidente de aviación. La información detallada con respecto a las funciones y responsabilidades de cada organismo, para cada tipo de emergencia, figura en el *Manual de servicios de aeropuertos* (Doc. 9137) de la OACI, Parte 7 — *Planificación de emergencia en los aeropuertos*. Si bien dicho manual trata

principalmente de los accidentes en o cerca de un aeropuerto, la función y responsabilidad de cada organismo allí descritas pueden aplicarse también a los accidentes que ocurran en otro sitio.

14.4 De la designación de un representante como elemento de enlace con el *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]*.

Esta función será ejecutada por el investigador jefe del equipo de campo o por personal designado por el *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*;

14.5 Del suministro de la información

Todas las informaciones, en forma de declaración, datos o documentación, solicitadas de los procesos de investigación de accidentes o incidentes, deben ser proporcionadas por el Investigador Encargado, después de obtener la previa autorización de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y siguiendo a través de órganos de comunicación, siempre atendiendo los plazos previamente establecidos.

14.6 Da guarda dos destroços e bens

Al notificársele un accidente, el IIC o el coordinador de seguridad y protección en el lugar del accidente designado deberán verificar inmediatamente si se han tomado medidas para salvaguardar la seguridad de los restos de la aeronave. Esto generalmente se organiza por medio de la policía, pero en algunos casos puede ser que se emplee personal militar o civil especialmente contratado.

Antes de empezar el trabajo de investigación en el lugar del accidente, debe verificarse el manifiesto de carga para asegurarse de que no hay materiales peligrosos en la carga transportada.

Cuando se sospeche que la aeronave llevaba a bordo mercancías peligrosas tales como materiales radiactivos, explosivos, municiones, líquidos corrosivos, venenos líquidos o sólidos, o cultivos de bacterias, deben tomarse precauciones especiales apostando guardias a una distancia prudente de los restos de la aeronave. Esta medida es especialmente importante si ha habido incendio, ya que esto tiende a dispersar los elementos contaminantes. Hasta que los expertos, en consulta con el coordinador de

seguridad y protección en el lugar del accidente designado por la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*, hayan evaluado el peligro que existe, se deben colocar letreros indicando que la zona es peligrosa.

Al llegar al lugar del accidente, una de las primeras tareas de los investigadores es la de examinar qué medidas de seguridad se han tomado. Los guardias deben conocer a fondo sus deberes, que son:

- a) proteger al público de los peligros que presenten los restos de la aeronave;
- b) impedir que se toquen los restos (lo que comprende cadáveres y el contenido de la aeronave);
- c) proteger los bienes; y
- d) admitir al lugar del accidente únicamente a las personas autorizadas por el *[Investigador encargado de la investigación de accidentes]*; y
- e) proteger y preservar, cuando sea posible, las marcas que haya hecho la aeronave en el terreno.

El IIC del *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]* o el coordinador de seguridad y protección en el lugar del accidente deberán dar instrucciones claras y precisas a las personas encargadas de vigilar el lugar del accidente respecto a la importancia de que las personas autorizadas lleven consigo la identificación debida. En el caso de grandes investigaciones, esto puede hacerse expidiendo distintivos de identificación fotográfica o alguna forma de pase de seguridad a todas las personas autorizadas. También ha demostrado ser eficaz el empleo de brazaletes o chalecos que indican la pertenencia a un grupo o las funciones de la persona.

Si los restos de la aeronave no se han desperdigado, la seguridad del lugar puede lograrse acordonando el lugar. Sin embargo, si la aeronave ha dejado un rastro largo, la tarea de proteger el sitio puede ser imponente y, si el perímetro es muy amplio, se necesitarán muchos guardias.

La policía puede constituir una ayuda considerable en cuanto a la coordinación con la población local, especialmente cuando se trate de encontrar o localizar piezas dispersas de los restos de la aeronave. Si bien se debe estimular a las personas que viven en los alrededores a que den parte de las piezas de los restos de la aeronave

que descubran, conviene infundir en ellas la importancia de no tocar esas piezas. Algunas veces ocurre que con buena intención, pero equivocada, hay quien recoge las piezas dispersas y las coloca en una pila bien ordenada a un lado de la parte principal de la aeronave siniestrada. Al no quedar registrado dónde se encontraron las piezas, su utilidad para la investigación queda reducida. Asimismo, se debe evitar que la gente guarde piezas como recuerdo.

Se deben mantener bajo vigilancia los restos de la aeronave hasta que el IIC esté seguro de que se han recogido todas las pruebas que había en el lugar. El IIC debe examinar periódicamente la situación y organizar la disminución paulatina de los guardias según corresponda.

Después de la liberación de los restos por el *[Investigador encargado de la investigación de accidentes]* y las demás autoridades interesadas en la investigación de la ocurrencia (Investigación Criminal), el explotador será responsable de la custodia de los mismos (véase modelos en el Anexo 13 – Asesor Jurídico).

14.7 Traslado de los restos de la aeronave

En el *Manual de servicios de aeropuertos* (Doc. 9137), Parte 5 — Capítulo 7. Retiro de la aeronave, figura orientación detallada acerca de la planificación, equipos y procedimientos para el traslado de aeronaves inutilizadas en los aeropuertos.

Las responsabilidades por el traslado de una aeronave inutilizada no corresponden únicamente al explotador de la aeronave, sino también al Estado y al explotador del aeródromo. Para que comience la operación de traslado de una aeronave y se complete lo antes posible, todas las partes deben facilitarla y tener los procedimientos apropiados. Para que el traslado sea eficaz se necesita una buena planificación y la posibilidad de disponer rápidamente del equipo necesario.

En coordinación con la autoridad aeronáutica, quedará asegurado a otros órganos, incluso de la autoridad de aviación civil y de la policía judicial, el acceso a la aeronave accidentada, a sus restos o a cosas que por ella eran transportadas, sólo pudiendo haber manipulación o retención de cualesquiera objetos del accidente con anuencia de la autoridad AIG.

Excepto a efectos de salvar vidas, restaurar la seguridad de la operación o preservar la propiedad de terceros, ninguna aeronave accidentada, sus restos u objetos por ella transportados pueden ser removidos sin la liberación del órgano responsable por la investigación de accidentes e incidentes, de acuerdo con lo establecido en la Legislación Aeronáutica *[poner las Leyes del Estado]*.

Nota: Esta autorización debe ser obtenida a través del equipo de Investigadores AIG u otra organización que tenga la responsabilidad sobre el área donde ocurrió el accidente.

Siempre que el Explotador no disponga de medios para efectuar la remoción y la ocurrencia si se da dentro de los límites de responsabilidad de la administración del aeródromo, la remoción de los restos deberá ser efectuada por éste, sin hacerse responsable por posibles daños resultantes.

14.8 Autorización oficial para retirar los restos de la aeronave

Los restos de la aeronave deberán quedar bajo custodia del *[Investigador encargado de la investigación de accidentes]* hasta el momento en que se autorice la entrega a su propietario, o al representante del propietario (empresa de seguros). En muchos casos, puede autorizarse el retiro parcial de los restos, dependiendo de las necesidades de los investigadores para someter a ensayo algunos componentes.

En el caso de accidentes en *[nombre del Estado]* de aeronaves matriculadas y explotadas por otros Estados, la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* debería facilitar la autorización para retirar la aeronave, su contenido o partes del mismo, tan pronto como no los necesite para la investigación, a personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o el Estado del explotador. Esta disposición es particularmente importante cuando se trata de sucesos en que los daños son mínimos y es necesario reparar la aeronave para volverla a poner en servicio.

Puede autorizarse el retiro de parte de los restos de la aeronave, o de la totalidad de los restos, empleando el formulario de autorización para el retiro de restos y piezas de aeronaves que incluye el nombre del IIC e información sobre su organización, y del propietario de la aeronave o del representante autorizado del

propietario. El formulario de autorización debería incluir la información que identifique el accidente y la aeronave.

Si se ha de autorizar el retiro de todos los restos de la aeronave, el IIC debería firmar el formulario de autorización para el retiro de restos y piezas de aeronaves y debería obtener la firma del propietario de la aeronave, o del representante del propietario, aceptando los restos de la aeronave. Si sólo se autoriza el retiro parcial de los restos de la aeronave, el formulario de autorización para el retiro debería enumerar los componentes cuyo retiro se autoriza y los componentes que se conserven para un examen más a fondo, juntamente con las firmas pertinentes por las que se autoriza el retiro y la retención de piezas de la aeronave. Cada vez que se autorice el retiro de una parte de los restos de la aeronave, debería completarse un formulario de autorización adicional para el retiro de restos y piezas de aeronaves a fin de documentar la transferencia.

Nota.— El [Investigador encargado de la investigación de accidentes] debería obtener el acuerdo pleno de todas las partes, incluida la policía que participó en la investigación, acerca de la decisión de autorizar el retiro de los restos de la aeronave antes de que estos se devuelvan a su propietario o al representante del propietario.

La [Autoridad encargada de la investigación de accidentes] probablemente tenga que confiar en la asistencia de otras organizaciones civiles y militares que proporcionen instalaciones, equipo y personal adicional, es decir, helicópteros, equipo para transporte y desplazamiento de cargas pesadas, detectores de metal, equipo de comunicaciones y otros. Es importante que el equipo de recuperación pesado tales como grúas, topadoras o helicópteros de carga, estén disponibles fácilmente. En algunos casos, habrá que organizar una expedición en gran escala, que requiere transporte, alimentos, alojamiento, etc., adicionales.

14.9 De lo comunicado a los familiares y al público

La identificación de las víctimas es responsabilidad del juez de instrucción y personal médico y forense, el departamento de policía y el equipo de identificación de las víctimas. El personal médico, tales como patólogos y odontólogos forenses,

deberían saber qué se espera de ellos en caso de un accidente de aviación, que incluye autopsias y exámenes toxicológicos. La *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* deberá coordinar sus necesidades anticipadamente con los especialistas médicos a fin de facilitar estos arreglos.

La notificación a los parientes más próximos es una tarea delicada que debe planificarse y llevarse a cabo con gran cuidado a fin de evitar mayores molestias, tales como notificaciones múltiples o erróneas. En *[nombre del Estado]*, la notificación a los parientes más próximos es una tarea de *[la policía o el médico forense]*. El Doc 9973 de la OACI — *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, proporciona orientación adicional a este respecto.

Si bien se reconoce que las circunstancias que rodean cada accidente son diferentes, la importancia de una planificación adecuada y de establecer una buena coordinación con otras autoridades, particularmente la policía, el servicio de bomberos y los servicios de búsqueda y salvamento, nunca se subrayará con exceso.

El Anexo 9 de la OACI — *Facilitación*, Capítulo 8, Sección I — *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, contiene SARPS relacionados con las obligaciones de los Estados para facilitar la entrada temporal en sus territorios de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación. *[nombre del Estado]* deberá prestar toda la asistencia necesaria, tal como expedir documentos de viaje de emergencia, hacer los arreglos para el transporte y facilitar el despacho de aduanas para los familiares de las víctimas de accidentes.

[Nota.— Algunos Estados tienen legislación específica sobre el trato con los familiares y las víctimas de accidentes de aviación. Esta sección del manual deberá adaptarse para que sea conforme a dichos requisitos. Si el Estado no tiene requisitos oficiales, el manual debería abordar, en general, la forma en que se debería tratar con las víctimas de accidentes y sus familiares, a fin de cumplir los requisitos de la OACI a este respecto. El que sigue es el texto sugerido].

Las responsabilidades generales respecto al trato con las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares incumben a la línea aérea, que deberá tener un plan para tratar con las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. No obstante, el Estado del suceso deberá vigilar esas actividades. Por lo tanto, la *[Autoridad encargada*

de la investigación de accidentes] deberá establecer la coordinación con los miembros pertinentes de la familia, o sus representantes, para facilitar información sobre las conclusiones y el progreso de la investigación y para facilitar el acceso necesario a expertos de otros Estados, de conformidad con las disposiciones del Anexo 13 de la OACI, párrafo 5.27 - “*Participación de Estados cuyo nacionales han perecido o sufrido lesiones graves en un accidente*”, y con el Doc 9973 de la OACI.

14.10 Del transporte de supervivientes y familiares

El explotador de la aeronave transportará o proveerá a quien transporte a los supervivientes a sus domicilios y en los casos de los familiares, según sea necesario, a la localidad del accidente aeronáutico.

14.11 Destinación de los restos mortales

El explotador de la aeronave proporcionará el transporte de los restos de víctima del accidente aeronáutico, embarcados o no, al lugar deseado por los responsables del sepultamiento, observadas las normas técnicas y demás los preceptos legales previstos para ello.

14.12 Das responsabilidades adicionales

El Doc 9973 de la OACI — *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* contiene orientación y prácticas internacionalmente aceptadas por los Estados cuando se trata con víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

A las víctimas de accidentes y a sus familiares no se les permite participar en la investigación. Sin embargo, en el Anexo 13 de la OACI, párrafo 5.27, prevé ciertos derechos y prerrogativas de los Estados que tengan un interés especial en un accidente por haber perecido o sufrido lesiones graves en el accidente nacionales del mismo.

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

Estas disposiciones no permiten que el experto nombrado participe activamente en la investigación.

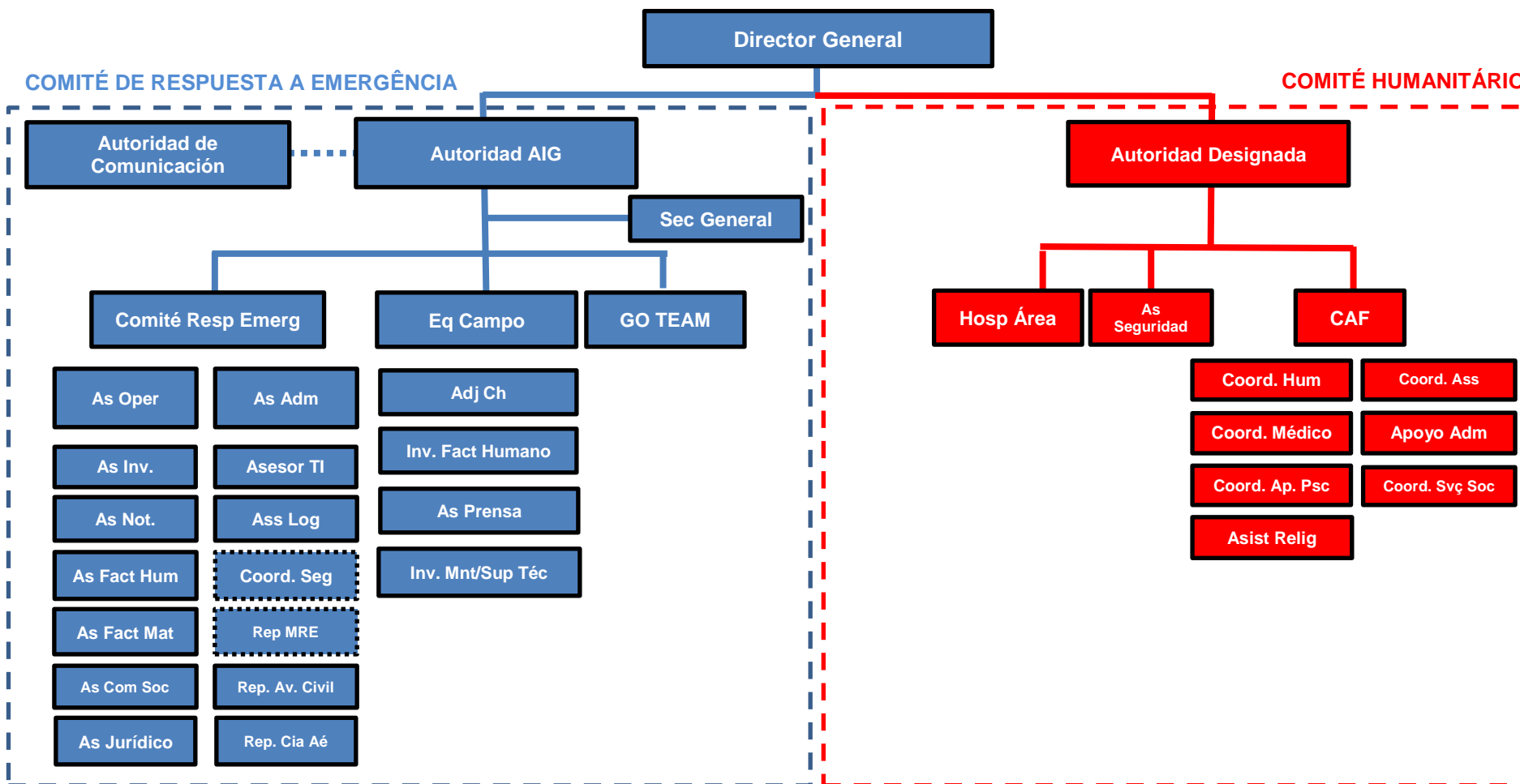
Nota.— En el caso de accidentes que ocurran fuera de [nombre del Estado] y que afecten a nacionales de [nombre del Estado], puede ser necesario que [nombre del Estado] envíe expertos para prestar asistencia al otro Estado en la identificación de las víctimas. Esta tarea no está directamente relacionada con la investigación de accidentes y no está comprendida en el mandato de la [Autoridad encargada de la investigación de accidentes]. Si bien la [Autoridad encargada de la investigación de accidentes] quizás no tenga la obligación de proporcionar uno o varios expertos para esta tarea, la [autoridad encargada de la investigación de accidentes] debería alentar a las autoridades y al personal de relaciones exteriores de [nombre del Estado] para que proporcionen dicha asistencia, normalmente por medio de la Embajada de [nombre del Estado] en el otro Estado.

Si se solicitado por la familia, el explotador de aeronaves remitirán cualquier ítem perteneciente a las víctimas a la familia y / o representante legal, independientemente de su condición, siempre que el ítem no sea necesario para la investigación del accidente o la investigación criminal.

En caso de ocurrencia de construcciones en suelo, el explotador de aeronaves notificará al propietario por escrito y lo antes posible su responsabilidad por los daños y los medios de obtener la compensación. El resarcimiento de daños resultantes de ocurrencia con aeronave debe estar establecido en legislación pertinente.

15 Estructura Organizacional del Plan de Respuesta a Emergencia

En una situación de crisis, debe atender que el flujo aéreo y las demás actividades desempeñadas en favor de la conectividad, deben seguir operando normalmente y, para ello, las *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y demás autoridades de la aviación involucradas deberán desplazar parte de los propios recursos (humanos, materiales y financieros) para actuar en la ejecución de la respuesta a emergencias. Durante el período en que este Plan está activado, entra en vigor una nueva estructura de subordinación. No sustituye a la jerarquía organizativa, pero funciona paralelamente, dedicada a la respuesta a las emergencias.



16 Responsabilidad y Autoridad de los involucrados con el Plan de Respuesta a Emergencias

En este Plan deberán estar descritas las responsabilidades y autoridades de todos los involucrados con las actividades de respuesta a las emergencias.

16.1 Gestor del plan de respuesta a emergencias

Es el responsable de gestionar, proveer recursos y garantizar la operatividad del Plan de Respuesta a emergencias para que *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* tenga condiciones y herramientas para una eficiente gestión de las respuestas a las emergencias.

16.2 Comité de respuesta a emergencias

El Comité de respuesta a emergencias deberá estar compuesto por funcionarios del efectivo del *[Organismo encargado de la investigación de accidentes]* y Organizaciones de la aviación civil que, bajo la gestión del Gestor del Plan de Respuesta a Emergencias, es responsable de:

- Administrar y actualizar el PRE institucional, demás procedimientos e instrucciones de trabajo;
- Garantizar la operatividad y mantenimiento de las instalaciones y equipos del *[organismo encargado de la investigación de accidentes]* (sala de crisis) y backup;
- Mantener los contactos de los integrantes del plan y bases operacionales siempre actualizadas;
- Realizar reuniones con los equipos involucrados en la Respuesta a Emergencias (Centro, Regionales e Investigadores) y demás áreas de la gestión de la aviación civil;
- Capacitar a los involucrados a ejecutar los procesos descritos en el plan;
- Realizar ejercicios simulados;

- Mantener contacto con los Órganos Públicos y con las compañías aéreas conociendo los planes y coordinando las acciones mutuamente en caso de crisis;
- Mantener contacto con las empresas que puedan ser contratadas para realizar actividades ligadas directamente a la buena ejecución del Plan de Respuesta a Emergencias;
- Mantener contacto con las autoridades responsables.

16.3 Centro de Respuesta a Emergências (CRE)

El CRE es responsable de tomar y divulgar decisiones que afectarán directa e indirectamente a todos los involucrados.

Las instalaciones y facilidades del CRE, también conocidas como "Sala de Crisis", se encuentran en el *[poner los datos del edificio designado para soportar el Centro de Respuesta a Emergencias]*, en la dirección:

..... (Organismo/Autoridad)
 (Dirección)
 Tel.: (Oficina)(Móvil/Celular)
 Fax:
 Correo-e:

Es recomendable que el CRE tenga los siguientes equipos para facilitar las actividades:

- Computadoras, impresora;
- WI-FI y conexión a internet vía cable;
- Líneas telefónicas;
- Aparatos telefónicos (llamadas en teleconferencia);
- TV LCD / TV por cable;
- Proyector multimedia;
- Cuadro blanco;
- Relojes con zona horaria;
- Materiales de oficina.

Entre las actividades realizadas en la sala de crisis están:

Orientar, controlar y comunicarse constantemente con:

- Comité humanitario (si se acciona);
- Equipo de Investigadores en el lugar de la ocurrencia;
- Equipo del GO-TEAM; Y de los demás.
- Otras Autoridades implicadas.

Entre las actividades realizadas en la sala de crisis están:

El CRE orientará los componentes del equipo de investigadores en el lugar de la ocurrencia sobre:

- Situación en el lugar de la ocurrencia;
- Contacto con las autoridades;
- Acción de campo de la investigación y recolección de evidencias;
- Guardia y remoción de los restos (sólo cuando involucran aeronaves militares); Y de los demás.
- Comunicación con la prensa;

El CRE orientará el efectivo del Comité Humanitario, si accionado, sobre:

- Conferencia de la Lista de Pasajeros;
- Atención de los familiares de las víctimas;
- Apoyo logístico;
- Atención a las solicitudes de los familiares; y
- Transporte de personal y restos humanos, si procede.

17 Coordinación General del Plan



El equipo de Coordinación General del Plan de Emergencias es compuesto por:

- Director General; y/u
- Autoridad designada
 - Comité Humanitario (si activado)
 - Comité de Respuesta a Emergencias

17.1 Director General

Es la autoridad máxima de este Plan.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Garantizar que todos los involucrados con el Plan de Respuesta a Emergencias tengan su debido entrenamiento y esté en condiciones de actuar satisfactoriamente cuando accionados;
- Garantizar los recursos humanos y financieros para implementación del Plan de Respuesta a Emergencias;
- Accionar el Plan de Respuesta a Emergencias de acuerdo con la magnitud del suceso y en coordinación directa con las Autoridades de Comunicación y AIG del Estado;
- Autorizar la notificación a las autoridades involucradas;
- Autorizar la divulgación de la lista de pasajeros y tripulantes;
- Autorizar los comunicados de prensa y los canales digitales;

17.2 Comitê de Resposta a Emergência

Quando ativado, será composto por:

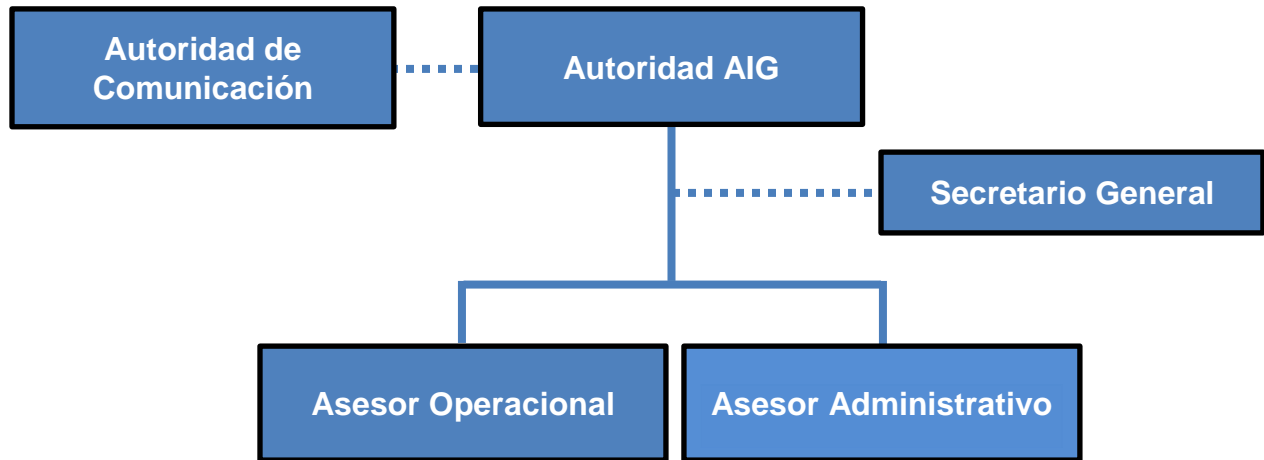
- *[Autoridad encargada de la comunicación]*
- *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*
 - Secretário de Geral
- *Asesor Operacional*
 - Asesor de Investigación
 - Asesor de Notificaciones
 - Asesor de Factores Materiales
 - Asesor de Comunicación Social
 - Asesor de Factores Humanos
 - Asesor Jurídico
- *Asesor Administrativo*
 - Asesor de Tecnología de la información
 - Asesor de Logística;
 - Coordinador de Seguridad;
 - Representante del Ministerio de las Relaciones Exteriores;
 - Representante de la Agencia de Aviación Civil;
 - Representante de la compañía aérea involucrada.

17.3 Comitê Humanitário

Quando está activado, se compondrá de:

- Director del Comité Humanitário
- Jefes y Directores de Hospitales de Área
- Jefe de la equipo de seguridad
- Jefe del Centro de Apoyo a las Familias

18 Comité de Respuesta a Emergencia



18.1 Autoridad de Comunicación

La *[Autoridad encargada de la comunicación]* representa institucionalmente al Estado participando en conferencias de prensa y contactos con organismos gubernamentales no relacionados a la aviación y Jefes de Estado, velando por el mantenimiento de la imagen corporativa y su credibilidad, aprobando las directrices de comunicación.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Confeccionar el Plan de Accionamiento y Gestión referentes a su área de actuación;
- Decidir por el accionamiento (en conjunto con Director General y la Autoridad AIG) y administrar el CRE referente a su área de actuación;
- Conducir un briefing con los equipos involucrados antes del inicio de las actividades;
- Realizar los contactos con los medios de comunicación transmitiendo los comunicados de prensa;
- Asegurarse de que los equipos estén completos y todas las actividades en progreso;
- Compartir la información oficial con el Director de Emergencias;
- Realizar la reunión final al término de las actividades.

18.2 Autoridad AIG

La *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* es el responsable de coordinar todos los recursos necesarios para la operacionalización de los procesos involucrados en la respuesta a emergencias, garantizando a través de acciones coordinadas, una respuesta a situaciones de crisis eficaz y eficiente, además del mantenimiento de las demás actividades dentro de los niveles aceptables de la Seguridad Operacional.

La *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* realizará la evaluación de la notificación sobre la base de la información disponible. La convocatoria de las áreas responsables de la atención a eventos que interfieren en la rutina del Estado dependerá de la gravedad del evento.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Confeccionar y mantener actualizado el Plan de Accionamiento de los integrantes del Plan de Respuestas a emergencias;
- Decidir por el accionamiento y administrar el CRE (en conjunto con Director General y la Autoridad de Comunicación);
- Conducir un briefing con los equipos involucrados antes del inicio de las actividades;
- Decidir cuál será la forma de transporte del equipo de campo al lugar de la ocurrencia;
- Coordinar los comunicados de prensa y los canales digitales;
- Asegurarse de que los equipos estén completos y todas las actividades en progreso;
- Proporcionar información oficial a las Autoridad de su Estado;
- Dar por concluidas las actividades del CRE; y de los demás.
- Realizar la reunión final al término de las actividades.

Además del efectivo interno, la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* puede ser asesorado directamente por un equipo de colaboradores no orgánicos (Agencias de Aviación Civil, Consorcios de Administración de Aeropuertos, Cias Aéreas).

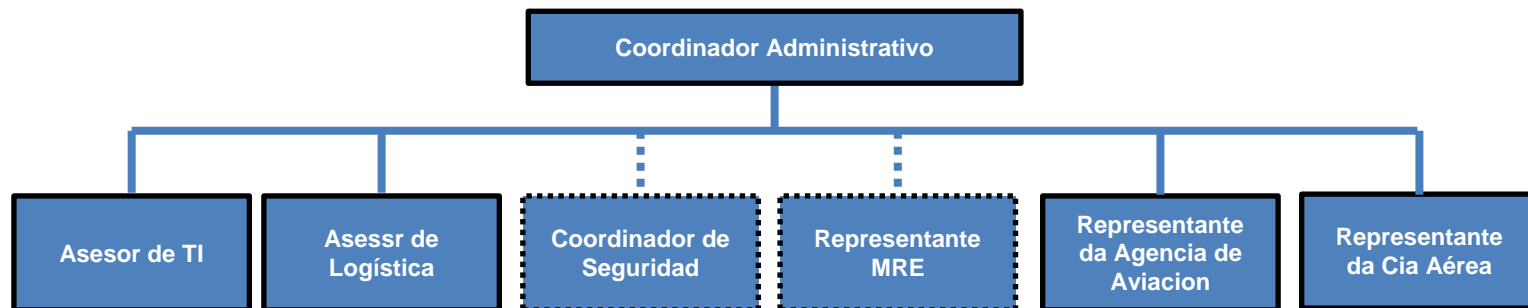
18.3 Secretario General

Es directamente subordinado a la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y bajo su orientación, es responsable de:

- Accionar integrantes del Plan en su línea de accionamiento;
- Asesorar a la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y demás integrantes del CRE;
- Contactar a personas y sectores internos y externos;
- Proveer la logística de transporte para el Equipo de Campo y GO-TEAM, de acuerdo con la orientación del Asesor Operacional;
- Mantener los cuadros actualizados;
- Realizar el análisis y controlar el flujo de información;
- Coordinar el flujo de documentos;
- Recopilar información y datos sobre la crisis;
- Mantener registro de todos los eventos realizados durante y después de la crisis; y de los demás.
- Proporcionar información a la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* para el proceso de toma de decisiones.

Este asesor deberá tener asiento en la Sala de Crisis del CRE.

19 Coordinador Administrativo



19.1 Coordinador Administrativo

El Coordinador Administrativo deberá tener asiento en la Sala de Crisis. Es el responsable de coordinar todos los recursos necesarios para la operacionalización de los procesos involucrados en la operación Respuesta a emergencias, garantizando a través de acciones coordinadas, una respuesta a situaciones de crisis eficaz y eficiente, además del mantenimiento de las demás actividades dentro de los niveles aceptables de la Seguridad operativa.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Realizar los enlaces previos garantizando la mejor coordinación entre los entes involucrados en este Plan;
- Sustituir la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* en la falta de esto;
- Conducir un briefing con los equipos asignados involucrados antes del inicio de las actividades;
- Accionar al Asesor de TI, al Representante de la Agencia de Aviación Civil, al Representante de la Empresa Aérea involucrada, al Representante del Ministerios de las Relaciones Exteriores, al Asesor de Logística y al Coordinador de Seguridad;
- Solicitar el envío por el Representante de la Empresa Aérea involucrada la lista de pasajeros y tripulantes;
- Asesorar sobre cuál será la forma de transporte del equipo de campo al lugar de la ocurrencia;
- Asegurarse de que los equipos estén completos y todas las actividades en progreso;
- Proporcionar información oficial a la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*;
- Realizar la reunión final, con su equipo, al término de las actividades.

19.2 Asesor de T.I. (Tecnología de la Información)

Es subordinado directamente al Coordinador Administrativo, sin embargo, este asesor no necesita tener asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Su principal atribución incluye, pero no se limita a:

- Mantener la infraestructura de sistemas y equipos del CRE actualizado con los sistemas utilizados por el órgano de investigación (ECCAIRS, IStars, sistemas internos, etc.).
- Conducir un briefing con los equipos asignados involucrados antes del inicio de las actividades;
- Mantener la infraestructura de sistemas y equipos del CRE durante el tiempo en que permanezca activado.

19.3 Asesor de Logística

Es subordinado directamente al Coordinador Administrativo y deberá tener asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Conducir un briefing con los equipos asignados involucrados antes del inicio de las actividades;
- Responsable por toda la logística de compras, almacenamiento y distribución de los suministros necesarios para la Respuesta a Emergencias;
- Mantener el control y emitir informes de los costos de la ocurrencia (directa, indirecta y total), actuando de conformidad con los procedimientos financieros de la Administración Pública;
- Proporcionar transporte terrestre en la ciudad del suceso;
- Reservar hotel en la ciudad de la ocurrencia (los hoteles elegidos NO DEBEN ser los mismos de los familiares y supervivientes, contratados por la vía aérea, para preservar los horarios de reuniones y descanso de los investigadores);

19.4 Coordinador de Seguridad

Se compone la asesoría del Coordinador Administrativo y, si se acciona, deberá permanecer en las instalaciones activadas, no necesitando comparecer al CRE, debiendo, sin embargo, mantenerse en estrecho contacto con el Coordinador Administrativo.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Conducir un briefing con los equipos asignados involucrados antes del inicio de las actividades;
- Coordinar todas las acciones relacionadas con la protección involucrando aeronaves, tripulantes, colaboradores, instalaciones y la propiedad del Estado y terceros;
- Coordinar la seguridad de instalaciones, investigadores, víctimas y demás involucrados en la ocurrencia.
- Mantener comunicación permanente y orientar al Coordinador de Seguridad del lugar de la ocurrencia.

19.5 Representante del MRE

El Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores sólo será accionado en los casos de ocurrencias que involucren a extranjeros.

En virtud de sus acciones involucrar el contacto directo con las demás autoridades, puede ser que necesite no se quedar en las instalaciones del CRE

Se compone la asesoría del Coordinador Administrativo y, si se acciona, deberá comparecer al CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Mantener contacto y comunicación con el CRE (caso no esté en estas instalaciones);
- Proporcionar la coordinación con los organismos internacionales;
- Auxiliar en la obtención de visa y pasaporte para todos los involucrados en la investigación y soporte (investigadores internacionales, representantes de las fábricas del equipo del suceso etc.).
- Obtener junto al representante de la cia aérea en el CRE la relación de nacionalidad de los pasajeros;
- Ser el punto focal de todas las embajadas que poseen ciudadanos involucrados en el suceso.
- Establecer contacto inmediato con embajadas y consulados cuando sea identificado pasajeros extranjeros en la lista de embarcados con el fin de obtener información sobre los documentos necesarios para repatriación.

Nota: *EmbassyPages.com* (<https://www.embassypages.com/es>) presenta información como direcciones, números telefónicos, correos electrónicos, sitios de web y mucho más sobre representaciones diplomáticas y consulares:

- *Embajadas y Alta Comisiones*
- *Consulados Generales*
- *Consulados y Vice Consulados*
- *Misiones de Comercio*
- *Otros representaciones diplomáticas y consulares*

19.6 Representante de la Agencia de Aviación Civil

El Representante de la Agencia de Aviación Civil es directamente vinculado al Coordinador Administrativo y tendrá asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Mantener contacto y comunicación con la Agencia de Aviación Civil;
- Asegurarse de que los procedimientos de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y de la Agencia de Aviación Civil sean coherentes entre sí; y
- Fornecer informaciones iniciales acerca de habilitaciones de la tripulación y acerca de la aeronavegabilidad de la aeronave y de los servicios ejecutados por el mantenimiento y registrados en este órgano.
- Disponer información sobre:
 - Las exenciones concedidas al explotador (al menos: extensión de MEL, extensión de intervalo para mantenimiento, no conformidad de las auditorías abiertas);
 - Informes de dificultad en servicio; las últimas fiscalizaciones realizadas en el operador;
 - Las últimas fiscalizaciones realizadas en la aeronave; y
 - Información de la aeronave (fecha de fabricación, modelo, inicio de la operación en el Estado).

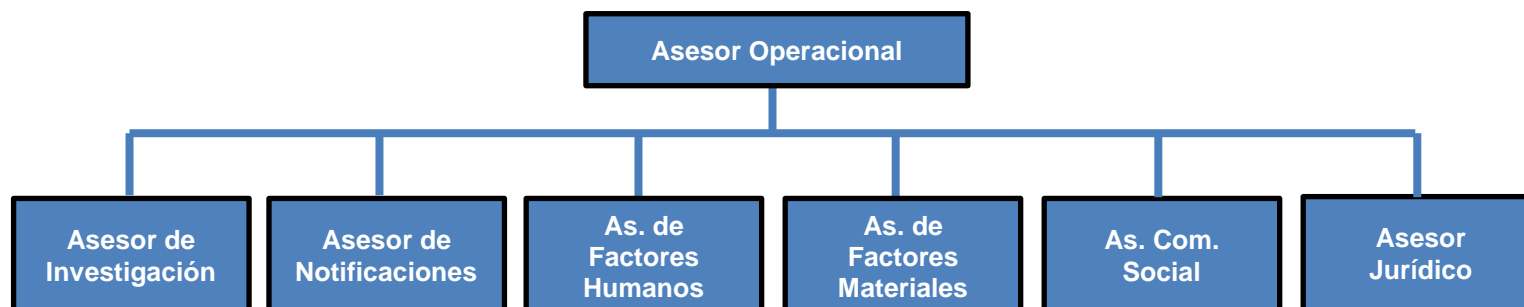
19.7 Representante de la Compañía aérea involucrada

El Representante de la Compañía Aérea es directamente vinculado al Coordinador Administrativo y tendrá asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Mantener contacto y comunicación con su Compañía Aérea;
- Asegurarse de que los procedimientos de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y de la aerolínea sean coherentes entre sí.
- Solicitar a la base de donde el vuelo partió los contactos de las personas que estaban trabajando en apoyo a la aeronave y posibles testigos.
- Actuar en estrecha coordinación y comunicación con el Asesor Operacional.
- Solicitar a la base de donde el vuelo partió los siguientes datos:
 - el manifiesto de carga
 - los equipajes, incluidos los equipajes de otras compañías aéreas.
 - determinar si la carga estaba realmente en la aeronave;
 - informaciones acerca de los modelos de CVR, FDR y demás equipos existentes;
 - manuales de la aeronave involucrada (si el órgano encargado de la investigación así o solicitar); y
 - la configuración de asientos (mapa de sillas) utilizadas por la aeronave.
- Obtener las demás informaciones solicitadas por el equipo de campo o del CRE.

20 Asesoría Operacional



Es bueno salientar que aunque estos Asesores tengan conocimientos en varias áreas de actuación, estos asesores y sus demás apoyadores, en el CRE, deben tener en mente que NO SON LOS RESPONSABLES POR LA INVESTIGACIÓN, solamente deben proporcionar las informaciones solicitadas por el Equipo de Campo y ayudar también en la verificación de cumplimiento de todas las acciones de las equipo de campo. El investigador Encargado, en campo, deberá realizar todas las acciones de investigación y utilizar estos asesores para obtener las informaciones que necesita. La idea principal de estos especialistas es solamente proveer auxilio, no debiendo actuar de forma a inhibir u obstaculizar las acciones del equipo de campo.

20.1 Asesor Operacional

El Jefe de los Investigadores, que a efectos de este plan pasa a ser designado como Asesor Operacional, a falta del Coordinador Administrativo es el responsable de desempeñar las atribuciones a este asignadas y tiene asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Conducir un briefing con los equipos asignados involucrados antes del inicio de las actividades;
- Accionar al Asesor de Investigación, Asesor de Notificaciones, Asesor de Factores Humanos, Asesor de Factores de Materiales, Asesor de Comunicación Social y el Asesor Jurídico;
- Asesorar sobre cuál será la forma de transporte del equipo de campo (GO TEAM) al lugar de la ocurrencia;
- Asegurarse de que los equipos estén completos y todas las actividades en progreso;
- Proporcionar información oficial a la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*;
- Apoyar el equipo de campo en sus necesidades y solicitudes;
- Realizar la reunión final, con su equipo, al término de las actividades.

20.2 Asesor de Investigación

Es subordinado al Asesor Operacional y tiene asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Este asesor deberá ayudar con las acciones de investigación que no estén involucradas con las acciones en el campo. Su trabajo deberá siempre estar mirando el apoyo y auxilio del IIC.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Establecer las directrices y garantizar el buen desempeño de las actividades del Equipo de Campo (GO TEAM).
- Actuar en estrecha coordinación y comunicación con el Jefe del Equipo de Campo (GO TEAM) y Coordinadores de las demás asesorías.
- Apoyar al equipo de campo en sus necesidades y solicitudes;
- Solicitar la siguiente información para cada una de las conexiones del vuelo antes del accidente:
 - previas tripulaciones
 - cintas del control de tráfico aéreo
 - cintas de los radares del control de tráfico aéreo
 - radar militar y cinta del tráfico aéreo
 - información del expedidor sobre el vuelo y todas sus paradas.
 - informe de liberación de vuelo
 - plan de vuelo operativo
 - manual de operaciones de vuelo
- Obtener junto a la compañía aérea los registros actuales de mantenimiento de la aeronave y datos de los equipos existentes en la aeronave involucrada; y
- Coordinar todas sus acciones con el investigador encargado, evitando que acciones sean duplicadas.

20.3 Asesor de Notificaciones

Es subordinado al Asesor Operacional y tiene asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Coordinar todas las acciones de notificaciones involucrando aeronaves, fabricantes, operadores y demás órganos enumerados conforme Anexo 13 de la OACI.
- Apoyar el equipo de campo en sus necesidades y solicitudes;
- Durante la ocurrencia, es el responsable de coordinar el nombramiento de Representantes Acreditados (según el caso), así como facilitar el trato con los órganos federales para la entrada de estos representantes y / o salida de materiales de aviación hacia el exterior.
- Trabajar como elemento de vinculación entre el IIC y los representantes acreditados hasta que ellos esteban en trabajo conjunto. En virtud de las acciones de campo y mirando no dificultar los trabajos desarrollados por el IIC durante las acciones de campo, puede ser necesario que estos contactos entre los Estados involucrados y el equipo de campo, tengan que ser hechos por este asesor.
- Mantener comunicación permanente y orientar al Investigador de Campo;
- Actuar en estrecha coordinación y comunicación con el Representante de MRE y Coordinadores de las demás asesorías.

20.4 Asesor de Factores Humanos

Es subordinado al Asesor Operacional y tiene asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Apoyar el equipo de campo en sus necesidades y solicitudes;
- Analizar los factores y / o datos técnicos y contribuir en todos los aspectos humanos ayudando el equipo de campo en la búsqueda de datos;
- Actuar en estrecha coordinación y comunicación con el Jefe del Equipo de Campo, facilitando o acceso a todos las informaciones solicitadas por esto;
- Obtener y manejar las grabaciones de todo el servicio y soporte a tripulantes (funcionarios del hotel, conductor del medio de transporte

hasta aeropuerto, funcionarios de la sala AIS del aeropuerto y las demás personas que tuvieron contacto directo con la tripulación); y

- Coordinar todas sus acciones con el investigador de factor humano trabajando en el sitio del accidente, evitando que acciones sean duplicadas.

20.5 Asesor de Factores Materiales

Es directamente subordinado al Asesor Operacional y tiene asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Apoyar el equipo de campo en sus necesidades y solicitudes;
- Analizar los factores y / o datos técnicos y contribuir en todos los aspectos técnicos y mecánicos, ayudando el equipo de campo en la búsqueda de datos;
- Solicitar la compilación y preservación todos los documentos, libros de registros, manuales y datos de la aeronave y del vuelo involucrado en la ocurrencia, existentes en la cia aérea o empresa de mantenimiento;
- Mantener contacto permanente con el Servicio de mantenimiento / soporte técnico en el equipo de campo;
- Guardar los nombres de todos los empleados al servicio y todos aquellos con acceso a la aeronave (tripulaciones previas al vuelo, cargador de equipaje, personal de limpieza de las aeronaves, seguridad, cargadores de carga, abastecedores, equipo de mantenimiento y los demás que puedan ser importantes para la investigación del suceso);
- Obtener muestras de combustible para probar en camiones y tanques en el aeropuerto de salida del vuelo;
- Coordinar todas sus acciones con el investigador de factor material trabajando en el sitio del accidente, evitando que acciones sean duplicadas; y
- Solicitar las siguientes informaciones para cada una de las conexiones del vuelo antes del accidente y del historial de vuelo reciente de la aeronave:

- registros de mantenimiento de la aeronave hechos en los intervalos;
- problemas encontrados por las otras tripulaciones;

20.6 Asesor de Comunicación Social

Es directamente subordinado al Asesor Operacional y tiene asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Auxiliar a la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y al *[Autoridad encargada de la comunicación]* en la definición de la estrategia de comunicación para la respuesta a emergencias;
- Coordinar el trabajo de los integrantes del equipo de Comunicación Social;
- Definir junto con la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y la *[Autoridad encargada de la comunicación]* la ubicación donde serán efectuadas las conferencias con la prensa;
- Asegurar la actualización de los Comunicados de Prensa y comunicados que se pondrán a disposición de los medios de comunicación y de prensa de los organismos gubernamentales;
- Mantener el Press Kit actualizado y preparado para que, en una eventual crisis, pueda ser rápidamente adaptado a las particularidades de la crisis y puesto a disposición de los medios de prensa;
- Coordinar la atención de solicitudes de los periodistas;
- Organizar conferencias de prensa, importante recordar de utilizar los logos del *[Órgano encargado de la investigación de accidentes]*. En este lugar deberá estar disponible: pedestal y micrófono; sillas; tomas eléctricas;
- Preparar la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y a la *[Autoridad encargada de la comunicación]*, u otro representante designado, para las conferencias de prensa;
- Definir la estrategia de comunicación para las redes sociales;

Nota - Los briefings se deben realizar con frecuencia regular, incluso cuando no hay información nueva.

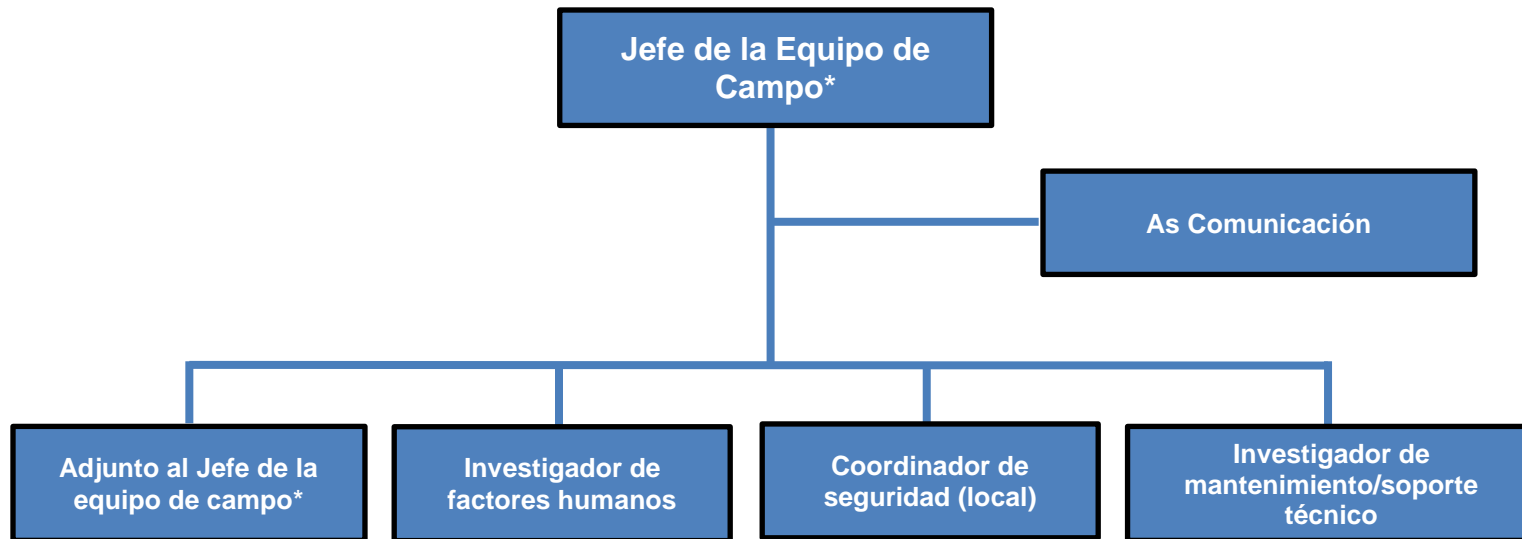
20.7 Asesor Jurídico

Es directamente subordinado al Asesor Operacional y tiene asiento en la Sala de Crisis del CRE.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Desempeñar la función de consultor legal o jurídico para todas las áreas involucradas en la respuesta a emergencias;
- Asesorar la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*, a la *[Autoridad encargada de la comunicación]* y al Asesor Operacional en los asuntos de carácter jurídico relacionados con la ocurrencia.
- Corresponde al representante legal confirmar la suficiencia o no de los documentos que figuran a continuación para la repatriación de urnas (sucesos involucrando extranjeros):
 - libre tránsito mortuario emitido por la policía de seguridad pública;
 - certificado médico sanitario para el transporte del cadáver al extranjero;
 - certificado de defunción incluyendo la causa de muerte;
 - boletín de defunción, guía de enterramiento;
 - copia del pasaporte / documento de identidad;
 - certificado de embalsamiento, si es necesario;
- Solicitar a la policía local de donde el vuelo partió la identificación de todas las personas que estaban trabajando y posibles testigos (seguridad del aeropuerto) y también solicitar las cintas de vídeo de seguridad, reportes de ocurrencia.

21 Equipo de Campo – Estructura



***Pelo menos uno de estos dos investigadores deberá ser del factor operacional.**

Equipo compuesto por representantes técnicos, habilitados por la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*, para la ejecución de la acción de campo en el lugar de la ocurrencia.

Accionada directamente por los miembros de la *[organización encargada de la investigación de accidentes]* o por la forma utilizada por el Estado cuando se conocen las ocurrencias aeronáuticas, que comprometen la operatividad de los aeródromos de las ciudades.

La acción de campo debe ser entendida y ejecutada a través de medidas preliminares realizadas en el lugar de una ocurrencia aeronáutica, de acuerdo con técnicas específicas, y por personal calificado y acreditado, teniendo como objetivo, entre otros: promover la adecuada y eficiente recolección y / o confirmación de datos; la preservación de indicios; la verificación inicial de daños causados a la aeronave, o por la aeronave, y el levantamiento de otras informaciones necesarias al proceso de investigación, de forma a posibilitar la obtención de conocimiento en el trabajo de prevención de nuevos sucesos.

De acuerdo con lo prescrito en el Anexo 13 - INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN, el responsable de la acción de campo tendrá el control y el acceso irrestricto a la aeronave, sus restos y todo material relevante, incluyendo grabadores de vuelo, los documentos, los datos del radar, las transcripciones de comunicaciones de los órganos de control del espacio aéreo y las entrevistas de testigos, garantizando que un examen detallado pueda hacerse sin retrasos, inmediatamente después de las acciones de rescate hasta el final del proceso de investigación.

Todos los miembros del equipo sólo deberán informar sus acciones al Jefe del equipo de campo.

El equipo estará compuesto de la siguiente manera:

- Jefe del equipo de campo
- Adjunto del equipo de campo;
- Investigador de los factores humanos
- Encargado de mantenimiento / soporte técnico;
- Asesor de Comunicación;

- Coordinador de Seguridad (miembro local);

Todos los miembros del equipo están subordinados al Jefe del Equipo de Campo (parte operacional) y a sus pares en el Centro de respuesta a emergencias (parte técnica).

En caso de accionamiento, deben presentarse en el lugar de convergencia, a ser estipulado por el Jefe del Equipo de campo, en hasta 60 (sesenta) minutos. Por lo tanto, es muy importante que deje su kit personal siempre preparado.

21.1 Jefe del equipo de campo¹

El Jefe del Equipo de campo es subordinado a la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*, siendo orientado el contacto y repaso de informaciones a ser realizado vía sistémica y solamente con esta autoridad.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Conducir un briefing con los equipos asignados involucrados antes del inicio de las actividades;
- Realizar el levantamiento de todos los indicios relativos a la ocurrencia disponibles en aquel momento;
- Mantener una estrecha coordinación con el CRE;
- Coordinar el equipo que se dirigirá al lugar de la ocurrencia y sus actividades.

21.2 Adjunto al Jefe de la Equipo de campo

El Adjunto al Jefe del Equipo de campo es subordinado al Jefe de la equipo de campo, siendo orientado el contacto y repaso de informaciones a ser realizado solamente con esta persona.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Asesorar al Jefe del Equipo de campo;
- Desarrollar, mediante coordinación con el Jefe de Equipo, la adecuada y eficiente recolección de datos con el fin de subsidiar la investigación de la

¹ Para efectos de estructura del equipo de investigación y basado en el principio de la economicidad, recomendase que el Jefe del Equipo o su Adjunto sea del factor operacional.

ocurrencia y posibilitar la obtención de conocimiento en el trabajo de prevención de nuevos sucesos;

21.3 Encarregado de manutenção/suporte técnico

Assessorar o Chefe da Equipe de Ação Inicial, sendo a este diretamente subordinado.

Suas principais atribuições incluem, mas não se limitam a:

- Desenvolver, mediante coordenação com o Chefe de Equipe, a adequada e eficiente coleta de dados para fins de subsidiar a investigação da ocorrência e possibilitar o ganho de conhecimento no trabalho de prevenção de novas ocorrências;
- Buscar dados e fatos, bem como contribuir em todos os aspectos de natureza técnica e mecânica no local da ocorrência (ex.: sistemas, motores, etc.);
- Coletar, preservar e guardar todos os documentos técnicos e dados da aeronave e do voo do acidente. Caso os procedimentos de resgate, condições de tempo adversas ou outros fatores possam representar perigo à integridade desse material, o representante da manutenção / suporte técnico (campo) será o encarregado de recuperar esses documentos, desde que autorizado e com segurança, com a cooperação das autoridades presentes.

21.4 Asesor de Comunicación

El Asesor de Comunicaciones auxilia y responde directamente al Jefe del Equipo de Campo en los trabajos de comunicación para la Respuesta a Emergencias.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Efectuar el levantamiento de las informaciones sobre las particularidades de la ocurrencia y coordinar su divulgación para la prensa;
- Mantener contacto con el Asesor de Comunicación Social (CRE), actualizándolo sobre la situación;

- Auxiliar en la elaboración de Press Release y comunicados de prensa;
- Asegurar la distribución del Press Release y comunicados disponibles a la prensa y asesoría de prensa de órganos gubernamentales;
- Mantener el Press Kit actualizado y preparado para que, en una eventual crisis, pueda ser rápidamente adaptado a las particularidades de la crisis y puesto a disposición de los medios de prensa;
- Coordinar la atención de solicitudes de los periodistas;
- Auxiliar en la organización de conferencias de prensa, en caso de autorización del Director de Emergencias;
- Preparar el Representante de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* para las conferencias de prensa;
- Auxiliar, mediante el levantamiento de las necesidades locales, el CRE en la definición de la estrategia de comunicación para las redes sociales;

21.5 Asesor de Seguridad (miembro local)

Es subordinado directamente al Jefe de la equipo de campo.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Conducir un briefing con los equipos asignados involucrados antes del inicio de las actividades;
- Coordinar y acompañar toda acción referente a la recuperación de los perteneces personales, incluyendo el almacenamiento de ítems y objetos y posterior coordinación de la entrega a los familiares con asistencia del equipo del jurídico, manteniendo constante comunicación con el Coordinador de Seguridad en el CRE.
- Proporcionar el eficaz aislamiento del área de restos, con el fin de preservarlos hasta que sean liberados para retirarlos por el Jefe del Equipo de campo.

- Mantener una estrecha coordinación con el Asesor de Mantenimiento.

Los trabajos desarrollados por este miembro del equipo deberán ser pautados bajo las especificidades previstas en el Plan de Emergencia elaborado y actualizado por el respectivo aeropuerto (si ocurre en un sitio de un aeropuerto), sin embargo, para propósitos de planificación, estos son los requisitos mínimos para apoyo al Equipo de Campo:

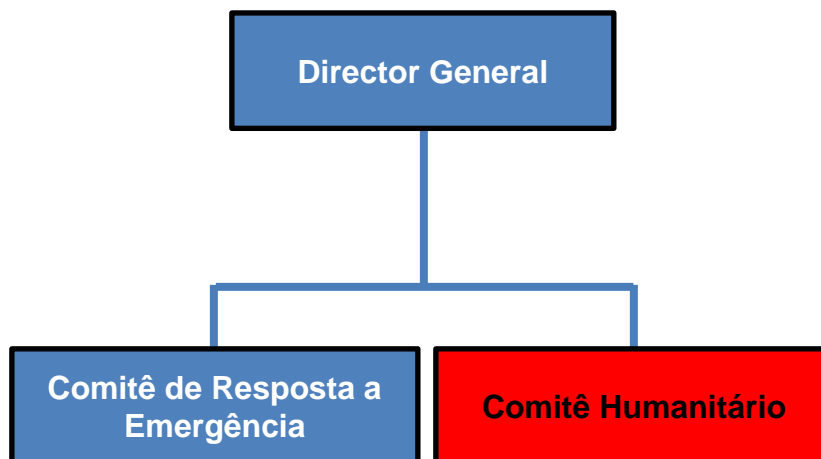
- Desplazar recursos humanos y materiales al lugar de la ocurrencia, estableciendo o reforzando el perímetro de seguridad alrededor de local, impidiendo la aproximación de curiosos y personas no involucradas en la atención de la emergencia;
- Establecer y supervisar las distancias mínimas de seguridad descritas a continuación, con el fin de reducir las posibilidades de lesiones a las personas en el lugar del accidente:
 - **100 mts** - línea de seguridad para fuego;
 - **500 mts** - línea de seguridad para explosivos (aeronaves que transportan explosivos); y de los demás.
 - **750 mts** - línea de personal no esencial (se aplica al personal que no está participando activamente en el combate a la línea de incendio o salvamento

Ejecutar todas las acciones referentes a la desactivación de los equipos pirotécnicos (pistolas de señalización), incluyendo la retirada y el almacenamiento de los mismos después de la liberación por el Jefe del Equipo de Campo.

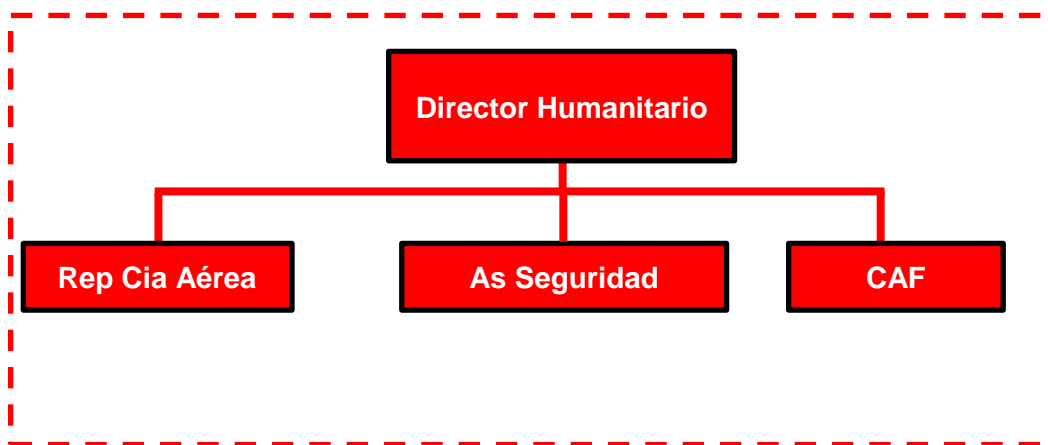
APENDICE 1 (RECOMENDACIÓN)

A1.12.1 Comité Humanitario

Esto Comité, normalmente, estará a cargo de la cia aérea, del explotador de la aeronave (atraes de su seguradora) o del explotador del aeropuerto, así como los costos operacionales de su funcionamiento, pero, el Estado deberá tener conocimiento de cómo funciona la estructura del Comité una vez que pueden ocurrir sucesos donde no si tiene estos entes claramente identificados y puedan hacer la gerencia de estos medios.



A1.12.2 Estructuración del Comité Humanitario



A1.12.3 Director Humanitario

El Director Humanitario es la autoridad, dentro de la estructura de este Plan, responsable legal por las acciones y desdoblamientos del Comité Humanitario, que podrá ser accionado, en los casos de sucesos que involucren aeronaves que no tienen representantes en el Estado (si accionado) y que tengan un número suficiente de víctimas que justifiquen tal necesidad. En los demás casos, estas actividades se realizarán con el uso de la estructura existente en el Cia Aérea.

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Confeccionar el Plan de Accionamiento y Gestión del Comité Humanitario;
- Conducir un briefing con los equipos involucrados antes del inicio de las actividades;
- Designar, dentro de la estructura local, al Director del Centro de Apoyo a las Familias, al Director de Asistencia Humanitaria y al Asesor de Seguridad;
- Accionar y administrar el Centro Humanitario;
- Coordinar los contactos entre el CRE y los medios de comunicación transmitiendo los comunicados de prensa;
- Asegurarse de que los equipos estén completos y todas las actividades en progreso;
- Recibir información oficial de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*;
- Realizar la reunión final al término de las actividades.

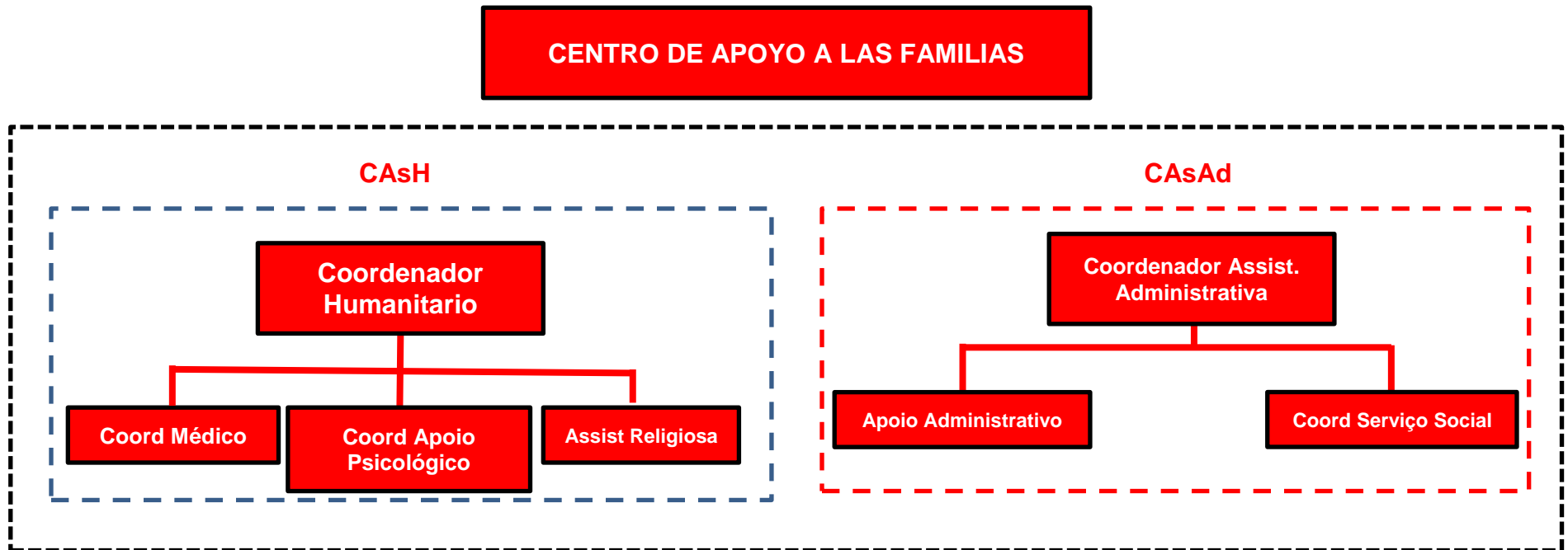
Además del efectivo interno, el Director del Centro de Apoyo a las Familias puede ser asesorado directamente por un equipo de colaboradores no orgánicos (Consortios de Administración de Aeropuertos o Cias Aéreas).

Sus principales atribuciones incluyen, pero no se limitan a:

- Proporcionar información técnica y administrativa sobre el apoyo a las familias;
- Coordinar con el CRE las actividades del Equipo Local, cuando sea aplicable; Y de los demás.

- Mantener la normalidad de las operaciones durante el período de la crisis.

A1.12.4 Centro de Apoyo a las Familias



A1.12.4.1 Director del Centro de Apoyo a las Familias - CAF

Está subordinado directamente al Director del Comité Humanitario y por éste designado, debiendo actuar en estrecha coordinación y comunicación.

Los trabajos desarrollados por este miembro del equipo deberán ser pautados bajo las especificidades previstas en el PLEA (Plan de Emergencia de Aeródromo).

El Director del Centro de Apoyo a las Familias es el responsable de dirigir las actividades humanitarias y operativas del CAF.

Deberá, en virtud del tipo de ocurrencia, garantizar la cantidad de personal disponible para prestar la asistencia (solicitudes, seguimiento de casos especiales, etc.) estableciendo contacto con todos los involucrados en la gestión de la respuesta a emergencias para el intercambio de informaciones referentes al progreso de las situaciones de las actividades.

Se debe prestar especial atención a la necesidad de segregación de los familiares de los involucrados en la ocurrencia en grupos de acuerdo con la gravedad (por ejemplo, víctimas mortales, víctimas hospitalizadas y sobrevivientes ilesos ...), evitando al máximo el contacto de familiares sometidos a sentimientos distintos.

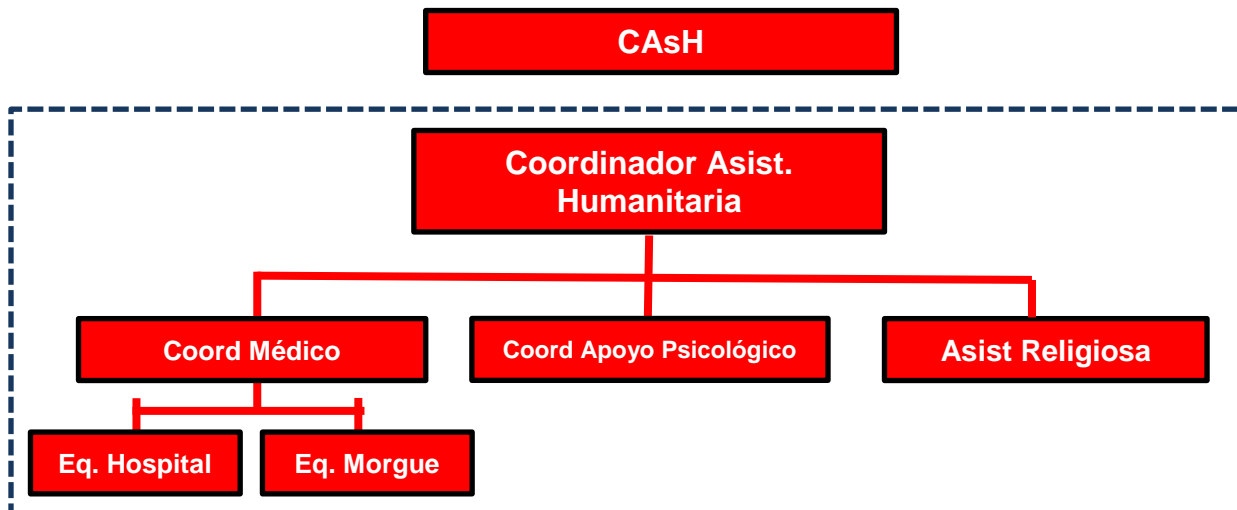
Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Disponer equipos suficientes;
- Conducir un briefing con los equipos involucrados antes del inicio de las actividades;
- Proporcionar y coordinar el apoyo a las familias de las víctimas;
- Designar representantes para asistir a los sobrevivientes y familiares de las víctimas en hospitales, casas y / o hoteles en la ciudad del evento, según sea el caso;
- Viabilizar el trabajo de los equipos involucrados en el soporte y asistencia, proporcionando comunicación, transporte, alojamiento y alimentación;

- Informar a los familiares de las víctimas del accidente, por equipo entrenado y si es posible personalmente;
- Actuar como eslabón entre el Estado y los familiares y / o sobrevivientes facilitando información (cuando sean autorizadas por el por la Autoridad máxima de esto plan), proporcionando transporte, alojamiento, alimentación, seguridad, asistencia médica, psicológica, religiosa y otros, si es necesario;
- Proveer el transporte y destino de los restos mortales de las víctimas hasta el lugar elegido por las familias (debe haber coordinación con los eslabones del Estado en los hospitales, en la morgue, en los cementerios y con el representante de la Comisión de Funeral, según sea necesario);
- Organizar la visita al lugar del accidente, si es solicitada por los familiares y siempre que sea posible, preservando la seguridad de los interesados y mediante la coordinación con el Jefe del Equipo de campo (si está accionado);
- Auxiliar en el proceso de retorno de las pertenencias personales y equipajes de las víctimas a las familias actuando en conjunto con el Coordinador de Seguridad;
- Mantener al Director del Comité Humanitario informado sobre el progreso de las actividades; Y de los demás.
- Monitorear las condiciones emocionales es muy importante, ya que cada miembro del equipo debe reconocer sus límites de trabajo. Es comprensible que ciertos acontecimientos en la vida de una persona (muerte de alguien cercano, un nacimiento en la familia, divorcio, etc.) puedan afectar su habilidad.

El Grupo del CAF se divide en Apoyo **Humanitario** y **Administrativo**.

A1.12.5 Centro de Asistencia Humanitaria – CAsH



El CAsH es una instalación segura establecida con el propósito de concentrar en un único lugar el suministro de información y asistencia a las familias de las víctimas, instalado en una localidad definida por el Director del Comité Humanitario.

El lugar de instalación del CAsH debe estar dotado de una infraestructura adecuada y debe proporcionarse alimentación, alojamiento, apoyo médico y psicológico a las familias y víctimas.

El equipo necesario para la atención humanitaria está determinado por el tamaño de la aeronave involucrada y se debe tener en cuenta la cantidad de personas como: familiares, amigos, parientes y efectivo disponible.

De acuerdo con el estándar de la internacional, es necesario por lo menos 2 (dos) apoyadores por víctima, número que puede variar en función de las características de la ocurrencia.

Los familiares de las víctimas pueden optar por no dirigirse al CAsH, debiendo recibir la misma información y asistencia en el lugar de su preferencia.

Debe trabajar en conjunto con el Comité Humanitario.

Su estructura está formada por: Coordinador CAsH, Médicos, Psicólogos y otras instituciones (p. ej.: Cruz Roja).

Las familias deben ser orientadas a dirigirse al CAsH, provistas de documento de identificación, documentos de la víctima y cualquier ítem y / u objeto que pueda auxiliar en la identificación.

Al final de este Plan se incluyeron formularios, a nivel de sugerencia, referentes a las víctimas, familiares y recursos para una mejor estandarización de los datos.

Para el propósito de este plan, el término Humanitario está relacionado a la asistencia destinada a cualquier persona que forme parte de la familia de la víctima o se considere parte de la misma, aunque no haya relación familiar legal. Esto incluye a amigos, socios, cuidadores, personas cercanas que hayan sido indicadas por la familia. Por cuestiones legales, es necesaria la presencia del representante o la indicación formal de alguien que pueda tomar decisiones en nombre de la víctima y de su familia legal.

A1.12.6.1 Coordinador de Asistencia Humanitaria

Es subordinado directamente al Director del Centro de Apoyo a las Familias y tiene como responsabilidad asistir a los sobrevivientes y familiares, representando el Estado y su preocupación por el bienestar de esas personas.

Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Ofrecer asistencia médica / hospitalaria para todas las víctimas en los hospitales, hoteles o residencias;
- Ofrecer ayuda profesional con el fin de apoyar, pero no colocarse como un consejero o psicólogo. También es vedado transmitir o imponer sus creencias religiosas a los familiares y sobrevivientes;
- Facilitar y promover la comunicación actualizando siempre que sea posible a la información;
- La atención debe estar orientada a atender las necesidades de la familia y proveer apoyo emocional;
- Disponibilidad y disposición para realizar tareas planificadas e inesperadas, ya que actuará directamente con los familiares; y de los demás.

- Realizar anotaciones de los datos de los sobrevivientes, solicitudes y necesidades;

El integrante tiene como papel principal ser el vínculo entre el Estado, el pasajero y sus familiares, ofreciéndoles eficiente comunicación y asistencia.

A1.12.6.2 Coordinador Médico

Es subordinado directamente al Coordinador de Asistencia Humanitaria.

Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Coordinar las actividades de atención médica a los pasajeros y tripulantes, así como, todo y cualquier apoyo que se hagan necesarios a pasajeros ilesos, familiares y colaboradores actuando en la gestión de la emergencia.
- Representar el Estado en el Morgue designado para recibir los cuerpos de los pasajeros y tripulantes que fallecieron como consecuencia del accidente, acompañando la identificación y liberación de los restos mortales.
- Coordinar las acciones con los siguientes órganos: Agencias de Aviación Civil / Órgano de investigación de accidentes / Ministerio de Salud / Morgue local, para definir las estrategias y la logística en relación a los cuerpos y / o sobrevivientes.

A1.12.6.1.1 Equipo hospital

Es subordinado directamente al Coordinador Médico.

El Coordinador Médico deberá mantener un equipo hospitalario en cada uno de los hospitales que haya recibido víctimas del accidente.

Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Identificar nombre y dirección de hospitales utilizados, divulgado por el Director del Centro de Apoyo a las Familias;
- Verificar el nombre completo y la nacionalidad de los pasajeros por hospital;

- Establecer y mantener comunicación con los pasajeros hospitalizados y sus familiares;
- Proporcionar todo apoyo logístico necesario;
- Entrevistar al pasajero, tan pronto como sea liberado por el equipo médico del hospital; y de los demás.
- Enviar informes periódicos al CAF.

A1.12.6.1.2 Equipo Morgue

Es subordinado directamente al Coordinador Médico.

El proceso de identificación de las víctimas, es realizado por un órgano público (Morgue) o privado (dependiendo del Estado), designado por la autoridad gubernamental. Así, el trabajo de este equipo queda delimitado junto a las autoridades, a asistirlos, hasta donde sea posible, con informaciones que faciliten el trabajo de identificación, haciendo una conexión entre el familiar y el médico forense.

La identificación deberá ser acompañada (respetando las debidas restricciones) con la finalidad de establecer un permanente canal de información, primero con los familiares y posteriormente con los medios de comunicación sobre los trabajos realizados y los resultados obtenidos.

Una vez que la autoridad legal haya concluido el trabajo de identificación, se realizará la entrega del cuerpo a los familiares, en la medida en que el mismo sea liberado.

Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Reenviar a los familiares para la entrevista con el médico forense;
- Proporcionar a los familiares toda la información pertinente;
- Comunicar al Director del CAF la necesidad de obtener información adicional para identificar a las víctimas;
- Mantener una lista actualizada de los familiares que enviaron los materiales de identificación;
- Coordinar junto al Equipo de Logística todo el soporte necesario para el traslado de los familiares;

- Solicitar la asistencia de psicólogos en el morgue; y de los demás.
- Enviar informes periódicos al CAF.

A1.12.6.3 Coordinador de Apoyo Psicológico

Es subordinado directamente al Coordinador de Asistencia Humanitaria.

Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Coordinar las actividades humanitarias en los centros de asistencia a víctimas primarias, secundarias y terciarias. Deberá, en virtud del tipo de ocurrencia, accionar un número adecuado de psicólogos y auxiliares.
- Prestar ayuda psicológica profesional para familiares y sobrevivientes, siempre que lo solicite o sugerido por el Director del CAF.

A partir del primer contacto con los sobrevivientes y / o familiares, los servicios de un psicólogo ya podrán ser solicitados por los familiares.

Si los familiares están indecisos o dicen no la oferta de servicio de acompañamiento psicológico o visita de un funcionario, se les debe informar que en caso de cambiar de opinión, deberán entrar en contacto por el teléfono disponible para atención en el CAF

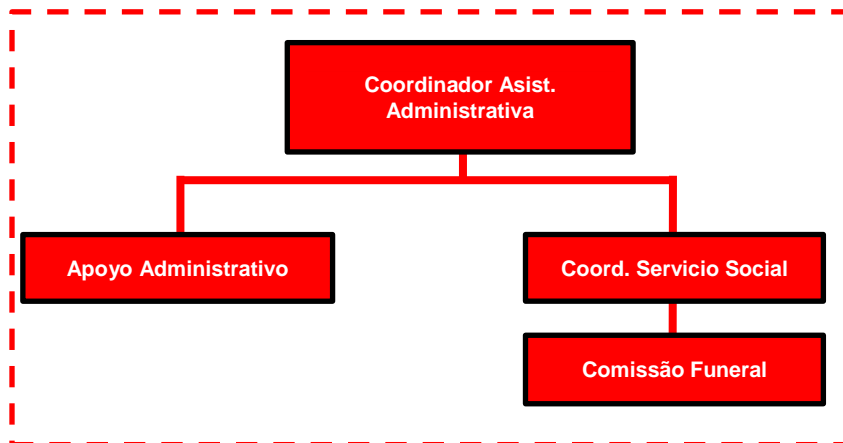
A1.12.6.4 Asistencia religiosa

Es subordinado directamente al Coordinador Humanitario.

Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Asesorar al Director del CAF en los asuntos pertinentes al Servicio de Asistencia Religiosa;
- Proponer, coordinar y ejecutar las providencias necesarias para la prestación de asistencia espiritual, religiosa y moral a la familia.

A1.12.6 Centro de Assistência Administrativa – CAsAd



A1.12.7.1 Coordinador Asistencia Administrativa

Es subordinado directamente al Director del Centro de Apoyo a las Familias y tiene como responsabilidad realizar las actividades que no involucran el contacto directo con sobrevivientes y familiares.

A1.12.7.2 Apoyo Administrativo

Es subordinado directamente al Coordinador de Asistencia Administrativa.

Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Conducir un briefing con los equipos involucrados antes del inicio de las actividades;
- Proporcionar alojamiento y control de uso;
- Garantizar la disponibilidad de transporte para atender las solicitudes del equipo de apoyo humanitario;
- Coordinar la logística de distribución de comidas y bebidas; y de los demás.
- Proporcionar demasiados recursos solicitados por el equipo humanitario cuya necesidad fue identificada por el CH.

A1.12.7.3 Coordinador del Servicio Social

Es subordinado directamente al Coordinador de Asistencia Administrativa.

Como servicio social, se debe entender: un conjunto de recursos sociales, viabilizados por intermedio de servicios y adquisición de bienes para los involucrados, en el sentido de protección y prevención de situaciones de vulnerabilidad social.

A1.12.7.4 Comisión de Funeral

Subordinados directamente al Coordinador del Servicio Social.

Los servicios de asistencia funeral se prestarán con ocasión del fallecimiento de personas involucradas en el suceso.

Sus responsabilidades incluyen, pero no se limitan a:

- Emisión de la solicitud de servicios funerarios y dentro del límite financiero previsto, orientando a los familiares cuantos a las providencias iniciales a ser adoptadas ante el Servicio Funerario Municipal;
- Orientación y acompañamiento, cuando sea necesario o solicitado por los familiares, al Servicio Funerario Municipal, para las providencias de sepultura.
- Obtención de la Declaración de Óbito junto al coordinador médico responsable del Centro de Apoyo a las Familias;
- Obtención del Certificado de Óbito en la Oficina correspondiente al lugar del óbito, cuando esta acción sea solicitada por parte de la familia del fallecido;
- Expedición de la Guía de Traslado, obtenida junto a las autoridades policiales, en los casos de traslado del cuerpo;
- Ajustar con la familia los detalles acerca de honores fúnebres, asistencia religiosa, lugar del velatorio, lugar y hora del sepultamiento y anuncios fúnebres;
- Orientar a los familiares en cuanto a las providencias relativas al proceso para Seguro de vida existente, efectuando el debido acompañamiento;

En caso de que el lugar de la sepultura no sea el lugar de la ocurrencia sea solicitado por la familia el traslado por vía aérea, la comisión deberá además:

- Proporcionar el embalsamiento del cuerpo;
- Proporcionar, junto con la familia, una metálica cerrada y guía de traslado, junta la Comisaría de Policía más cercana al Servicio Funerario utilizado; y de los demás.

A1.12.7 Estructura

La estructura del CAsH se presenta a continuación y fue desarrollado a partir de la experiencia previa en el sector, teniendo en cuenta las principales demandas en situaciones de crisis y debe aplicarse adaptándola a la infraestructura local disponible.

Las recomendaciones que figuran a abajo deben aplicarse buscándose el bienestar de los involucrados:

- El área de comidas y baños debe estar ubicada al lado del salón principal;
- La zona para los niños debe tener un único acceso controlado y estar cerca del salón principal;
- Sala de notificación y entrevistas a las víctimas no debe colocarse junto a zona religiosa o salón principal;
- Los empleados y las víctimas deben tener áreas separadas de entrada y check-in;
- Los empleados deben tener baños e comedores separados de las familias, puede ser utilizado la sala de descanso para comidas;
- El ambulatorio o ayuda médica deben estar situados lejos de la sala de notificación para familias;
- La sala de descompresión debe estar localizada lejos de la zona de espera;

- Cuando el área destinada a los empleados se encuentra cerca de la zona de las víctimas, todo el mundo debe ser consciente de su nivel de ruido y risas.
- Cuando no sea posible la estructuración de este Centro en un único espacio, se prestará especial atención al suministro de transporte a los involucrados.

1- **Salón Principal** – Lugar de encuentro y espera de las víctimas y colaboradores;

2- **Sala de Briefing para Familias** – Lugar destinado al grupo de familias para obtener actualizaciones sobre el accidente;

3- **Área para niños** – Lugar destinado al entretenimiento de los niños;

4- **Comedor** – Lugar para comidas exclusivo para los colaboradores;

5- **Business Center** – Lugar para uso exclusivo de las víctimas dotado de medios de comunicación;

6- **Sala para Apoyo Psicológico** – Lugar destinado a apoyo psicológico para víctimas y colaboradores;

7- **Sala para Cultos Religiosos** – Espacio reservado para reuniones religiosas;

8- **Sala de Descompresión** - Espacio destinado al descanso de colaboradores;

9- **Sala de Briefing para Colaboradores** - Lugar donde se realizarán sesiones informativas con actualizaciones sobre el evento;

10- **Sala de notificación** - Espacio destinado para notificar las víctimas individualmente sobre la ocurrencia;

11- **Ambulatorio** - Lugar para atención médica a las víctimas y voluntarios;

12- **Área de alimentación**- Lugar constantemente abastecido con piqueo y bebidas disponibles para las víctimas.

13- **Sala de apoyo** – Lugar para el desarrollo de toda logística del CAsh.

22 Política de Sustitución

El Estado deberá establecer todas las posibilidades de sustitución de los Jefes, Asesores y Directores de este Plan

P.Ej.: En ausencia de la Autoridad encargada de la investigación de accidentes, sus atribuciones serán delegadas al Jefe de los investigadores.

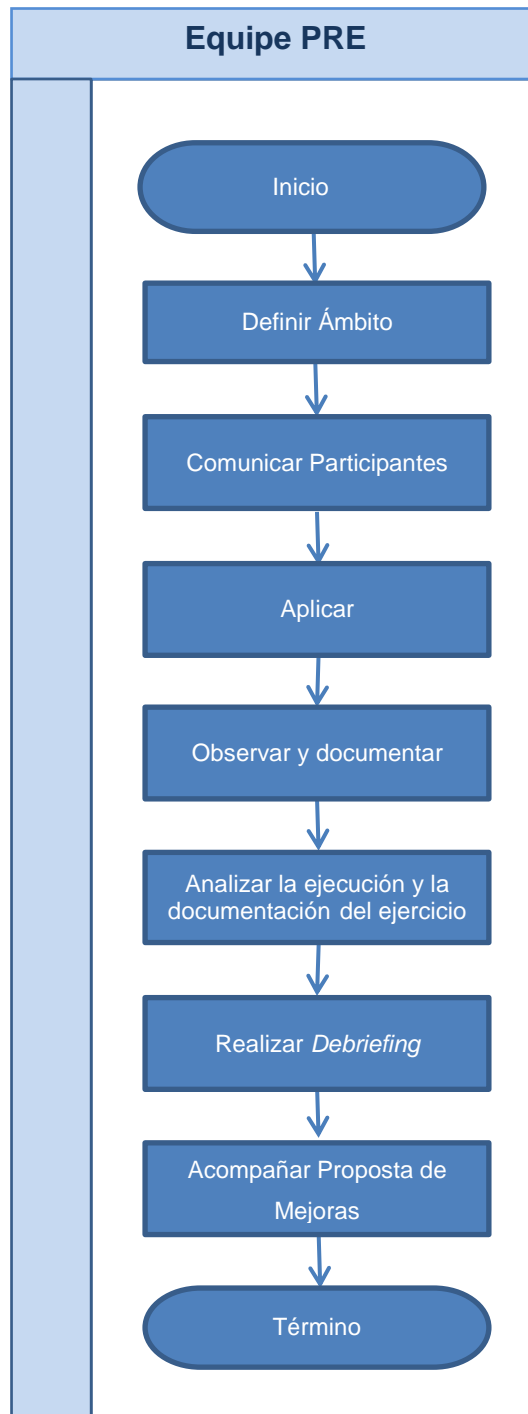
23 Niveles de Respuesta a Emergencias

Los niveles de respuesta a emergencias definen quién son los responsables y qué acciones deben tomarse después de la confirmación de las notificaciones. En la siguiente tabla se enumeran algunos ejemplos de los eventos importantes con las respectivas orientaciones en cuanto al tipo de accionamiento o participación de los equipos. Es importante resaltar que esta tabla pretende tan sólo subsidiar el proceso decisorio, no caracterizándose, por lo tanto, como una relación taxativa.

Nivel	Tipo de Suceso	Accionamiento	Miembros
I	Accidente Aeronáutico con Destrucción parcial o total de la aeronave, con heridos y / o fallecidos / Aeronave Desaparecida / Aeronave Perdida.	(Aeronaves con más de 30 Víctimas Fatales) Total	Todo el Comité de Respuesta a Emergencias, Equipo de campo y el Comité Humanitario.
		(Aeronaves con hasta 30 víctimas fatales) Parcial	Todo el Comité de Respuesta a Emergencias y Equipo de Campo
II	Incidente Aeronautico Grave	Parcial	Todo el Comité de Respuesta a Emergencias y Equipo de campo
III	Incidente	Parcial	Equipo de Campo y / u Equipo de <i>Safety</i> de las Cias Aéreas involucradas en el suceso.
IV	Demás sucesos	Sistémico	Equipo de <i>Safety</i> de las Cias Aéreas involucradas en el suceso.

24 Accionamiento do Plano de Resposta a Emergências

El flujo de accionamiento y sus procesos se describen a continuación.



25 Accionamiento del Centro de Respuesta a Emergencia

El Órgano AIG probablemente será el primero en recibir la información sobre la ocurrencia.

Hasta que sea activado el CRE, el trámite de informaciones deberá ser hecho por medio de las personas existentes en el órgano AIG. Por lo tanto, deben, además de coordinar sus actividades normales, mantener comunicación con las Regionales y equipos desplazados, administrar el flujo de información y ejecutar los accionamientos previstos en ese Plan.

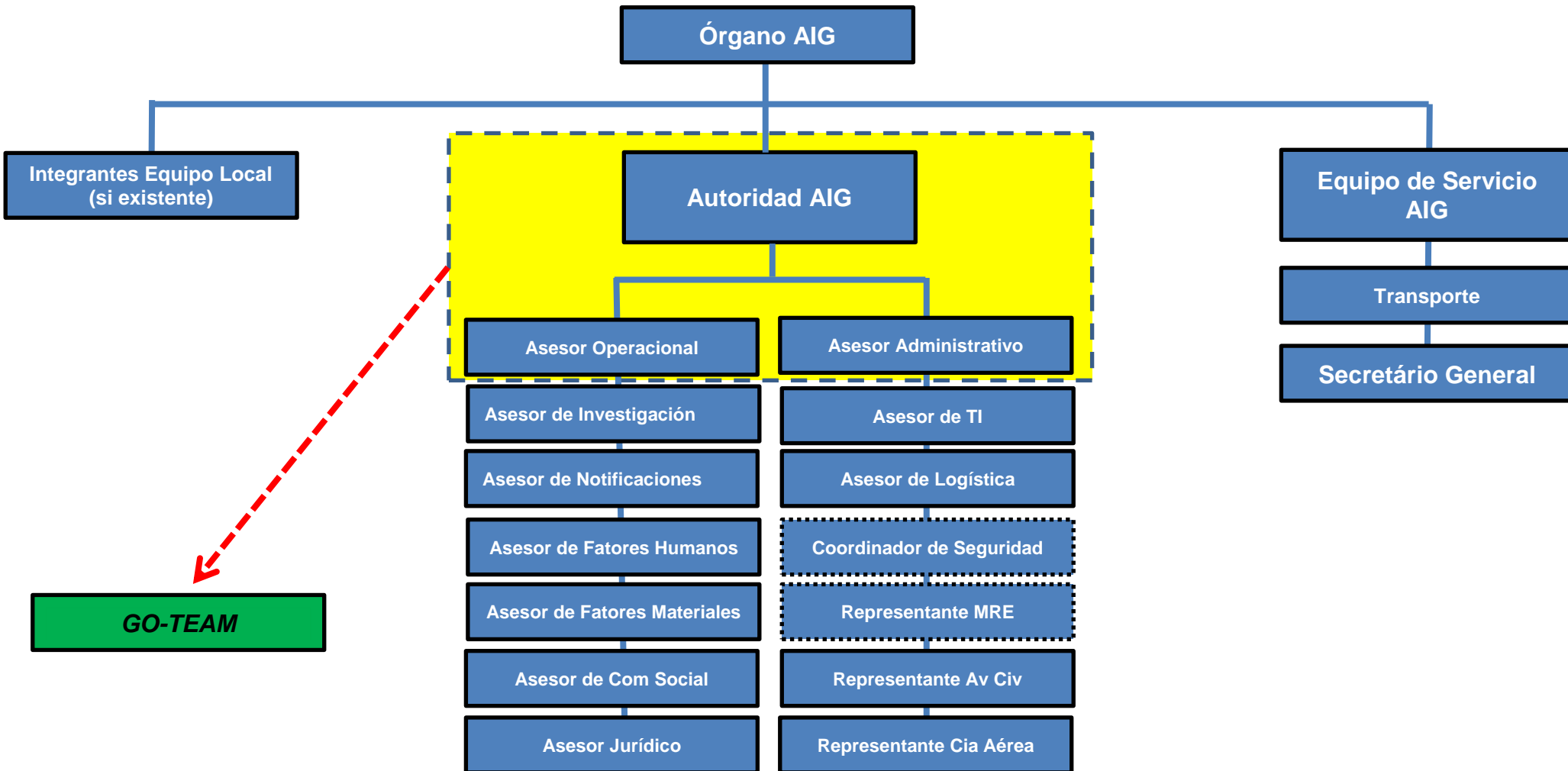
Después de la activación del CRE por la Autoridad designada, el equipo del órgano AIG vuelve a ejecutar, exclusivamente, sus funciones normales.

25.1 Accionamiento de los integrantes del PRE

El accionamiento de los integrantes es uno de los primeros pasos que se debe cumplir para garantizar una respuesta de emergencia eficaz.

Para garantizar que los integrantes se comuniquen a tiempo, un Plan de Accionamiento deberá ser desarrollado para obtener la mayor agilidad posible sin pérdida de continuidad.

Plan de Accionamiento



26 Procesos de Respuesta a Emergencias

Para una gestión eficaz de la respuesta a emergencias, los procesos se han establecido para satisfacer las necesidades.

El proceso de notificación establece que el primer sector a ser comunicado sobre una situación de emergencia es el *[órgano encargado de la investigación de accidentes]*. Una vez recibida la comunicación, la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* debe accionar IMEDIATAMENTE los equipos y personas involucradas en el briefing inicial en el CRE, posicionando a todos sobre el status de la ocurrencia (local, horario, prefijo de la aeronave, etc.), posibilitando la aplicación efectiva de las directrices constantes en la política de respuesta a emergencias.

Para que el Plan de respuesta a emergencias se aplique eficazmente, se han establecido los siguientes procesos:

- Entrenamiento;
- Simulados;
- Notificación de las partes implicadas;
- Activación del Plan de Respuesta a Emergencias;
- Activación del Centro de Respuesta a Emergencias;
- Respuesta inicial;
- Comunicación con autoridades, medios de comunicación y familia de pasajeros y colaboradores;
- Preservación de los intereses de la Fuerza Aérea Brasileña involucrados en situaciones de crisis y de la propiedad de terceros;
- Proceso de desactivación del Centro de Respuesta a Emergencias;
- Debriefing;
- Registros.

Todas las informaciones referentes a las actividades constantes en los procesos de respuesta a emergencias se registran en formularios propios y archivados

27 Entrenamiento

Los entrenamientos deben ser descritos en el Programa de Entrenamiento del *[órgano encargado de la investigación de accidentes]* y se aplican a los efectivos, colaboradores, integrantes, y multiplicadores de Respuesta a Emergencias.

Tipo	Metodología	Categoría		Involucrados	Objetivo	CH
Presencial	Exposición	1	Interacción Corporativo	Efectivo recién contratado del AIG	Introducción sobre el funcionamiento, documentos y normas generales del PRE	04h
		2	Específicos	Funcionario que ejecuta funciones claves	Orientación sobre la ejecución de las actividades relativas a la función asignada	16h
		3	Perfeccionamiento	Todos	Simulado 1 vez al año y reciclaje después de 2 entrenamientos para el perfeccionamiento de la estructura implementada	04-08h

28 Simulado

El Ejercicio simulado tiene como principal objetivo ajustar el Plan de Respuesta a Emergencias - PRE en lo que se refiere al accionar e integrar los equipos, infraestructura y sistemas involucrados, así como evaluar los procesos descritos en el manual. Sus registros se deben archivar utilizando el formulario específico. Existen diferentes tipos de simulación que se pueden realizar de acuerdo con la necesidad, como se describe a continuación:

Accionamiento - Consiste en accionar a los integrantes y voluntarios del Plan de Respuesta a emergencias para medir la disponibilidad y el tiempo de respuesta previsto.

Parcial - Consiste en accionar parte del Plan, enfocado en evaluar un área o actividad específica.

Funcional - El ejercicio funcional es aquel que evalúa y / o valida la coordinación, el comando y el control entre varias áreas del PRE. No implica el

desplazamiento de ningún integrante o voluntario. Se recomienda que sea realizado anualmente o siempre que la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* en coordinación con las Autoridades de la Aviación Civil juzgue necesario, buscando identificar los puntos fuertes y desarrollar acciones de mejora continua para los puntos que se presenten débiles o ineficientes.

Completo - El ejercicio completo es aquel que evalúa y / o valida la coordinación, el mando y el control entre varias áreas del PRE e involucra la activación y el desplazamiento de los integrantes y voluntarios conforme descrito en ese Plan. Se recomienda que se realice cada tres (3) años.

29 Comunicación

Los momentos posteriores a un accidente aeronáutico representan la más severa prueba para la imagen del Estado. La imagen de las Organizaciones depende, en su mayor parte, de la eficacia de la comunicación establecida con los familiares de las víctimas, prensa, organismos gubernamentales, sus colaboradores y público en general.

La Comunicación es la responsable de la definición, en conjunto con *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y con el Director General de este Plan, de la estrategia comunicacional para situaciones de respuesta a emergencias. Se compone de integrantes del *[órgano encargado de la comunicación]* y tiene dos miembros en el Centro de Respuesta Emergencias: el Asesor de Comunicación, que responde al *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y al Asesor de Comunicación que responde al Jefe de Equipo de campo. Los demás colaboradores del área, incluidas las Asesorías de Comunicación de los órganos gubernamentales y Medios Online, se quedan en los respectivos sectores, realizando la atención telefónica a solicitudes de sus respectivos públicos.

Es responsabilidad del *[órgano encargado de la comunicación]* mantener siempre actualizados los comunicados de prensa y comunicados con datos genéricos sobre la gestión de un accidente aeronáutico. En caso de que el Centro de Respuesta a Emergencias sea accionado, esos materiales serán usados como base para el desarrollo de comunicados proactivos para los medios y asesorías de prensa de órganos gubernamentales. A la Comunicación Interna y Comunicación Online también se recomienda dejar listos contenidos estándar.

Cualquier divulgación referente a la ocurrencia sólo puede ser realizada después de la ciencia del *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y del Jefe del *[órgano encargado de la comunicación]* y aprobación del Director General de este plan.

29.1 Información sobre el accidente al público interno

El público interno necesita recibir la información y las actualizaciones sobre la ocurrencia. Esto ayuda a disipar la ansiedad y facilita el retorno a la normalidad de las operaciones. El Asesor de Comunicación, al ser accionado por el Asesor Operacional -

CRE debe orientar a su equipo a producir comunicados para distribución en los vehículos internos de comunicación oficiales de los órganos gubernamentales. Toda la información debe ser divulgada en sincronía con el contenido enviado al público externo.

NINGÚN MIEMBRO DE ESTO PLAN ESTÁ AUTORIZADO A HABLAR SOBRE LA OCURRENCIA SIN LA PREVIA AUTORIZACIÓN DEL DIRECTOR DE GENERAL.

Los comunicados deberán contener:

- Información sobre el posicionamiento del Estado;
- Actualizaciones, como aparecen nuevos hechos;
- Lista de pasajeros (a cargo de los Operadores);
- Detalles sobre el apoyo a las familias y la situación de la tripulación (a cargo de los Operadores);
- Instrucciones sobre cómo relacionarse con los públicos en general;
- Refuerzo de las normas internas en relación a la preservación de evidencias y de la imagen de la Institución.

29.2 Información a la prensa

El *[Órgano encargado de la comunicación]*, en la figura del Asesor de Comunicación - CRE es responsable de producir comunicados de prensa y comunicados para el sitio *[el Estado deberá definir donde serán hechos los comunicados oficiales]*. El contenido es validado por el Jefe del *[Órgano encargado de la comunicación]* y la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*. El representante también prioriza la atención a periodistas tanto en el lugar de la ocurrencia y en la sede del CRE.

29.3 Orientaciones en relación con el contacto con la prensa

La difusión de información debe ser una actividad controlada. El contacto entre colaboradores y los medios de comunicación sólo puede realizarse a través del *[Órgano encargado de la comunicación]*, que, en un escenario de emergencia, actúa en

alineación con la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*. De esta forma, ningún empleado del Estado puede proporcionar información sobre el accidente a personas o entidades sin autorización expresa. Si es buscado por periodistas, el empleado deberá indicar los contactos del *[Órgano encargado de la comunicación]*.

29.4 Procedimientos en relación con el Sitio web

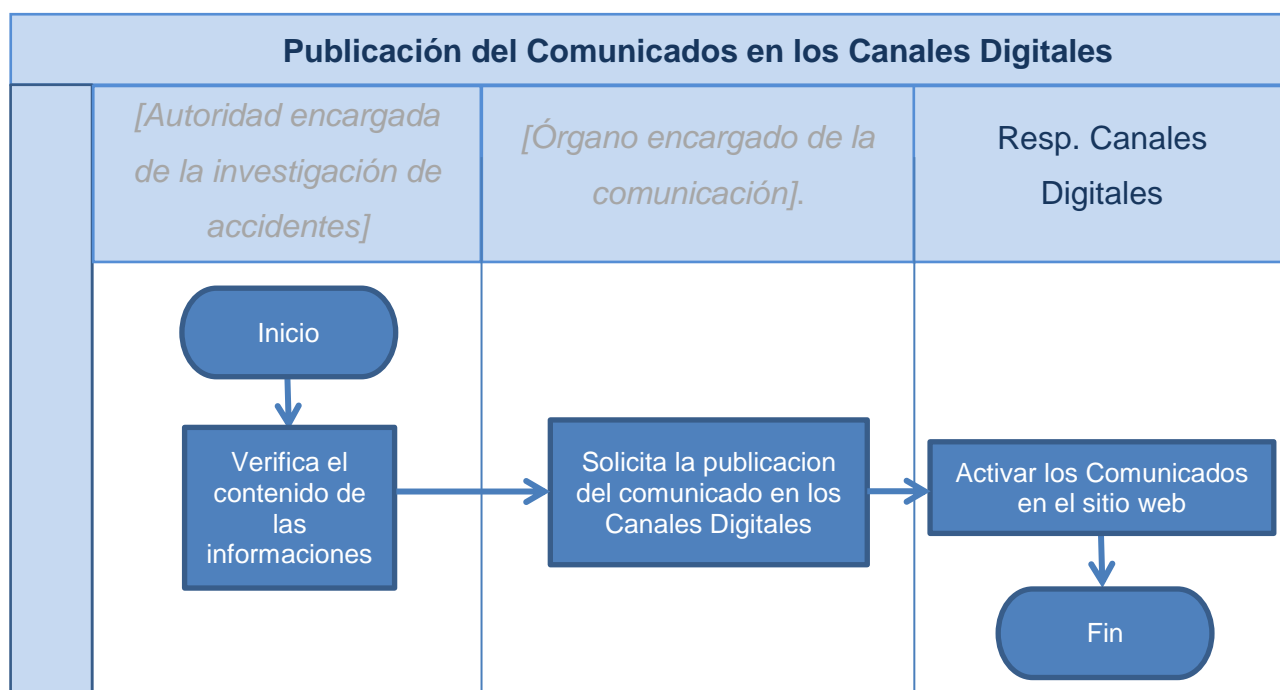
El Asesor de Comunicación es responsable de preparar y mantener comunicados estándar en el sitio web. En caso de un accidente aeronáutico, el sitio web deberá activarse rápidamente y ponerse a disposición en Internet.

Preferentemente, el comunicado deberá contener:

- Datos de la aeronave involucrada;
- Historia de la cia aérea;
- Historial de Seguridad de Vuelo de la Cia Aérea;
- Números de teléfono para contacto con el *[órgano encargado de la comunicación]*.
- Comunicados oficiales.

Este contenido debe incluirse en los kits de prensa que se van a distribuir.

29.5 Flujograma de Publicación del Comunicado



29.6 Informaciones en las redes sociales

En el escenario de un accidente aeronáutico el representante de medios online es accionado por el Asesor de Comunicación - CRE. Son responsables de distribuir la información oficial utilizando los perfiles del Estado en las redes sociales. La orientación es que el responsable de los medios online y su equipo dirigen al público interesado para el sitio, donde se publicará todo el contenido oficial. La principal tarea de este núcleo es mantener a los usuarios de las redes sociales informadas en tiempo real sobre el accidente, reforzando:

- Información sobre el posicionamiento del Estado;
- Actualizaciones;
- Lista de pasajeros (a cargo de los explotadores);
- Refuerzo de las normas del Estado en relación con la preservación de evidencias y la imagen institucional.

El núcleo de Medios en Línea también debe cubrir acciones realizadas externamente, como la rueda de prensa.

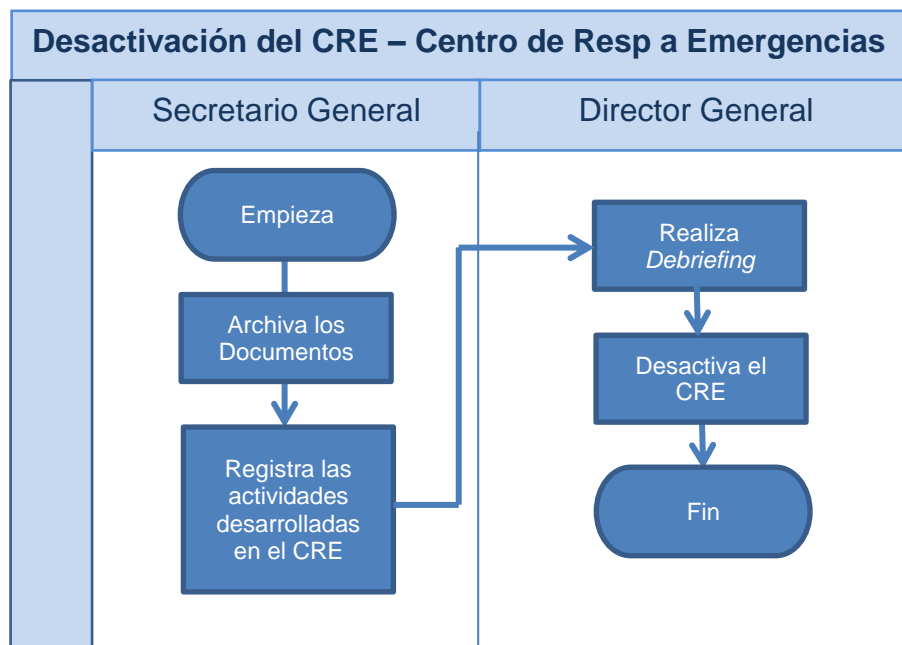
29.7 Comunicación con las autoridades, los Órganos Oficiales / Gubernamentales.

Cualquier comunicado inicial con las autoridades oficiales y gubernamentales sobre la ocurrencia se hace a través de *la [Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* después de estar autorizado por el Director General.

30 Proceso de desactivación del Centro de Respuesta a Emergencias.

Una vez que las acciones necesarias previstas para la respuesta a emergencias se realizaron, se inicia el proceso de desactivación de los recursos movilizados, notificando a las Autoridades involucradas sobre el proceso de transferencia de las tareas que se están realizando en la localidad del evento y que serán transferidas a los sectores especializados del Estado y / o explorador de la aeronave en sus respectivas áreas de actuación.

30.1 Flujograma



31 Debriefing

Después de cada práctica de ejercicio simulado, o incluso en caso de real activación parcial o total del Plan de Respuesta a Emergencias - PRE se realiza un análisis crítico de todos los procesos involucrados, para identificar puntos fuertes y puntos débiles y proponer cambios en este Plan

32 Información General a los Integrantes del Plan

Todas las personas que directa o indirectamente trabajan con la aviación tienen relación con ese Plan de Respuesta a Emergencias y deben conocerlo para, en caso de emergencias involucrando el Estado, desempeñar adecuadamente las funciones aquí preestablecidas.

La velocidad en la atención y, principalmente, la buena coordinación entre los equipos será muy importante para que la integridad de las víctimas sea preservada, así como, propiedades y equipamientos del Estado y terceros.

Para ello, el Estado deberá proporcionar entrenamiento adecuado a los involucrados.

El presente capítulo presenta algunas informaciones que todos los involucrados en este Plan deben conocer.

32.1 Contacto con familiares

Independiente de la ubicación, estar al servicio o de descanso, el efectivo, al tomar conocimiento de un accidente aeronáutico que involucra al Estado, debe contactar inmediatamente a uno de sus familiares e informar que están en seguridad.

32.2 Orientaciones en relación con la prensa

La difusión de información debe ser una actividad controlada.

La comunicación oficial con los órganos de prensa se hará a través del *[Órgano encargado de la comunicación]*, en coordinación con la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* y previa autorización del Director General de este Plan.

Ningún empleado de Estado está autorizado a proporcionar información sobre el accidente a ninguna persona o entidad y no debe publicar en perfiles privados de redes sociales o en comentarios de sitios públicos, a menos que sea expresamente autorizado por el Director General de este Plan.

Por lo tanto, en principio, cuando un funcionario es buscado por un representante de la prensa, deberá indicar al *[Órgano encargado de la comunicación]* como fuente oficial de información.

32.3 Información sobre el accidente al funcionarios del Estado

El efectivo del Estado necesita recibir la información y las actualizaciones de la ocurrencia. Esto ayuda a disipar la ansiedad y facilita el mantenimiento de las actividades dentro de la normalidad.

Para ello, deben publicarse boletines internos periódicos a través del Portal Corporativo, carteles, murales, etc.

Los boletines deben contener:

- Información sobre el posicionamiento del Estado;
- Normas de la *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* en relación a la preservación de evidencias;
- Orientaciones en relación con la preservación de la imagen institucional;
- Situación de la tripulación;
- Apoyo a las familias (a cargo de los explotadores);
- Cómo relacionarse con involucrados en el accidente aéreo y públicos en general;
- Actualizaciones;
- Lista de pasajeros (a cargo de los explotadores).

La *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]*, la *[Autoridad encargada de la comunicación]* u otra autoridad designada por el Director General de este Plan podrán hablar a los funcionarios en reuniones organizadas específicamente para ese propósito.

32.4 Mantenimiento de las actividades normales

A pesar del gran número de funcionarios directamente afectados por un accidente y de la eventual interrupción de sus actividades rutinarias para dedicarse a las previstas en este Plan de Respuesta a Emergencias, el efectivo jamás puede olvidarse de que, aun cuando se trata de un grave accidente, el Estado deberá continuar volando, y con Seguridad.

Cuando ocurre un accidente aeronáutico tenemos tres escenarios posibles relativos a la Seguridad operacional:

1. En algunos casos, la gente inmediatamente toma conciencia de las situaciones de riesgo que existían antes del accidente y que pudieron haber sido su causa.

En esta situación, es común que las Cias Aéreas, los pilotos, los mecánicos y todas las personas vinculadas en la operación se vuelven más atentos y su percepción de riesgo aumente. Esto, evidentemente, lleva a una mayor seguridad de vuelo.

2. Otro escenario posible ocurre cuando ese cuidado con la Seguridad de Vuelo se transforma en excesivo cuidado o, en casos más graves, miedo.

En este caso, las personas tienen miedo de desempeñar sus tareas normalmente y acaban restringiendo la operación innecesariamente.

3. Un tercer escenario ocurre cuando, tras un accidente aeronáutico especialmente de grandes proporciones y que resulta en la muerte de amigos y personas conocidas del grupo, la moral de las personas de la cia aérea baja tanto que genera una apatía generalizada.

Este escenario es, sin duda, el más peligroso e insidioso de los tres.

Con la moral excesivamente baja, se instaura un sentimiento de resignación en la oficina. Las personas se sienten culpables, desmotivadas, y la percepción se vuelve baja en relación a los procedimientos de Seguridad. La historia muestra que cuando se produce este fenómeno, es posible que ocurran otros accidentes con aeronaves de la misma cia aérea.

La *[Autoridad encargada de la investigación de accidentes]* debe identificar y corregir rápidamente esta situación, buscando mantener los niveles de seguridad

32.5 Preparación para el Viaje

En una emergencia, la velocidad de la respuesta es tan importante en cuanto a la calidad de la atención. Para ello, es crucial que todos los involucrados en este Plan, cuyas funciones incluyan la posibilidad de desplazamiento al lugar del accidente, estén siempre preparados para viajar y llevar los documentos, herramientas e informaciones necesarias para su actuación.

32.6 Pasaporte

En el extranjero, el pasaporte es el documento que garantiza su seguridad y la ciudadanía. Es importante que cada miembro voluntario de este plan, dentro de sus posibilidades y disponibilidad, tenga el documento.

Aunque no es obligatorio en algunos países, es importante llevar siempre su pasaporte, mantenerlo actualizado y siempre renovado por lo menos 06 meses antes de que la fecha de vencimiento se expire.

Por razones de seguridad, asegúrese de llenar la última página del pasaporte: "En caso de accidente contacte a." Cuando estás de viaje, si usted pierde su pasaporte o se lo roban, avise inmediatamente a la policía local e informar a la Embajada o Consulado de su país, más cercano a usted.

32.7 Información Médica

Si está tomando algún medicamento o si tiene algún tratamiento médico, consulte a un médico para asegurarse de que esto no le impedirá viajar. Informe a su superior en el plan sobre su condición. Si es alérgico a cualquier sustancia, mantenga esta información junto a sus documentos de identificación.

32.8 Vacunas

Es altamente recomendable que los miembros de los equipos y demás colaboradores que viajen al lugar del accidente tengan las siguientes vacunas al día:

- Difteria
- Sarampión
- Rubéola
- Tétano
- Hepatitis
- Fiebre Amarilla - requisito necesario para entrar en algunos países extranjeros.

Para las que se desplazan sólo al Comité Humanitario, estas vacunas no son obligatorias.

32.9 Medicación Personal

En caso de que usted esté tomando regularmente alguna medicación, las siguientes sugerencias deben ser observadas:

- Tenga suficiente cantidad para la duración de su viaje;
- La medicación debe mantenerse en su envase original. Esto facilita la sustitución si la medicación original no está disponible;
- No transporte toda la medicación en el mismo lugar, trate de dividir el contenido entre el equipaje facturado y el equipaje de mano;
- Si utiliza lentes de contacto o gafas de grado, lleve consigo un par extra y la receta del oftalmólogo informando su grado. Esto facilitará en caso de sustitución.

32.10 Protección Solar

Debido a la imposibilidad de predecir el lugar en que ocurrirá el accidente, así como las condiciones de tiempo, es muy importante llevar un bloqueador solar. Además, sombreros, gorras y gafas de sol también deben formar parte de su equipaje.

32.11 Uso de repelentes

El repelente de insectos ayuda a prevenir incómodas, inflamaciones y enfermedades provenientes de picaduras de insectos, especialmente en una región tropical como la Sudamérica. Si usted es sensible o alérgico a ciertos repelentes consulte a su médico.

32.12 Alimentación

Un problema común en los viajes es la diarrea. Puede ser causada por la tensión de la situación, falta de higiene del local, o, por la persona no estar familiarizada con la culinaria local.

Por lo tanto, se deben tomar precauciones simples:

- Beba agua mineral o bebidas embotelladas comercialmente (refrescos, té y jugos);
- Beba sólo leche pasteurizada;

- Evite el hielo o los alimentos que hayan sido lavados en agua "sospechosa";
- Evite las verduras crudas;
- Elija y coma sólo las frutas que usted pueda pelar;
- No compre alimentos en vendedores callejeros.

32.13 Kit personal

Los miembros del equipo y todos los involucrados en este Plan que, eventualmente, necesiten viajar al lugar del evento, deben mantener un kit listo y disponible para despegue inmediato. El kit debe contener ropa suficiente para al menos cuatro a cinco días en el lugar

El kit debe incluir:

- Ropa interior, calcetines, pantalones, camisas, zapatos o botas cómodas;
- Chaqueta, capa de lluvia, sombrero y guantes;
- Artículos de higiene (pasta y cepillo de dientes, desodorante, peine, cepillo, shampoo), pañuelos, toalla, repelente, protector solar, gafas de sol, recetas médicas, afeitadora, remedios (dolor de cabeza, resfriado, alergia, etc.);
- Reloj, calculadora, agenda;
- Bloc de notas, bolígrafos, lápices, calendario;
- Carnet de identificación;
- Pasaporte;
- Teléfono móvil y cargador de batería.

33 Disposición transitoria

Los Integrantes del Plan de Respuesta a Emergencias tendrán el plazo de 6 (seis) meses *[el Estado deberá establecer un plazo para la calificación de todos los involucrados]* a partir de la fecha de publicación para adecuar la calificación requerida para el cumplimiento de sus funciones en este Plan.

34 ANEXOS

Anexos 01 a 16 - Check Lists

Todos los integrantes del Plan de Respuesta a Emergencias tienen un Check List para orientarlos en cuanto a las primeras acciones a tomar en caso de una situación de respuesta a emergencias.

A pesar de su carácter reservado, las listas de verificación deben guardarse en un lugar de fácil acceso. El responsable de un Check List debe velar por su conservación y devolución al Coordinador del Plan de Respuesta a Emergencias cuando éste ya no ejerce funciones relativas al Plan de Respuesta a Emergencias.

El Coordinador del Plan Respuesta a Emergencias debe, siempre que haya algún tipo de revisión y / o actualización de este plan, notificar a todos los involucrados para que éstos sean informados de los cambios, así como efectuar el cambio de las respectivas listas de verificación si es necesario y / o se han producido cambios en las actividades y responsabilidades.

Anexo 17 - Formulario de Entrevista de la Familia y el Amigo
(RECOMENDACIÓN)


Anexo 18 - Lista de control de supervivientes (RECOMENDACIÓN)

Anexo 19 - Superviviente (RECOMENDACIÓN)


Anexo 20 - Apoyo aéreo al familiar y familiar (RECOMENDACIÓN)

Anexo 21 - Lista de Presencia de Familiares y Amigos (RECOMENDACIÓN)

ANEXO 1 – Director General del CRE

		<h2>Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h2>	
DIRECTOR GENERAL DEL CRE			
<p>ATENCIÓN: La lista de pasajeros, así como la lista de personas de contacto designadas por los pasajeros, es totalmente confidencial y su publicación debe ser autorizada sólo después de la autorización de los familiares.</p>			
Nº	TAREAS	DATA/HORA	OK
1	Elegir un portavoz debidamente preparado.		
2	Aprobar la declaración inicial que se preste en la rueda de prensa.		
3	Aprobar su primer discurso a ser proferido ante los familiares en el Centro de Asistencia a las Familias.		
4	Establecer contacto directo con cualquier autoridad civil que considere necesaria (Presidente del Estado, Gobernador, Alcalde, Embajador, Cónsul, etc.).		
5	Recibir del Comité de Respuesta a Emergencias un informe diario sobre el progreso de la emergencia y acciones implementadas o cualquier otro asunto que sea relevante		
6	Establecer que cualquier solicitud de los Medios de Comunicación deberá ser remitida a la <i>[Autoridad encargada de la comunicación]</i>		

ANEXO 2 – [Autoridad de comunicación]


		<h1 style="margin: 0;">Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h1>	
[AUTORIDAD DE COMUNICACIÓN]			
Nº	TAREAS	FECHA/HORA	OK
1	Accionar su equipo para que si mantengan listos para las actividades involucradas con el suceso y que tengan capacidad para asistir a la Sala de Crisis		
2	Notificar las autoridades del Estado (mantener contacto con el Director General del CRE evitando hacer llamadas para las mismas autoridades).		
3	Definir la estrategia de comunicación a ser empleada en esto suceso		
4	Asistir a la Sala de Crisis o tener un representante en el Comité de Emergencias mientras la situación de emergencia esté presente		
5	Recibir del Representante de la Cia Aérea la lista de pasajeros.		
6	Seleccionar y enviar un equipo de campo adecuado al tipo de evento, aeronave y personas involucradas.		
7	Mantener la confidencialidad de la lista de pasajeros que se encontraban a bordo del avión siniestro. Asegurando que la Lista sólo podrá ser publicada después de que las familias afectadas ya hayan sido notificadas y hayan autorizado la divulgación del nombre de su familiar.		
8	Recibir información regular del Asesor de Comunicación Social (CRE) sobre localización y número de pasajeros (muertos, heridos e ilesos).		
9	Designar a personas, entidades o cualquier otra que considere relevante, para asumir posiciones que sean necesarias durante la emergencia y que no estén definidas por el Comité de Emergencias.		
10	Contactar y coordinar con los órganos de la prensa el envío de todas las informaciones solicitadas acerca del suceso.		
11	Requerir informaciones e informes de situaciones periódicas que involucren los trabajos del Equipo de campo, CRE y otros núcleos de información involucrados en el proceso de respuesta a emergencias		
12	Proponer la activación del "dark site" y "sorry page".		
13	Mantener el flujo de comunicación en las redes sociales		
14	Recoger y analizar el contenido publicado por terceros en las redes sociales.		
15	Garantizar que toda la comunicación sea desarrollada por su equipo de comunicación y esté debidamente autorizada por el Director General del CRE.		
16	Coordinar todas las colectivas con la prensa.		
17	Proponer al Director General del CRE la activación del Centro de Información de la Prensa y garantizar que toda la comunicación oficial será conducida de este sitio. El centro operará las 24 horas del día y la prensa no debe tener acceso a este lugar.		
18	Activar el Centro de Briefing		

<p>Todas las declaraciones del Estado a los medios se llevarán a cabo en esta facilidad, que puede ser un centro de convenciones o una sala adecuada, que apoye esta acción, tanto en la Capital del Estado y en la localidad de ocurrencia del accidente. Debe ser elegido un salón de hotel o similares, que tenga la estructura para recibir la prensa. Este Centro debe quedar operativo 24 horas al día hasta que el Estado ya no tenga ninguna declaración a hacer. En este lugar deberá estar disponible:</p> <ul style="list-style-type: none">• Pedestal y micrófono;• Sillas;• Tomas Eléctricas;• Líneas y aparatos de telefonía;• Una cortina de fondo (poner logos de Gobierno del Estado, órgano responsable por la investigación e del órgano de comunicación);• Monitores de TV. <p>Nota 1: La seguridad debe ser proporcionada; Nota 2: Los briefings se deben realizar con frecuencia regular, incluso cuando no está no hay información nueva.</p>		
---	--	--


ANEXO 2 – [Autoridad AIG]

 Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica			
[AUTORIDAD AIG]			
Nº	TAREAS	FECHA/HORA	OK
1	Accionar al Asesor Administrativo y al Asesor Operacional para que asistan a la Sala de Crisis		
2	Notificar las autoridades del Estado (mantener contacto con el Director General del CRE evitando hacer llamadas para las mismas autoridades).		
3	Notificar al <i>Jefe del Órgano encargado de la comunicación</i> , y en la imposibilidad de éste, convocar su sustituto y orientar que deberá iniciar el procedimiento de información al público		
4	Asistir a la Sala de Crisis o tener un representante en el Comité de Emergencias mientras la situación de emergencia esté presente		
5	Recibir del Representante de la Cia Aérea la información de cargas peligrosas.		
6	Seleccionar y enviar un equipo de campo adecuado al lugar del evento, aeronave y personas involucradas.		
7	Recibir información regular del Asesor de Comunicación Social (CRE) en campo, sobre localización y número de pasajeros (muertos, heridos e ilesos).		
8	Confirmar la activación del “Dark Site” y “Sorry Page” con el <i>Jefe del Órgano encargado de la comunicación</i> o Asesor de TI		
9	Designar a personas, entidades o cualquier otra que considere relevante, para asumir posiciones que sean necesarias durante la emergencia y que no estén definidas por el Comité de Emergencias		
10	Contactar y coordinar con empresas de aviación la ayuda necesaria para los traslados requeridos		
11	Requerir informaciones e informes de situaciones periódicas que involucren los trabajos del Equipo de campo, CRE y otros núcleos de información involucrados en el proceso de respuesta a emergencias		


ANEXO 3 – Asesor Administrativo

 Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica			
ASESOR ADMINISTRATIVO			
Nº	TAREAS	FECHA/HORA	OK
1	Asistir a la Sala de Crisis mientras la situación de EMERGENCIA esté presente.		
2	Accionar al Asesor de TI, Asesor de Logística, Coordinador de Seguridad, Representantes del MRE, Aviación Civil y Cias Aérea involucrada para que asistan a la Sala de Crisis.		
3	Sustituir la Autoridad AIG del Estado en ausencia de éste.		
4	Determinar las directrices que se deben dar a quien llamar pidiendo información a través de cualquier medio de comunicación.		
5	Divulgar el número de información al público (Call Center)		
6	Activar información en el sitio junto al Asesor de TI, proporcionando: - Fecha, hora del accidente, Número del Vuelo, Teléfono de la Cia Aérea disponible para atención al público		
7	Mantener actualizadas las informaciones para el público interno (funcionarios) junto al <i>Órgano encargado de la comunicación</i>		
8	Monitorear el seguimiento de las eventuales consecuencias del evento		
9	Determinar la actualización de la información en el sitio web		
10	Monitorear el impacto del accidente con información de los órganos de control de tránsito aéreo del Estado.		


ANEXO 4 – Asesor Operacional

 Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica			
ASESOR OPERACIONAL			
Nº	TAREAS	FECHA/HORA	OK
1	Accionar al Asesor de Investigación, Asesor de Notificaciones, Asesor de Factores Humanos, Asesor de Factores Materiales, Asesor de Comunicación Social y Asesor Jurídico para que asistan a la Sala de Crisis.		
2	Asistir a la Sala de Crisis o tener un representante en el Comité de Emergencias mientras la situación de EMERGENCIA esté presente.		
3	Comunicar el evento a los órganos de la región (si existente)		
4	Comunicar el evento a Agencia de Aviación Civil del Estado.		
5	Enviar la información disponible para Autoridad de la Aviación Civil, a través del Asesor de esta Agencia, describiendo sucintamente la emergencia ocurrida		
6	Enviar un investigador de accidentes habilitado para el equipo de campo.		
7	Verificar y analizar los documentos referentes al vuelo		
8	Determinar la retirada de Flight Data Recorder y del Voice Recorder para ponerlos a disposición de la investigación		
9	Proporcionar al Asesor de Comunicación Social, información pertinente y necesaria a ser puesta a disposición de la prensa		
10	Recoger la información inicial disponible del accidente y enviar un informe PRELIMINAR del evento al Comité de Emergencias		
11	Coordinar con el Equipo de campo la realización de los procedimientos inherentes a las acciones iniciales en el lugar del siniestro		
12	Verificar con el Representante de la Cia Aérea - el inicio de los trabajos de lectura de los datos del FOQA para fines de la investigación aeronáutica y obtener los mismos		
13	Verificar la recepción del oficio de solicitud de participación de la Empresa en la comisión investigadora oficial del accidente.		


ANEXO 5 – Asesor de Investigación

		<h1>Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h1>	
ASESOR DE INVESTIGACIÓN			
Nº	TAREFAS	FECHA/HORA	OK
1	Asistir a la Sala de Crisis o tener un representante en el Comité de Emergencias mientras la situación de EMERGENCIA esté presente.		
2	Obtener datos sobre los tripulantes involucrados en el accidente y el accidente.		
3	Recoger y segregar los siguientes documentos referentes al vuelo, como: Habilitación y capacitación técnica de los tripulantes, Registro de entrenamiento.		
4	Recoger los siguientes manuales actualizados: Airplane Flight Manual, Manual de instrucciones de vuelo, manual de referencia manual (QRH) y cualquier otro que se solicite.		
5	Solicitar a la compañía aérea un piloto habilitado en el equipamiento siniestrado para que asesore los trabajos de investigación.		
6	Asistir y ayudar al Asesor de Factores Materiales y al Asesor Operativo, en el control, dirección, coordinación y accionamiento de aeronaves, comisiones de personas y equipos para localizar o trabajar en el lugar del accidente.		
7	Obtener de los órganos de meteorología, la información acerca de las condiciones meteorológicas en el momento del accidente, de las estaciones cercanas, de la ruta por donde se realizó el vuelo, pronóstico y observaciones de satélite.		
8	Asesorar en la designación de los integrantes del Equipo del GO-TEAM, para seguir hacia el lugar del accidente.		


ANEXO 6 – Asesor de Notificaciones

 Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica			
ASESOR DE NOTIFICACIONES			
Nº	TAREFAS	FECHA/HORA	OK
1	Asistir a la Sala de Crisis o tener un representante en el Comité de Emergencias mientras la situación de EMERGENCIA esté presente.		
2	Obtener los datos acerca del suceso y caso y si cumple los criterios del Capítulo 4 del Anexo 13 de la OACI y se inician los preparativos para el envío de las notificaciones.		
3	Recoger y segregar en la carpeta de suceso, en el servidor, toda la información relativa a la ocurrencia (otros documentos pertinentes).		
4	Preparar la notificación vía ECCAIRS, con los siguientes datos:		
	- Clasificación de accidentes o incidentes graves;		
	- Fabricante, modelo, nacionalidad, matrícula y número de serie de la aeronave		
	- nombre del propietario u operador de la aeronave;		
	- Calificación del capitán de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y pasajeros;		
	- Fecha y hora (local y UTC) del accidente o incidente grave;		
	- Último lugar de partida y de aterrizaje previsto de la aeronave;		
	- Posición de la aeronave con referencia a un lugar de fácil determinación y coordenadas geográficas;		
	- Número de personas a bordo, con lesiones fatales y graves, y terceros con lesiones fatales y graves;		
	- descripción del accidente o incidente grave y de la extensión de los daños a la aeronave conocidos hasta entonces;		
- Tipo de investigación conducida o la proposición de delegar la investigación a otro Estado;			
- Características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como dificultades de acceso o requisitos especiales para alcanzarlo;			
- Identificación de la Autoridad de Investigación y los medios de contacto del investigador encargado; Y de los demás; e			
- <i>Presencia y descripción de carga peligrosa a bordo.</i>			
5	Obter a relação dos meios de contato com as organizações de investigação de acidentes aeronáuticos de outros Estados disponíveis na página da ICAO (ICAO FSIX – www.icao.int .) e no DOC 9756 – Part 1.		
6	Aguardar comunicação do Estado e/ou Agência Notificada sobre a designação ou não de Representante Acreditado e informar ao Investigador Encarregado.		
7	Assistir e ajudar o Assessor Operacional, no controle, direção, coordenação e facilitação do acesso dos Representantes Acreditados no local da ocorrência, se solicitado.		

ANEXO 7 – Asesor de Logistica


		<h2>Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h2>	
ASESOR DE LOGISTICA			
Nº	TAREAS	FECHA/HORA	OK
1	Asistir a la Sala de Crisis o tener un representante en el Comité de Emergencias mientras la situación de EMERGENCIA esté presente.		
2	Mantener los contactos necesarios a su tareas y establecer las necesidades iniciales para apoyo a Sala de Resposta a Emergências (lanche, refeições etc).		
3	Viabilizar apoyos necesarios al Equipo de Campo (alquiler de vehículos, compra de equipos y otros).		
4	Coordinar con la Asesoría Jurídica, la identificación y cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades aplicables al evento.		
5	Controlar el progreso de los gastos y recibir las Facturas y comprobantes de pago debidamente autorizados.		
6			

ANEXO 8 – Asesor de Factores Materiales


		<h1 style="margin: 0;">Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h1>	
ASESOR DE FACTORES MATERIALES			
Nº	TAREFAS	FECHA/HORA	OK
1	Asistir a la Sala de Crisis o tener un representante en el Comité de Emergencias mientras la situación de EMERGENCIA esté presente.		
2	Asesorar en la designación de los integrantes del Equipo de Campo para seguir hacia el lugar del accidente y transmitir la información del Briefing en el CRE		
3	Recoger los datos de la aeronave para su divulgación al público, como:		
	<i>Total de horas voladas de la aeronave y de cada motor;</i>		
	<i>Tiempo desde la última inspección;</i>		
4	<i>Tiempo disponible hasta la próxima inspección;</i>		
	Todos los servicios de mantenimiento prestados en los últimos 12 meses, incluyendo		
	<i>Job cards;</i>		
	<i>Service Cards;</i>		
4	<i>Work Reports;</i>		
	<i>Aircraft Logs;</i>		
	<i>Serviceable / Unserviceable Tags;</i>		
	<i>FAA Certification;</i>		
4	<i>JAA form 1, etc.</i>		
	Recoger y segregar los documentos referentes a la aeronave, motores y componentes principales;		
5	Orientar en la información solicitada procedimientos para la eliminación y segregación de Flight Recorder, Voice Recorder y del Technical Logbook;		
6	Supervisar la recuperación y eliminación de los restos de la aeronave accidentada;		
7	Coordinar con el Investigador Encargado y el Asesor Operativo al área de "reconstrucción", la recuperación y liberación del material accidentado;		
8	Coger información y presentar al CRE referente al manifiesto de carga del vuelo, contemplando los siguientes tópicos:		
	<i>Armas;</i>		
	<i>Articulos peligrosos;</i>		
8	<i>Animales vivos;</i>		
	10 Orientar el manejo de cargas siempre que sea necesario		

11	Trabajar en conjunto con la compañía aérea para proveer preservación, rescate, recolección, identificación, restauración (si se solicita), almacenamiento y devolución de los bienes personales y carga		
-----------	---	--	--


ANEXO 9 – Equipo del Órgano AIG

 Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica			
EQUIPO DEL ÓRGANO AIG			
Nº	TAREFAS	FECHA/HORA	OK
1	Obtenga la mayor cantidad de información de la persona que hace la notificación.		
2	Comunicar el evento a la Autoridad AIG y consultarlo sobre la convocatoria del Comité.		
3	Determinar la apertura de la Sala de Crisis (si establecida en este mismo órgano).		
4	Disponer del Plan de Accionamiento con la relación de los miembros registrados en el Plan de Respuesta a Emergencias.		
5	Asistir a la Sala de Crisis para el suministro de los datos iniciales de la ocurrencia		
6	AERONAVES MILITARES - Si no se encuentra el Asesor Operacional y hay víctimas, accionar la Base Aérea más cercana al lugar de la ocurrencia, solicitando el accionamiento de los apoyos inmediatamente;		
7	<i>Entregar la siguiente información y papeles a la Autoridad AIG o al primer miembro del comité que llegue a la Sala de Crisis</i>		
	<i>LOAD SHEET con las cargas e cargas peligrosas;</i>		
	<i>Nombre de la tripulación a bordo de la aeronave;</i>		
	<i>Cantidade de Passajeros embarcados;</i>		
	<i>Número del vuelo, tipo e matrícula de la aeronave y la ruta del vuelo;</i>		
	<i>Hora de despegue, hora estimada del suceso y hora estimada de aterrizaje (no realizada);</i>		
	<i>Condiciones meteorológicas de la ruta y de la área donde se perdió el contacto;</i>		
<i>Local del suceso, Aeropuerto de Salida, Aeropuerto de Destino.</i>			
8	Solicitar que la información anterior sea actualizada en los cuadros informativos de la Sala de Crisis		


ANEXO 10 – Asesor de Seguridad

 Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica			
ASESOR DE SEGURIDAD			
Nº	TAREFAS	FECHA/HORA	OK
1	Mantener estrecho contacto con el Asesor Administrativo mientras la situación de EMERGENCIA esté presente		
2	Transmitir a la seguridad la lista de personas que tendrán acceso a la Sala de Crisis.		
3	<i>Coordinar el trabajo anterior con las autoridades locales</i>		
4	Destacar e instruir personal en el sitio del suceso para que desempeñen trabajos específicos, tales como:		
	• <i>restricción de espectadores</i>		
	• <i>restricción de credenciales de acceso</i>		
	• <i>seguridad de las instalaciones</i>		
	• <i>seguridad del material clasificado por el equipo investigador y salvaguardia de los bienes en general</i>		
5	Proporcionar facilidades para las autoridades policiales del lugar de la ocurrencia		
6	AERONAVES MILITARES - Proveer protección de los bienes y carga de la aeronave afectada por el evento		
7	AERONAVES MILITARES - Establecer control sobre la propiedad dañada en el lugar del accidente.		
8	Mantener contacto con el Coordinador de Seguridad destacado en el área de la ocurrencia y prestar apoyo a emergencias que involucren a la gerencia de Seguridad		

ANEXO 11 – Representante del MRE

		<h2>Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h2>	
REPRESENTANTE DEL MRE			
Nº	TAREFAS	FECHA/HORA	OK
1	Mantener estrecho contacto con el Asesor Administrativo mientras la situación de EMERGENCIA esté presente		
2	Mantener contacto y comunicación con el CRE (caso no esté en estas instalaciones);		
3	Proporcionar la coordinación con los organismos internacionales;		
4	Auxiliar en la obtención de visa y pasaporte para todos los involucrados en la investigación y soporte (investigadores internacionales, representantes de las fábricas del equipo del suceso etc.).		
5	Obtener junto al representante de la cia aérea en el CRE la relación de nacionalidad de los pasajeros;		
6	Ser el punto focal de todas las embajadas que poseen ciudadanos involucrados en el suceso.		
7	Establecer contacto inmediato con embajadas y consulados cuando sea identificado pasajeros extranjeros en la lista de embarcados con el fin de obtener información sobre los documentos necesarios para repatriación		

ANEXO 12 – Assessor de Comunicação Social

		<h1 style="margin: 0;">Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h1>	
ASSESSOR DE COMUNICAÇÃO SOCIAL			
Nº	TAREFAS	FECHA/HORA	OK
1	Mantener estrecho contacto con el Asesor Administrativo mientras la situación de EMERGENCIA esté presente		
2	Estar en posesión de la agenda con los Teléfonos útiles para la situación		
3	Dirigir las acciones de acuerdo con los parámetros definidos en el ítem sobre Comunicación de este manual		
4	Divulgar a la prensa el teléfono del <i>Call Center</i> , para el público en general (previa coordinación con el representante de la Cia Aérea y con la Autoridad AIG);		
5	Emitir el primer comunicado de prensa dentro de la primera hora, después de haber sido notificado el evento (coordinar con la Autoridad de Comunicación del Estado);		
6	Tener un borrador del <i>Press Release</i> (preparado anteriormente) con información sobre el Órgano AIG y otros órganos tenidos como importantes para la imagen del Estado		
7	Actualizar el comunicado de prensa con los datos del accidente y, después de haber autorizado por la Autoridad AIG y de Comunicación, divulgar la prensa		
8	Establecer contacto con el Asesor de Comunicación social asignado en el lugar de la ocurrencia		
9	Deliberar con la Autoridad AIG y de Comunicación las particularidades de la situación y ajustar las estrategias de comunicación a los medios		
10	Actualizar el sitio web de información sobre el accidente junto al Gerente de TI		
11	Coordinar las actividades de Comunicación con la prensa.		
12	Agendar las conferencias oficiales del Estado.		
13	Preparar los comunicados a ser grabados con el Director General, Autoridad AIG, Autoridad de Comunicación y orientarlos hacia el evento		
14	Preparar previamente a las personas designadas para hacer pronunciamientos, entrevistas, conferencias;		
15	Monitorear toda la información transmitida por los medios de comunicación, corregirlos siempre que sea necesario;		
16	Entregar a la Autoridad de Comunicación los comunicados de prensa para la divulgación al efecto del Estado;		
17	Aprobar los comunicados de prensa o cualquier información que se transmita al público;		
18	Recibir las demandas de los medios de comunicación y otros públicos involucrados o impactados por el evento;		
19	Divulgación de declaraciones oficiales del Estado (después de autorizado por el Director General)		
20	Solicitar a los integrantes de la Asesoría de Comunicación que realicen cuidadoso registro de las actividades durante la EMERGENCIA		

Apéndice 1 del Anexo 12

Ejemplo de comunicación a la prensa

Equipo en dislocamiento para el sitio del accidente

Cinco investigadores internacionales del Mecanismo de Cooperación Regional AIG SAM están dislocándose para, en cooperación con la equipo de investigación del [nombre del órgano encargado por la investigación en el Estado], realizar la Acción de campo de la ocurrencia involucrando la aeronave de matrícula PT-WPD, que tuvo lugar ayer, 28 de mayo, en [poner la localidad].

La acción inicial es el comienzo del proceso de investigación y tiene el objetivo de resguardar todas las informaciones que pueden venir a desaparecer o cambiarse con el pasar de las horas. En esa fase de la investigación los especialistas fotografaban las escenas, recogen partes de la aeronave para análisis, empiezan a oír relatos de testigos y reunir los documentos necesarios para la próxima fase de la investigación del accidente.

La investigación realizada por ARCM SAM tiene el objetivo de prevenir que nuevos accidentes con las mismas características ocurran y no apunte culpables, ni responsabilidades.

La necesidad de descubrir todos los factores contribuyentes garantiza la libertad de tiempo para la investigación. La conclusión de cualquier investigación conducida por Mecanismo tendrá el menor plazo posible, dependiendo siempre de la complejidad del accidente.

Una vez concluida la investigación, el informe final se publicará en el sitio web de [poner donde serán divulgados los informes finales, si en la web, poner la ubicación], con todos los datos y los factores contribuyentes de la ocurrencia.

Desarrollo de la investigación

Con casi [poner el tiempo descorrido hasta la fecha de divulgación del relato] de la marcha de la investigación sobre el accidente que involucra la aeronave de prefijo _____, ocurrida el [día] de [mes] y [año], el [poner nombre de la Autoridad encargada de la investigación del Estado de Suceso] informa:

La Comisión de Investigación aguarda laudos producidos por la [citar los laudos solicitados por la comisión de investigación, tales como: laudo del morgue, equipos existentes en la aeronave, motores etc.], además de realizar los últimos análisis para confección del borrador del Informe Final.

El borrador, en la lengua inglesa, será encaminado al Representante Acreditado del país donde la aeronave fue fabricada [*poner nombre del Estado de Fabricación de la aeronave*], el cual tendrá el plazo de 60 días para presentar sus comentarios, si los hay. Después de recibir los comentarios, el Investigador Encargado concluirá el Informe Final, que será firmado por el [*la autoridad encargada de la investigación de accidentes en el Estado de suceso*].

Cronología del accidente:

En torno a [*horas*] h del [*día*] de [*mes*] y [*año*], el [*citar el órgano que recibió la primera información de esto accidente*] tomó conocimiento de un accidente aeronáutico en la región de [*citar nombre del lugar de suceso*] involucrando la aeronave [*modelo*] de matrícula [*XXX-XXX*].

En virtud de la magnitud de este accidente, la autoridad responsable por la investigación solicitó la participación de investigadores y expertos del ARCM de forma a posibilitar una mejor apuración de los hechos y posibilidades existente en este accidente y que puedan ser minimizados y evitar que nuevos sucesos vengan a ocurrir.

La acción de campo es la primera fase de la investigación. El inicio de los trabajos consiste en la recolección de evidencias y fue realizado el mismo día de la ocurrencia. El trabajo realizado por los investigadores y expertos que fueron hasta el lugar del accidente fue de recoger todos los indicios, que pueden ser perdidos con pasar de las horas, dejados por la aeronave, siendo considerados así: marcas de impacto, daños estructuras existentes, y tantas otras como juzgado necesario por los investigadores. Además de eso, fueron fotografiadas las escenas, partes de la aeronave fueron retiradas para análisis, recogidos relatos de testigos y documentos.

Un equipo del Mecanismo Regional de Cooperación AIG SAM (ARCM-SAM), que se utiliza de investigadores certificados internacionalmente y compuestos por investigadores y expertos de varios Estados que componen este equipo de investigación, se desplazó al lugar para iniciar las investigaciones.

En paralelo, otros equipos, fueron enviados al aeropuerto [*poner nombre del aeropuerto de despegue*], de donde la aeronave despegó, y también para [*nombre de la localidad donde fueron hechos los trabajos de mantenimiento*], sede de la empresa responsable del mantenimiento del avión accidentado, en busca de mayores informaciones.

Además, a [*órganos que ayudaron en las acciones de campo*] recibieron orientaciones de los Investigadores Internacionales sobre la importancia de la preservación del escenario y de la propia aeronave hasta la llegada del equipo de investigación in situ.

Una vez que el equipo del ARCM llegó a [ciudad de la ocurrencia], se realizó una reunión con todos los involucrados y se definieron las acciones para la retirada de los cuerpos de las víctimas, la cual fue realizada por [citar el órgano encargado]. La presencia de querosene en las aguas dificultó mucho el trabajo de los equipos y fue necesario realizar cortes en el fuselaje del avión para que los bomberos tuvieran acceso a la cabina de pasajeros.

En la madrugada, los cuerpos de [*informar el número de víctimas*] víctimas fueron retirados y, por la mañana, los de otros [*citar los números*] ocupantes. Con ello, el [*órgano encargado de la retirada de los cuerpos*] finalizó los trabajos y buceadores asumieron las tareas de búsqueda de piezas y remoción de la aeronave.


Al mismo tiempo, durante las visitas al hangar en la [*localidad*] ya la empresa responsable del mantenimiento del avión, se confirmó que la aeronave estaba equipada con una grabadora de voz - CVR (del inglés Cockpit Voice Recorder). Inmediatamente, los buceadores pasaron a buscar ese equipo, encontrándolo por la tarde.

Todos los acontecimientos anteriores forman parte de la primera fase de la investigación, la Acción de Campo.

La segunda fase del proceso de investigación es el análisis de datos. Fase en que los datos recolectados se analizan estableciendo relaciones que tendrán en cuenta diversos factores contribuyentes, sean materiales (sistema de la aeronave y proyecto), humanos (aspectos médicos, psicológicos y organizacionales) u operativos (habilitación de los pilotos, ruta, meteorología, etc.). A lo largo del trabajo, otros profesionales (pilotos, ingenieros, médicos, mecánicos, etc.) se integraron a la comisión, otorgando un carácter multidisciplinario.

El documento oficial de una investigación es el informe final. Restablece el historial de la ocurrencia, presenta la información factual, los análisis de los elementos de investigación, conclusiones y recomendaciones de seguridad.

ANEXO 13 – Asesor Jurídico

		<h2>Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h2>	
ASESOR JURÍDICO			
Nº	TAREFAS	DATA/HORA	OK
1	Comparecer la sala de Crisis mientras la emergencia Situación esté presente;		
2	Proveer seguimiento de las notificaciones y citas;		
3	Proceder acompañamiento de las notificaciones y citas; y		
4	Comprobar si todos los actos del equipo de investigación de campo son hechos en concordancia con las legislaciones locales y todos los requisitos legales		

Apéndice 1 del Anexo 13

Ejemplo de documentos jurídicos

[ÓRGANO ENCARGADO DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES]

AUTO DE RETENCIÓN Y GUARDA - N° x xxxx / xxxxx

A los xx / xx / 20xx, a las xx: xxh, en la ciudad de xxxxx / xxxxx, debido al accidente / incidente ocurrido con la aeronave xxxxx, de marca xxxxx, nacionalidad xxxxx, matrícula xxxxx, xxxxx, modelo xxxxx y número de serie, de conformidad con el Artículo xxx, del [poner el nombre de la ley que ampara], procede a la RETENCIÓN Y GUARDA del material a continuación inventariado, por juzgar conveniente y oportuno para los fines de la investigación en el marco del Mecanismo de Cooperación AIG de Sudamérica (ARCM-SAM):

Item	Cantidad	Nombre del item	Observaciones

Y, para constar, labré el presente auto en 02 (dos) vías, haciendo entregando copia al operador / propietario.

Con la prerrogativa de fe pública, que, a pesar de haber sido científicamente informado del contenido del presente Auto de Retención y Guarda, el

operador / propietario de la aeronave se negó a colocar su firma, lo que sigue ratificado por los testigos que al final firman.

Con la prerrogativa de fe pública, que, debido a las condiciones del lugar del accidente y característica de la ocurrencia, no fue posible lograr éxito en la identificación del explotador / propietario de la aeronave, inviabilizando, por lo tanto, la respectiva recolección de la firma, lo que sigue Ratificado por los testigos que al final firman.

Firma del Investigador Encargado

Firma del explotador/propietario

Testigo 1

Testigo 2

Nombre: _____

Identidad n° _____

Ubicación _____

[ÓRGANO ENCARGADO DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES]

TÉRMINO DE RECEPCIÓN Y GUARDA - N° x xxxx / xxxxx / OM

Dando cumplimiento y formalizando el contenido del *[poner los artículos que embazan la detención de los materiales]*, y tras los procedimientos necesarios de la investigación AIG, RECIBO el siguiente material, inventariado en el AUTO DE DETENCIÓN Y GUARDIA - Número x xxxx / xxxxx / OM:

Item	Cantidad	Nombre	Observaciones

A través del presente Término de Recepción y Guardia, soy consciente de mis deberes de guardia y conservación, incluso de la responsabilidad en el ámbito CRIMINAL, CIVIL y ADMINISTRATIVO.

 Firma de la Autoridad de Investigación AIG

 Firma de quien recibe lo material

Nombre: _____

Ident. n° _____

Dirección _____

[ÓRGANO ENCARGADO DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES]

Señor(a) Delegado(a),

1. Se trata de un accidente ocurrido en la ciudad, con la aeronave de matrícula, víctimas mortales.

2. En la oportunidad en que los investigadores de accidentes aéreos (AIG) se dirigieron al lugar del accidente, y tras la realización de los procedimientos de praxis, se detectó, en un análisis preliminar, la presencia de

3. De este modo, con el objetivo de cumplir con lo determinado por los artículos *[poner los artículos que embazan la detención de los materiales]*, se sirve del presente para, de forma oficial, comunicar a dicha Autoridad Policial en cuanto a dicha ocurrencia aeronáutica y, en su caso, adoptar las medidas pertinentes.

4. En lo que se refiere a dicho accidente aeronáutico, debe aclararse a Usted que, conforme a la competencia del *[Órgano AIG del Estado]*, las investigaciones desarrolladas en relación con accidentes ocurridos con aeronaves civiles tienen como única finalidad la eliminación o mitigación de cualquier factor de riesgo asociado a una condición peligrosa, buscando exclusivamente la prevención de futuras ocurrencias, a través de la emisión de Recomendaciones de Seguridad, siguiendo el compromiso firmado por el *[nombre del Estado]* en la Convención de Chicago de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En el marco de este compromiso internacional, nuestros legisladores crearon el *[Órgano AIG del Estado]*, cuyas investigaciones son neutras, es decir, no apuntan a causa determinante, culpa o responsabilidad, y se basan en la confiabilidad entre los operadores y los investigadores y, a través de este importantísimo lazo, se construyen las recomendaciones de seguridad eficaces y amplias.

6. Así, no es foco de la investigación cuantificar el grado de contribución de los factores contribuyentes, incluyendo las variables que condicionan el

desempeño humano, sean ellas individuales, psicosociales u organizativas que interactuaron, propiciando el escenario favorable al accidente.

7. El resultado de la investigación AIG se denomina INFORME FINAL cuyo producto final es la emisión de Recomendaciones de Seguridad, capaces de evitar nuevos accidentes, sin que de ello se presuma culpa o responsabilidad, juntado al hecho de que todo trabajo de análisis del accidente no resulta de contradicción o amplia defensa y, conforme al artículo XX [*poner los artículos*], tiene su uso probatorio vedado en procesos judiciales.

8. De extrema importancia es la neutralidad jurídica de las investigaciones llevadas a cabo por el [*Órgano AIG del Estado*], y es igualmente importante para la preservación de vidas que se considere que tal neutralidad no produce ningún obstáculo o impedimento a los órganos jurisdiccionales y policiales nacionales, ya que tales órganos tienen competencia para realizar sus investigaciones, por medio de sus respectivos institutos técnicos y científicos.

9. En pocas palabras, es lo que importa presentar a usted con respecto al accidente aeronáutico en evidencia.

Respetuosamente,

Firma de la Autoridad de Investigación AIG

[ÓRGANO ENCARGADO DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES]

Señor Consultor Jurídico *[poner la autoridad que postula acciones en nombre del Estado]* junto al *[Órgano AIG del Estado]*,

1. 1. Se trata de un accidente ocurrido en la ciudad con la aeronave de matrícula, XXX víctimas mortales.

2. En la oportunidad en que los investigadores AIG se dirigieron al lugar del accidente, y tras la realización de los procedimientos de praxis, se identificó, en análisis preliminar, la necesidad de realizar diligencias junto al procedimiento a con el fin de recoger evidencias que pudieran subsidiar la investigación AIG, habiendo sido negado el acceso a la documentación imprescindible.....

..... para recoger evidencias que pudieran subsidiar la investigación en el marco del AIG, habiendo sido negado el acceso a la documentación imprescindible.

3. De este modo, con el objetivo de cumplir con la prerrogativa conferida por el artículo XX *[poner los artículos]*, se sirve del presente para, de forma oficial, la urgencia que el caso demanda, solicitar que sea provocado el *[Órgano de Representación Judicial responsable en el Estado por la aplicación de la justicia]* para postular en juicio la BÚSQUEDA Y DETENCIÓN de documentos / cosas, teniendo en cuenta que, si tal medida no se determina, las evidencias documentales pueden ser extraviadas, cambiadas, destruidas, etc.

4. En pocas palabras, es lo que importa presentar a usted con el fin de subsidiar el pedido de la medida judicial que se evidencia necesaria.

Respetuosamente,

Firma de la Autoridad de Investigación AIG

[ÓRGANO ENCARGADO DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES]

TERMINO DE LIBERACIÓN DEL SITIO DEL ACCIDENTE, DE LOS RESTOS Y / O COSAS TRANSPORTADAS

A los xx / xx / 20xx, a las xx: xxh, en la ciudad de xxxxx / xxxxx, debido al accidente / incidente ocurrido con la aeronave xxxxx, de marca xxxxx, nacionalidad xxxxx, matrícula xxxxx, xxxxx, modelo xxxxx y número de serie de conformidad con el artículo XX [*poner los artículos*], procede a la LIBERACIÓN DEL SITIO DEL ACCIDENTE, DE LOS RESTOS Y / O COSAS TRANSPORTADAS, por no subsistir interés para los fines específicos de la actividad de investigación y prevención de accidentes aeronáuticos, en el marco del AIG, viabilizando la actuación de los demás órganos de seguridad pública, policía judicial y autoridad de aviación civil, en el respectivo marco el ejercicio de su mister, competencia y finalidades.

Se resalta del presente Término de Liberación los materiales discriminados en el Auto de Detención y Guardia x xxxx / xxxxx, por haber sido juzgado conveniente y oportuno para los fines de la investigación en el ámbito de la Investigación AIG.

Y, para constar, he elaborado el presente auto en 02 (dos) vías, haciendo entrega de copia (s) a las autoridades de seguridad pública, policía judicial o autoridad de aviación civil presentes en el local.

Con la prerrogativa de fe pública, que, debido a las condiciones del lugar del accidente y característica de la ocurrencia, no se había hecho presente, en el sitio del accidente, cualquier autoridad de seguridad pública, policía judicial o autoridad de aviación civil, inviabilizando la recolección de sus firmas, lo que sigue ratificado por los testigos que al final firman.

Firma de la Autoridad de Investigación AIG

Firma de las autoridades de seguridad pública presentes

Firma de las autoridades de seguridad pública presentes

Firma de las autoridades de seguridad pública presentes

Testigo 1


Testigo 2

Nombre: _____


Ident nº _____

Dirección _____

ANEXO 14 – Asesor de TI

		<h2>Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h2>	
ASESOR DE TI			
Observaciones:			
Nº	TAREFAS	DATA/HORA	OK
1	Comparecer a Sala de Crise enquanto a situação de EMERGÊNCIA estiver presente.		
2	Disponibilizar um funcionário dedicado ao suporte do CRE, providenciando a ativação de facilidades presentes na Sala de Crise e Sala de Apoio, tais como: ligar aparelhos eletrônicos, TVs, verificar o funcionamento e conexão dos <i>lap top</i> com internet e impressora e demais aparelhos pertinentes.		
3	Sob autorização do Diretor de Emergência e/ou Chefe do CECOMSAER, ativar o “ <i>pop-up</i> ” de notícias no <i>site</i> do CENIPA.		

ANEXO 15 – Asesor de Factores Humanos

		<h1>Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica</h1>	
ASESOR DE FACTORES HUMANOS			
Nº	TAREFAS	DATA/HORA	OK
1	Comparecer a Sala de Crise ou ter um representante no Comitê de Emergências enquanto a situação de EMERGÊNCIA estiver presente.		
2	Obter com o Posto do Correio Aéreo Nacional do local de embarque a lista de passageiros e por meio desta, obter a relação dos contatos dos familiares.		
3	Transmitir as informações ao Diretor Emergências.		
4	Obter dados sobre os tripulantes envolvidos no acidente e sobre o acidente.		
5	Assistir e ajudar o Assessor de Fatores Materiais e ao Assessor Operacional, no controle, direção, coordenação e acionamento de aeronaves, comissões de pessoas e equipes para localizar ou trabalhar no local do acidente.		
6	Assessorar na designação dos integrantes da Equipe do <i>GO-TEAM</i> , caso acionada, para seguir para o local do acidente.		

ANEXO 16 - Ejemplo de MOU con un Cuerpo de Policía

Memorando de acuerdo

entre

La División de Investigación de Accidentes Aéreos,

y

La Jefatura de Policía

Para la Investigación de accidentes e incidentes aéreos

[nombre del Estado]

Fecha: _____

ÍNDICE

Detalles sobre contactos

División de Investigación de Accidentes Aéreos

Jefatura de Policía

Introducción

Funciones y responsabilidades

División de Investigación de Accidentes Aéreos

Recuperación e identificación de cadáveres

Interfaz entre las investigaciones realizadas por las
*[sigla de la organización responsable por la
investigación de accidentes],*

y la policía de [nombre del Estado]

Gestión de la investigación

Lugar del accidente

Seguridad en el lugar del accidente

Recolección y uso de pruebas

Compartición de pruebas

Entrevistas y declaraciones

Otro tipo de coordinación

Contacto con las personas lesionadas, familiares de las víctimas y parientes más cercanos

Empleo de terceros

Declaraciones públicas/cobertura mediática

Informes y recomendaciones de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*/Posible procesamiento penal

Instrucción/concientización

Detalles sobre contactos

JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

Dirección:

..... (Organismo/Autoridad)
 (Dirección)
 Tel.: (Oficina)(Móvil/Celular)
 Fax:
 Correo-e:

Números de teléfono:

Línea de notificación de accidentes:
 (24 horas)
 Uso general:
 Oficial de turno (fuera de horas):

Otros detalles de contacto:

Fax:

Correo-e:

Sitio web:

JEFATURA DE POLICÍA DEL *[nombre del Estado]:*

Dirección:

..... (Organismo/Autoridad)
..... (Dirección)
Tel.: (Oficina)(Móvil/Celular)
Fax:
Correo-e:

Números de teléfono:

Línea de notificación de accidentes:
..... (24 horas)
Uso general:
Oficial de turno (fuera de horas):
.....

Otros detalles de contacto:

Fax:
Correo-e:
Sitio web:

INTRODUCCIÓN

1. El presente Memorando de acuerdo (MoU) se ha concertado entre la *[nombre y sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y la de Jefatura de Policía de *[nombre del Estado]*.

2. En el mismo se establecen los principios para enlace, comunicación y cooperación eficaces entre estas Partes de modo que cada una de ellas, paralelamente con las otras, pueda investigar en forma independiente, según sea necesario, los accidentes aéreos y marítimos e incidentes criminales conexos y los fallecimientos, asegurando al mismo tiempo que se satisfacen las legítimas expectativas del público.

3. El MoU reconoce que todas las Partes deben realizar tareas con relación a la investigación de accidentes e incidentes aéreos y que cada Parte, en cumplimiento de sus funciones, deberá tener en cuenta las funciones y responsabilidades de las otras Partes, asegurando que las investigaciones paralelas independientes se realizan en cooperación mutua, según corresponda, y con arreglo al interés público.

4. En la práctica, esto significa que, siempre que sea posible, las Partes intercambiarán información concreta sobre los detalles de un accidente o incidente en forma oportuna, a medida que sus respectivas investigaciones avancen paralelamente.

5. La aplicación satisfactoria del presente protocolo con relación a cualquier accidente o incidente aéreo marítimo se verá considerablemente mejorada mediante lo siguiente:

- Los representantes superiores de cada organización en el lugar del incidente asuman responsabilidad personal para establecer y cumplir claras normas de comunicación y cooperación;

- Todos los representantes de cada organización en el lugar del incidente demuestren comprensión y respeto por los intereses, profesionalismo y conocimientos técnicos de cada organización.

6. Todas las Partes convienen en examinar y revisar el presente MoU, cuando lo consideren apropiado.

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Junta de investigación de accidentes aéreos

7. La *[nombre y sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* ejecuta las obligaciones del *[Estado]* en el marco del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y *[poner los documentos de cada Estado]*. Sus poderes legislativos se definen en la Ley de Aviación Civil de *[año]* y legislación secundaria conexas, Reglamento de aviación civil (Investigación de accidentes e incidentes aéreos) de *[año]*.

8. La *[nombre de la organización responsable por la investigación de accidentes]* investiga accidentes e incidentes graves de aviación que tienen lugar en el *[Estado]* o involucran aeronaves matriculadas o fabricadas en el *[Estado]* en el exterior. También participan en investigaciones de accidentes en todo el mundo donde exista un interés específico del *[Estado]*. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* también proporciona asistencia técnica al Ministerio de defensa para apoyar las juntas de investigación que indagan accidentes de aeronaves militares *[si aplicable al Estado]*.

9. Los inspectores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* están facultados para investigar todos los accidentes e

incidentes de aviación civil dentro del *[Estado]*. Son designados en el marco de la sección XX del Reglamento y tienen los poderes que les otorga la sección X en cuanto al libre acceso al lugar del accidente, a la aeronave; su contenido o sus restos, a los testigos; al contenido de los registradores de vuelo; a los resultados de las autopsias; los resultados de exámenes o ensayos de muestras tomadas de personas involucradas en la operación de la aeronave y a la información a registros pertinentes. También están facultados para controlar el traslado de restos o componentes, examinar a todas las personas que consideran adecuado, tomar declaraciones, ingresar en cualquier lugar, edificio o aeronave, trasladar y ensayar componentes según sea necesario y tomar medidas para la conservación de las evidencias físicas.

10. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* es independiente de la Administración de Aviación Civil.

11. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* fue creada en *[poner el año de creación de la entidad]* con la responsabilidad de investigar accidentes a efectos de determinar las circunstancias y factores contribuyentes de los mismos. Sus atribuciones legislativas figuran principalmente en la *[poner las legislaciones que amparan las actividades de la Junta Investigadora]* y legislación secundaria conexas que pone en vigor el marco en cuestión.

12. Antes de decidir si se llevará a cabo una investigación completa, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* realizará un examen preliminar. Solo aquellos accidentes o incidentes que se consideren puedan influir la seguridad operacional futura serán objeto de una investigación completa, que conducirá a la publicación de un informe. Un breve resumen de las investigaciones que continúan siendo exámenes preliminares se publicará en el sitio web de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

Jefatura de policía de *[Estado]*

13. El *Jefe General de la Policía* tiene la responsabilidad principal, en el marco de la Ley *[poner los documentos del Estado]*, de investigar las muertes repentinas en *[Estado]* y, en el marco del derecho consuetudinario, de investigar y procesar delitos penales. La posición del Procurador General con respecto a estos asuntos se reconoce y conserva específicamente en la *[poner los documentos del Estado]*.

14. El *Jefe General de la Policía* y los fiscales comisionados por éste, tienen facultades estatutarias para dar instrucciones a la policía en su investigación y notificación de delitos y de cualquier muerte sospechosa, repentina o inexplicada.

Recuperación e identificación de cadáveres

15. La policía está encargada de recuperar y posteriormente identificar restos humanos, cuando resulte práctico hacerlo, después de un suceso que ha provocado una muerte. Los procesos y procedimientos utilizados durante esta etapa de la investigación serán examinados rutinaria y estrechamente en todo procedimiento jurídico posterior. Este aspecto fundamental de una investigación formará parte del análisis primero dirigido a convenir una estrategia conjunta para avanzar la investigación.

Interfaz entre investigaciones realizadas por la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes] y la Jefatura de policía de [Estado]

16. Los propósitos de las respectivas investigaciones realizadas por la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes], la policía y los fiscales son muy diferentes.

17. La policía, por encargo de los fiscales, investiga posibles actividades directivas y muertes que puedan surgir en un accidente o incidente aéreo. La investigación policial se refiere a la causa del accidente en la medida de que resultaría evidencia importante en toda investigación penal o de muertes. El foco de la investigación consiste en recoger pruebas respecto de la comisión de un delito, o que apunte o ayude a explicar las circunstancias que contribuyeron a los fallecimientos o los provocaron, con miras a evaluar si deberá

emprenderse un proceso penal o una investigación de accidente mortal.

18. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* tiene la responsabilidad estatutaria independiente de investigar accidentes e incidentes aéreos, incluyendo los que puedan involucrar la comisión de un delito penal o en los cuales hayan ocurrido muertes, así como establecer las circunstancias que les rodean y todos los factores causales del accidente o incidente. Su interés principal consiste en asegurar que se identifiquen y promulgan las enseñanzas obtenidas en materia de seguridad operacional y no asignar culpabilidad o determinar responsabilidad civil.

19. La policía, los fiscales y los investigadores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, en la realización de sus respectivas investigaciones, tendrán en cuenta las funciones y responsabilidades de las otras partes y cooperarán entre sí para asegurar que se cumplen los requisitos jurídicos de todas las partes. Esto tiene particular importancia con respecto a la recolección y conservación de la evidencia en el lugar del accidente, el subsiguiente examen y análisis de los elementos de prueba y las entrevistas a los testigos.

20. Es fundamental que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, la policía y los fiscales empleen el más alto nivel de conocimientos técnicos en la investigación. Normalmente, la policía no estará capacitada para llevar

a cabo una investigación técnica como los miembros de la [sigla] con respecto a accidentes aéreos, pero trabajando conjuntamente con la [sigla] en una investigación penal o de fallecimientos, puede contribuir con técnicas forenses especializadas, incluyendo examen y análisis de impresiones y muestras.

Por consiguiente,

al establecer los factores contribuyente o razones de la gravedad de las consecuencias de un accidente o incidente, los conocimientos técnicos necesarios² normalmente corresponderán a la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes].

21. En la mayoría de los casos, la policía será el primer elemento en llegar a la escena de un accidente y establecerá contactos y rápida y buena comunicación con la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes] pertinente, analizará toda operación de salvamento subsiguiente y recogerá y conservará las evidencias ante de la llegada del equipo de la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes].

GESTIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

22. Todas las Partes harán todo lo posible por establecer y mantener enlace, comunicaciones y cooperación de buen nivel entre ellas a lo largo de sus respectivas investigaciones y trabajar conjuntamente

según corresponda para lograr los mejores resultados para todos. La responsabilidad de conseguir esto recae en el representante superior de cada parte en el lugar del accidente o incidente. Cuando no resulte claro inicialmente si otra Parte tiene interés en llevar a cabo una investigación, deberá tenerse en cuenta la posible participación de las otras Partes en la realización de cualquier investigación.

Lugar del accidente

23. Las Partes deben tener una clara comprensión de sus respectivas funciones y responsabilidades en el lugar del accidente a efectos de asegurar la conservación de las mejores evidencias físicas.

Antes de la llegada de la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]

24. Cuando cualquiera de las Partes tenga conocimiento de un accidente o incidente que probablemente exija la presencia de la policía o de la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes], dicha Parte se comunicará con los otras partes tan pronto como sea posible para informarles del accidente.

25. La [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes] tiene un coordinador de

turno disponible 24 horas por día que decidirá si la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* debe emprender una investigación inmediata y la forma que dicha investigación deberá adoptar. Cuando corresponda, el coordinador de turno de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* movilizará un equipo de investigación de la Junta para que concurra al lugar del accidente.

26. El coordinador de servicios de turno de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* proporcionará a la policía información acerca de:

- la respuesta prevista de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y la hora prevista de llegada;
- detalles de contacto para el equipo de investigación de la *[sigla]*;
asesoramiento sobre aspectos técnicos que puedan exigir atención urgente.

27. Deberá otorgarse prioridad a la organización de atención médica apropiada para las víctimas y el traslado de las mismas, así como la identificación y protección del lugar del accidente. Una vez acordonado/protegido este, la policía deberá mantener la seguridad del lugar hasta la llegada de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

28. El lugar deberá conservarse tanto como sea posible en el estado en que se encontró inmediatamente después del accidente. Si se considera necesario, a efectos de proteger las evidencias, trasladar elementos o afectar el lugar de cualquier modo, la policía deberá, siempre que sea posible, notificar a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y acordar las medidas que debe adoptar. Si no es posible analizar dichas medidas con la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, la policía deberá informar a ésta tan pronto como sea posible acerca de las medidas adoptadas.

29. La policía puede establecer una lista inicial de testigos y sus detalles de contacto que puede compartirse con el equipo de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* a la llegada de éste.

Después de la llegada de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*

30. El personal de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* se identificará a la llegada y la policía deberá informarles acerca de las medidas adoptadas antes de su llegada. El investigador encargado de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* analizará y establecerá con la policía un plan de acción para llevar a cabo una investigación en el lugar del accidente.

31. Los investigadores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* necesitarán acceder al lugar sin demora para permitir la identificación y protección de las pruebas percederas. Cada investigador de la [sigla], en tanto experto en su área, reconocerá las pruebas que resulten cruciales para una investigación de accidente aéreo que puedan no ser necesarias para una investigación policial. Los inspectores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* también contarán con los conocimientos técnicos necesarios para recoger y trasladar rápidamente los elementos de evidencia física con el mínimo daño necesario.

32. Es importante que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y la policía examinen el grado de conservación del lugar y la seguridad de éste durante toda la investigación. Si cualquier parte prevé retirarse del lugar, informará de ello a las demás partes. Esto es particularmente importante cuando la policía quiera retirarse, de modo que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* pueda efectuar otros arreglos de seguridad antes de la partida de ésta.

33. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* puede liberar partes del lugar con respecto a su investigación en forma escalonada, a medida que se recojan las pruebas y la investigación se haga más concentrada. En tales casos,

esto solo se realizará después de consultar con la policía a efectos de asegurar que cualquier transferencia o entrega se realiza de forma controlada, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes.

Seguridad operacional en el lugar del accidente

34. Las Partes tendrán la responsabilidad principal por la seguridad operacional de su propio personal y de quienes trabajen bajo su dirección, pero es importante que todas las Partes cooperen y coordinen sus actividades a efectos de mantener la seguridad operacional del lugar del accidente.

RECOLECCIÓN Y USO DE PRUEBAS O INDICIOS

35. Las referencias que se hagan en esta sección a las pruebas o indicios se relacionan a aquellos respecto de los cuales la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y la policía demuestran interés. Cada Parte deberá comunicar y convenir en un plan general para obtener pruebas a efectos de asegurar que todas las Partes permanecen informadas. Todas las Partes deberán adoptar medidas para aclarar sus respectivos intereses respecto de un elemento de prueba o indicio.

36. A este respecto, la policía y la *[sigla de la organización responsable por la investigación de*

accidentes] conviene en mantener un registro de todas las pruebas e indicios recogidos y de las medidas significativas³ adoptadas en el curso de su investigación que pueda compartirse en todo momento con la otra Parte, a reserva de restricciones jurídicas respecto de su divulgación.

37. Es fundamental que las *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y la policía tengan en cuenta sus respectivos intereses al recoger y conservar pruebas e indicios del lugar del accidente, así como en todo examen o análisis subsiguiente de elementos de prueba.

38. A este respecto, es fundamental que la forma en que la policía recojan las pruebas en el transcurso de la investigación de accidente o incidente aéreo tenga en cuenta los requisitos correspondientes de la ley *[Estado]*, en particular los relativos a la admisibilidad de las pruebas y la necesidad de corroborar cada hecho esencial en un caso penal.

39. Todas las pruebas recogidas por la policía o por los investigadores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* deberán conservarse adecuadamente de modo que las otras partes puedan tener acceso a las mismas si es necesario y si están facultadas para hacerlo. Si una Parte desea eliminar algunas pruebas que posea y no esté claro si otra Parte tiene interés en la conservación de la misma, las Partes deberán consultarse antes de su eliminación para convenir en el mejor curso de acción.

40. Como regla general, la evidencia técnica recogida por los investigadores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* que exija más exámenes serán retenidas por la *[sigla]*, que mantendrá el necesario registro de las pruebas. No obstante, cuando la policía no requiera, o parezca que no requiere llevar a cabo una investigación de un accidente o incidente aéreo, puede no ser necesario que se mantenga el mismo registro detallado de las pruebas.

41. Si la policía recoge y conserva evidencia documental, alcanzará normalmente con tener copia de estos documentos para los fines de las *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*. Cuando la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* tome posesión de la evidencia documental, se mantendrá el necesario registro de las pruebas.

42. El derecho penal *[Estado]* requiere que todos los hechos esenciales en la comisión de un delito sean corroborados, es decir la fiscalía debe presentar a la corte pruebas corroboradas para establecer que se ha cometido un delito y la responsabilidad respectiva. Esto significa que debe haber pruebas para cada hecho esencial obtenidas de dos fuentes independientes.

43. Esta norma sobre las pruebas debe tenerse en cuenta cuando se recogen pruebas o indicios, se

trasladan a terceros, se examinan o analizan. Por consiguiente, por ejemplo, cuando se recogen del lugar del accidente elementos de prueba esto debe hacerlo una sola persona en presencia de otra. Ambas personas deberán poder hablar sobre el proceso de recolección de pruebas y el registro de la recolección de pruebas debe ser mantenido por dos personas. A estos efectos, los inspectores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* pueden proporcionar asistencia mutua o solicitar asistencia de la policía.

44. Estas normas sobre las pruebas son igualmente importantes con respecto al examen o análisis de un elemento de prueba. Esto reviste particular importancia cuando el examen o análisis pueda resultar en la destrucción controlada del elemento; en este caso, otras Partes no tendrán la oportunidad de encargar un análisis independiente. Si esto se contempla, entonces debe consultarse a todas las Partes y brindarles la oportunidad de estar representadas durante el examen o análisis.

Compartición de las pruebas o indicios

45. Con sujeción a cualquier restricción jurídica sobre divulgación, las *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* pondrán a disposición de la policía las pruebas, incluyendo toda información concreta, con excepción de: declaraciones

de testigos, detalles de testigo, registros médicos y notas de trabajo o documentos de trabajo del inspector.

46. La policía pondrá a disposición de las *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* las pruebas y conclusiones pertinentes disponibles. Esto se aplica aun cuando la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* no haya concurrido inicialmente al lugar del accidente pero posteriormente decide iniciar una investigación.

ENTREVISTAS Y DECLARACIONES

47. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* obtiene pruebas de los testigos de la base de su confidencialidad y de que no se divulgarán a menos que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* tenga que hacerlo en interés público por instrucción del tribunal pertinente. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* está sujeta a la prohibición estatutaria de divulgar declaraciones de testigos.

48. La policía puede ayudar a su propia investigación o a la investigación de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* recopilando una lista de personas que hayan sido testigos del accidente o incidente así como sus detalles de contacto.

49. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* debe llevar a cabo sus propias entrevistas independientes de las personas que considere apropiadas. La policía también llevará a cabo sus propias entrevistas independientes de los testigos. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* normalmente entrevistará a las personas antes de que la policía lo haga, a efectos de obtener la relación más completa y franca de los hechos. Las partes establecerán los enlaces apropiados para coordinar las entrevistas a testigos.

50. En circunstancias excepcionales, cuando se sospeche de que una persona ha cometido un delito penal y después de analizar la situación con la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, la policía puede pedir autorización para ejercer sus facultades en el marco de la *[poner las Leyes del Estado]* a efectos de detener al sospechoso durante un período de hasta seis horas como parte de la investigación criminal.

OTRO TIPO DE COORDINACIÓN

Contacto con las personas lesionadas, familiares de las víctimas y parientes más cercanos

51. Cuando los accidentes tengan como resultado lesiones graves y muertes, es importante que todos los órganos investigadores establezcan enlaces y convengan en arreglos para mantener informados a las personas lesionadas y a los familiares de las víctimas con respecto a la marcha de las investigaciones. En el primer caso, el oficial de enlace con las familias (FLO) de la policía será el conducto principal para este proceso y, en la medida de lo posible, todo contacto con los familiares de víctimas y las personas lesionadas se coordinará a través del mismo. Resulta útil que el FLO explique a los familiares de las víctimas las respectivas funciones de la policía y la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, y el hecho de que la investigación de esta última es independiente de toda

investigación de carácter penal. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* puede proporcionar folletos explicativos para ayudar en este proceso.

Empleo de terceros

52. En la medida de lo posible, las partes deberán consultarse entre sí con respecto al empleo y las competencias de terceros que se contratarían en relación con su investigación para asegurar que dichas competencias satisfacen las necesidades de todas las partes.

Declaraciones públicas/cobertura mediática

53. En el caso de que sea necesario formular una declaración pública, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y la policía se consultarán mutuamente para asegurar la exactitud concreta de todo comunicado de prensa y, en la medida de lo posible, para coordinar las actividades correspondientes.

Informes y recomendaciones de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]***Possible procesamiento penal**

54. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* debe publicar informes sobre los accidentes e incidentes que investiga tan pronto como sea posible de modo de obtener enseñanzas en

materia de seguridad operacional y hacer conocer las recomendaciones correspondientes lo antes posible. A reserva de las disposiciones normales sobre desacato al tribunal, los informes pueden publicarse independientemente de si se están realizando, o pueden instituirse, procedimientos civiles o penales. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* también puede publicar un boletín especial, un informe provisional o asesoramiento inmediato sobre seguridad operacional si lo considera apropiado.

55. Cuando se está considerando un proceso o una investigación de accidente mortal, la Jefatura de Policía notificará a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* su interés en la investigación. En este caso, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* pondrá a disposición de la policía una copia previa a la publicación del informe final tan pronto como sea posible. Este documento será considerado confidencial y no se divulgará antes de la fecha de publicación.

56. La policía mantendrá informada a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* respecto de la posible fecha de cualquier proceso o investigación de accidente mortal relacionado con un accidente que la policía sabe que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* está investigando y hará todo lo posible para informar con la máxima antelación posible.

57. La policía puede formular comentarios sobre el informe final y todos ellos serán tenidos en cuenta por la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* antes de publicarse el mismo, pero la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* no está en la obligación de adoptar medida alguna como resultado de ello. La información proporcionada a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* por la policía tendrá carácter confidencial.

58. Si se ha producido un informe, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* proporcionará, si se le solicita, a la policía un investigador para hablar sobre ese informe.

59. No obstante, en cualquier proceso penal, la fiscalía solo deberá convocar a los investigadores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* en carácter de testigos cuando las pruebas que estos puedan presentar no puedan obtenerse de ninguna otra fuente.

Instrucción/concientización

60. La policía organizará y llevará a cabo instrucción inicial y de repaso para la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* sobre los requisitos en materia de pruebas e indicios vigentes en *[nombre del Estado]*. Los

investigadores jefes de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* llevarán a cabo sesiones de información o capacitación apropiadas para el personal de la policía sobre las funciones y procedimientos de las *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

En nombre de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*

Investigador Jefe de Accidentes Aéreos

En nombre de la Jefatura de Policía

Jefe de la División Policial

Fecha: _____

- Apéndice 6 del Capítulo 2

EJEMPLO DE MOU RELATIVO A UN MÉDICO FORENSE

MEMORANDO DE ACUERDO

ENTRE: El **Gobierno de [nombre del Estado]** representado por el Ministro de Justicia, en su carácter de Ministro responsable de la administración del *Acta de investigaciones de muertes, R.S.M. 1990, c. F-52* en la Provincia, en lo sucesivo **[nombre del Estado]**.

Y: La **Junta de investigación sobre los accidentes** representada por su presidente, en lo sucesivo la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

Por cuanto el Ministro de Justicia de Manitoba es el Ministro responsable de la administración de la *Ley de investigaciones de muertes*, que confiere la jurisdicción y obligación de investigar las causas de muertes repentinas e inesperadas dentro de los límites territoriales de la Provincia y formular recomendaciones pertinentes sobre todo asunto que surja de una investigación o encuesta.

Y por cuanto la Ley de la Junta de investigación sobre los accidentes aéreos establece la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes] con el mandato de mejorar la seguridad del transporte, mandato ejecutado mediante la investigación de sucesos de transporte para traer conclusiones respecto de sus causas y factores contribuyentes así como formular recomendaciones a efectos de eliminar o reducir las deficiencias de seguridad operacional puestas de relieve en los sucesos de transporte.

Y por cuanto [nombre del Estado] cuenta con el conocimiento, la experiencia, las pericias y los recursos para llevar a cabo investigaciones de las causas y circunstancias de la muerte de una persona, incluyendo las que ocurran en sucesos de transporte.

Y por cuanto la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes] cuenta con conocimiento, la experiencia, las pericias y los recursos para llevar a cabo investigaciones de sucesos de transporte a efectos de determinar deficiencias de seguridad operacional y extraer conclusiones en cuanto a sus causas y factores contribuyentes.

Y por cuanto es de interés público que, durante la investigación del accidente mortal, [nombre del Estado] y la [sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes] coordinen sus actividades de

modo que cada Parte pueda cumplir sus obligaciones optimizando el uso de recursos.

Y por cuanto las Partes reconocen la conveniencia de la cooperación mediante el intercambio de información y servicios sin comprometer su independencia respectiva.

Y por cuanto las Partes reconocen la conveniencia de operar con consecuencias adversas mínimas respecto de las investigaciones de la otra parte.

Y por cuanto la *Ley* requiere que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* haga todo lo posible para establecer acuerdos con los gobiernos de las provincias a efectos de asegurar que sus procedimientos y métodos de investigación sean tan compatibles como fuera posible con los aplicados por los examinadores médicos en las provincias.

**LAS PARTES EN EL PRESENTE ACUERDO
CONVIENEN MUTUAMENTE
EN LO SIGUIENTE:**

1. DEFINICIONES

1.1 En el presente Memorando de acuerdo, en lo sucesivo el Memorando, las palabras siguientes, a menos que se exprese intención en contrario,

tienen los significados que se establecen a continuación:

“**APÉNDICE**” significa el apéndice ajunto al presente Memorando y que constituye parte integral del mismo, que puede ser modificado ocasionalmente por las Partes de conformidad con el presente Memorando.

“**EXAMINADOR MÉDICO**” significa el “examinador médico jefe” y todos los “examinadores médicos” designados, así como cualquier persona que se desempeñe bajo la dirección del examinador médico jefe u otro examinador médico designado con respecto a un ACCIDENTE MORTAL.

“**ACCIDENTE MORTAL**” significa un suceso ocurrido en *[nombre del Estado]* y relacionado con la operación de aeronaves que tenga como resultado una muerte.

“**RESTOS HUMANOS**” significa el cadáver o parte del cadáver de una persona fallecida.

“[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]” significa la Junta de Investigación sobre los accidentes aéreos e incluye a cada uno de los investigadores de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y cualquier otra persona que trabaje para la *[sigla de la organización responsable por la investigación*

de accidentes] o en nombre de ésta durante la investigación de un suceso.

- 1.2 En el presente Memorando, las referencias a “Parte” o “Partes” comprenden la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y el EXAMINADOR MÉDICO, según corresponda, siendo la intención de que este Memorando regirá la interacción entre dichas Partes.

2. APLICACIÓN

- 2.1 Salvo que las Partes convengan otra cosa en circunstancias específicas, este Memorando se aplica a todos los ACCIDENTES MORTALES.

3. GESTIÓN EN EL LUGAR DEL SUCESO

- 3.1 La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* reconoce que el EXAMINADOR MÉDICO tiene determinada sus funciones y responsabilidades. Por lo tanto, las responsabilidades del EXAMINADOR MÉDICO en el marco de esta parte están sujetas a sus obligaciones con arreglo a las *leyes del Estado*.
- 3.2 La Parte en este Memorando que haya sido informada en primer lugar de un ACCIDENTE MORTAL notificará inmediatamente a la otra Parte y le proporcionará información sobre el lugar y las circunstancias del suceso.

- 3.3 La Parte que haya sido informada en primer lugar de un ACCIDENTE MORTAL, si lo considera necesario o conveniente, solicitará los servicios de la fuerza policial con jurisdicción sobre el suceso, a efectos de que le ayude a asegurar la protección y conservación del lugar del suceso.
- 3.4 No obstante lo estipulado en 3.3, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* reconoce que el EXAMINADOR MÉDICO, en cumplimiento de sus obligaciones, notificará a la policía el suceso aunque la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* pueda no considerar necesario o aconsejable la asistencia policial en las circunstancias en cuestión.
- 3.5 Las Partes, sujeto a sus funciones y responsabilidades estatutarias respectivas, ejercerán la gestión conjunta del lugar del accidente, otorgando prioridad a la adopción de las medidas de emergencia y correctivas que sean necesarias para asegurar la protección de la vida, la salud, la propiedad y el medio ambiente.
- 3.6 Reconociendo que la investigación de ACCIDENTES MORTALES involucra diversas actividades, cada Parte tratará de hacer lugar a las necesidades de la otra, sea cual fuere la actividad que se desarrolle.

- 3.7 Las Partes tratarán de hacer lugar a las necesidades de la policía con respecto a las circunstancias que rodean al ACCIDENTE MORTAL.

4. IDENTIFICACIÓN DE LOS RESTOS HUMANOS Y PROCEDIMIENTO DE RECUPERACIÓN

- 4.1 Sujeto a lo estipulado en 4.4 y a las obligaciones del EXAMINADOR MÉDICO, las Partes serán conjuntamente responsables de la protección de la información y objetos en el lugar del suceso que cualquiera de las partes pueda solicitar.
- 4.2 Reconociendo la importancia, para fines de investigación, del emplazamiento de los RESTOS HUMANOS y de la conservación de información y objetos dentro del lugar del suceso, las Partes, a menos que se acuerde otra cosa, coordinarán sus actividades para asegurar que no se alteran los RESTOS HUMANOS antes de que cada Parte haya tenido la oportunidad de concurrir al sitio. Cada una de las Partes conviene en que concurrirá al sitio lo antes posible después del suceso y se cerciorará de que el sitio o los restos de la aeronave no son alterados más allá de la medida necesaria para extraer los RESTOS HUMANOS.
- 4.3 A falta de otros arreglos aceptables para ambas Partes, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* asegurará que las condiciones del lugar del suceso y de

- cualquier que se encuentren en el mismo se registran utilizando los mejores medios disponibles antes de desplazar o trasladar los RESTOS HUMANOS.
- 4.4 El EXAMINADOR MÉDICO será responsable de la recuperación y transporte de los RESTOS HUMANOS para fines de investigación y exámenes subsiguientes, a una instalación proporcionada por una autoridad sanitaria, de salud pública o municipal para utilizar como morgue, o a cualquier otra instalación que pueda resultar aceptable para ambas Partes.
- 4.5 Durante la recuperación de los RESTOS HUMANOS, el EXAMINADOR MÉDICO no alterará los restos del accidente u otras pruebas más allá de las medidas necesarias para extraer los RESTOS HUMANOS.
- 4.6 Durante la recuperación de los restos de la aeronave y otras pruebas, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* no alterará los RESTOS HUMANOS sin el acuerdo del EXAMINADOR MÉDICO.
- 4.7 El EXAMINADOR MÉDICO tendrá la responsabilidad de identificar los RESTOS HUMANOS y la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* proporcionará al EXAMINADOR MÉDICO

cualquier información disponible que resulte útil para el procedimiento de identificación.

4.8 La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* ayudará al EXAMINADOR MÉDICO en la medida posible en la recuperación de los RESTOS HUMANOS y, cuando se le solicite, proporcionará asistencia directa o los conocimientos técnicos de que disponga.

4.9 Cuando la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* no investigue un ACCIDENTE MORTAL la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, he pedido del EXAMINADOR MÉDICO y en la medida posible:

a) proporcionará asistencia técnica incluyendo todos los registros pertinentes; y

b) se hará presente en el sitio.

5. ACCESO A LA INFORMACIÓN

5.1 El EXAMINADOR MÉDICO coordinará con la policía con respecto a la notificación de los parientes más cercanos de una persona fallecida. El EXAMINADOR MÉDICO informará a la *[sigla de la organización responsable por la*

investigación de accidentes] cuando dicha notificación se haya realizado.

5.2 Sujeto a 5.3, 5.6 y 5.7, las Partes se proporcionarán entre sí con carácter oficioso y continuo información completa respecto a la investigación de un ACCIDENTE MORTAL.

5.3 Para que las Partes puedan llevar a cabo sus funciones de investigación y administrativas, cada una de las Partes tendrá derecho a solicitar de la otra información personal (incluyendo información de carácter médico) relativa a las personas involucradas en el ACCIDENTE MORTAL cuando se disponga de la misma. Las Partes convienen en que las solicitudes de información de carácter personal se presentarán por escrito y comprenderán lo siguiente:

a) el carácter y el alcance exactos de la información personal que se solicita; y

b) una declaración en el sentido de que la Parte solicitante opina, sobre una base razonable, que la información personal que se solicita es pertinente y se requiere para su investigación u otras funciones o de la ley del Estado, cualquiera sea la que se aplique, y que está facultada legalmente para solicitar y obtener dicha información.

Al recibo de una solicitud por escrito que contenga la información y declaraciones señaladas anteriormente, la Parte que recibe la solicitud, a menos que opine sobre la base razonable que la Parte que solicita la información personal no está facultada legalmente para solicitarla o que ella no está facultada legalmente para proporcionarla, entregará a la otra Parte la información personal solicitada.

- 5.4 La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* proporcionará al EXAMINADOR MÉDICO, con carácter confidencial, un informe provisional que puede ser oral o por escrito con información sobre la marcha y conclusiones de la investigación cuando ésta haya avanzado significativamente.
- 5.5 La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* reconoce que la información proporcionada al EXAMINADOR MÉDICO, sujeta a 5.6, puede utilizarse durante una indagación o investigación por parte de éste o para fines de una pesquisa judicial.
- 5.6 Las Partes convienen en que el EXAMINADOR MÉDICO reconocerá el carácter protegido de la información a que se hace referencia en las *[poner las leyes del Estado]* y utilizará la información solo de conformidad con dichas disposiciones.

- 5.7 Las Partes coordinarán la divulgación al público de la información, según corresponda y en forma acorde con toda la legislación pertinente a la que están sujetas las Partes.

6. PROTOCOLO PARA LA REALIZACIÓN DE AUTOPSIAS Y OTROS EXÁMENES POST MORTEM

- 6.1 Reconociendo la principal importancia de las autopsias especializadas y exámenes post mortem en la investigación de ACCIDENTES MORTALES, las Partes asegurarán que dichos exámenes se realizan con arreglo a las normas que se establecen en el apéndice.
- 6.2 Sujeto a la sección 7, el EXAMINADOR MÉDICO tendrá la responsabilidad de realizar cualquier autopsia durante la investigación de un ACCIDENTE MORTAL, después de consultar con la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* con respecto al tipo, número y alcance de los exámenes y autopsias requeridos, dado el carácter del suceso.
- 6.3 En el caso de un ACCIDENTE MORTAL importante cuyos requisitos en materia de autopsia y otros exámenes post mortem superen los medios, instalaciones, servicios o recursos de personal de la provincial de *[Estado]*, las Partes contratarán otras fuentes, según convengan, para la realización de las autopsias u otros exámenes post mortem.

- 6.4 La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* puede estar presente en cualquier parte de una autopsia u otro examen post mortem pero, a menos que se convenga otra cosa, no se establecerán registros aparte de los registros de autopsia provinciales.
- 6.5 Una vez realizada una autopsia o examen post mortem, o haberse avanzado en forma significativa en los mismos, el EXAMINADOR MÉDICO, con carácter confidencial y sujeto a cualquier restricción estatutaria aplicable, proporcionará al investigador encargado de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* un informe sobre los hallazgos y conclusiones.

7. COSTOS

- 7.1 Cada Parte conviene en sufragar el costo de los servicios proporcionados por la otra, o por conducto de la otra, cuando los servicios superen los que normalmente requiere la otra Parte para fines de realizar sus propias funciones de investigación.
- 7.2 Los servicios que se han de proporcionar y la cuantía que ha de pagarse por los servicios a que se hace referencia en 7.1 se analizarán y convendrán entre las Partes antes de prestarse dichos servicios.

8. PROCEDIMIENTO DE PESQUISA o INDAGACIÓN

- 8.1 a) El EXAMINADOR MÉDICO notificará a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, lo antes posible, si el Examinador médico jefe de *[Estado]* instruye una pesquisa judicial.
- b) La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* notificará al EXAMINADOR MÉDICO, lo antes posible, si la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* prevé realizar una indagación pública.
- 8.2 Una vez terminada una investigación, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* proporcionará al EXAMINADOR MÉDICO un informe final por escrito de sus hallazgos y recomendaciones.
- 8.3 Una vez que el EXAMINADOR MÉDICO haya recibido una copia del informe escrito del juez provincial que preside el procedimiento en relación con una pesquisa judicial; el EXAMINADOR MÉDICO proporcionará a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* una copia de dicho

informe escrito y cualesquiera recomendaciones pertinentes.

9. DISTRIBUCIÓN DE UNA INFORMACIÓN

- 9.1 *[Estado]* garantizará que el presente Memorando se distribuye a todos los EXAMINADORES MÉDICOS, fuerzas policiales y servicios de policía dentro de la provincia de *[Estado]*.

- 9.2 La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* garantizará que el presente Memorando se distribuye a todo el personal de investigación de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* empleado en la provincia de *[Estado]*.

10. COMUNICACIONES

- 10.1 Excepto por lo que pueda establecerse expresamente en otro sentido en el presente Memorando, todas las comunicaciones de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* con *[Estado]* respecto de ACCIDENTES MORTALES se dirigirán a la oficina del EXAMINADOR MÉDICO.

- 10.2 Excepto por lo que pueda establecerse expresamente en otro sentido en el presente Memorando, todas las comunicaciones de

[Estado] con la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* respecto de ACCIDENTES MORTALES se dirigirán al Investigador Encargado de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

11. RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS

- 11.1 En el caso de que un problema que surja de la aplicación del presente Memorando no pueda resolverse a nivel del personal, se trasladará al Ministro de Justicia de *[Estado]* y al presidente de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, o sus respectivos delegados a efectos de su resolución.

12. CONSULTAS

- 12.1 A menos que se convenga otra cosa, las Partes se reunirán con carácter anual para analizar sus relaciones de trabajo, investigaciones en curso y toda eventual necesidad de enmendar el presente Memorando o el APÉNDICE.

13. APÉNDICE

- 13.1 El APÉNDICE será inicializado por cada una de las Partes en el momento de firmarse el Memorando.

14. ENMIENDAS

- 14.1 Cualquiera de las Partes puede en todo momento proponer cambios al Memorando o al APÉNDICE. Las enmiendas convenidas se presentarán por escrito y serán firmadas por ambas Partes.

15. RESCISIÓN

- 15.1 Cualquiera de las Partes puede rescindir el presente Memorando comunicando por escrito a la otra Parte su intención de rescindirlo con tres meses de antelación.

16. CARÁCTER NO VINCULANTE

- 16.1 Las Partes entienden que el presente Memorando constituye la expresión de la intención mutua de las Partes y que se ejecuta por razones de conveniencia para asegurar que sus prácticas y procedimientos son coherentes y compatibles. Si bien las Partes tienen la intención de cooperar plenamente con respecto al asunto tratado en el Memorando, ninguna parte de este tiene, o se prevé que tenga, carácter vinculante. El presente Memorando no afecta, enmienda, limita, aumenta o modifica en modo alguna cualquier función, potestades u obligaciones jurídicas de las Partes.

EN FE DE LO CUAL las Partes han ejecutado el presente Memorando de acuerdo

El Gobierno de
[Estado]

Junta de
investigación sobre los
accidentes aéreos

Ministro de Justicia

Presidente

Ciudad de YYYYY

Ciudad de XXXXX

____/____/____
d m a

____/____/____
d m a

El presente Apéndice constituye parte de un Memorando de Acuerdo entre el Gobierno de *[Estado]*, representado por el Ministro de Justicia *["Estado"]*, y la Junta de investigación sobre accidentes aéreos, representada por su presidente (la *“[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]”*).

APÉNDICE

A) REQUISITOS POST MORTEM

I. INTRODUCCIÓN

Las Partes reconocen que la investigación de sucesos de transporte mortales entraña algunas responsabilidades compartidas y, más específicamente, requiere la realización de ciertas actividades post mortem a efectos de formular conclusiones en cuanto a las causas y factores contribuyentes de tales sucesos. También se reconoce que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* no cuenta con instalaciones y servicios patológicos o toxicológicos y que, por consiguiente, se basa en organizaciones y personal provincial para realizar las labores en este ámbito. No obstante, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* cuenta con otras instalaciones y servicios específicos y su personal ha obtenido experiencia en los aspectos operacionales y de investigación de los análisis de sucesos de transporte.

Por consiguiente, es del interés de ambas Partes producir, documentar y compartir información y análisis sobre los aspectos causales y de supervivencia de tales sucesos y convenir en que todos los exámenes post

mortem relacionados con el transporte se realizarán con arreglo a las siguientes normas o recomendaciones.

II. ALCANCE DE LAS ACTIVIDADES POST MORTEM

Condiciones fisiológicas y patológicas pueden influir en la actuación de los miembros de las tripulaciones o de quienes ocupen puestos importantes para la seguridad operacional, produciendo incapacitación o muerte repentina de los mismos. La información sobre sucesos causales externos también puede verse reflejada en los restos humanos. Por consiguiente, deben aplicarse procedimientos post mortem para explorar una amplia variedad de condiciones físicas y también para detectar y documentar información sobre factores estructurales o externos de otro tipo.

Análogamente, es necesario definir las condiciones que han llevado a que tripulantes y pasajeros no hayan sobrevivido. La información sobre el funcionamiento de los sistemas de retención y los factores ambientales imperantes después del accidente resultan críticos para el análisis de la supervivencia, al igual que la información sobre la eficiencia de los servicios de salvamento y extinción de incendios en caso de accidentes. Finalmente, también es necesario realizar tareas para detectar una amplia gama de drogas, medicamentos, metabolitos y toxinas ambientales que pudieran indicar la presencia de enfermedades o deteriorar la actuación. A la

luz de los presentes requisitos, se requiere el siguiente alcance de la labor post mortem:

1. Identificación de los restos humanos

La identificación de la persona fallecida es de fundamental importancia por diversas razones, incluyendo la determinación de la adecuación médica para la tarea de aquellos individuos en puestos importantes para la seguridad operacional. Cuando se conoce su posición previa al accidente, la identificación de las víctimas también apoya el análisis de la cinética de desaceleración e impacto y los factores peculiares de los lugares dentro de los restos de la aeronave. La labor post mortem también revelará si existen restos que puedan no ser de origen humano.

2. Detección de factores que afectan las causas y la capacidad de supervivencia

La presencia de enfermedades preexistentes puede indicar la existencia de factores causales o contribuyentes capaces de inducir una sutil incapacitación o muerte repentina o enfermedad accidental. La actuación anterior al fallecimiento también puede verse influida por la presencia de intoxicación por etanol o contaminantes ambientales como el monóxido de carbono o por el uso de drogas o medicamentos ilícitos, de venta libre o bajo receta.

3. Determinación de la secuencia y la cinemática del impacto

Es importante determinar no solo la presencia de los factores, sino también de su secuencia en el escenario del suceso. Las lesiones físicas o síquicas pueden ocurrir durante toda la secuencia del suceso y tener distinto grado de importancia dependiendo de si, por ejemplo, fueron sufridas debido a un acto de terrorismo en ruta, a la falla de un sistema de retención; al impacto con equipaje desprendido o elementos mal fijados o debidas a impacto o aplastamiento por la estructura de la cabina. Un incendio a bordo de un barco, tren o aeronave en movimiento puede resultar en muerte debido a la inhalación de productos de combustión sin que haya traumatismo por impacto o antes de éste. Si dicho traumatismo se consideró no sobrevivible, la inhalación de productos de combustión sería prueba de que ha ocurrido un incendio posiblemente causal antes del impacto. Los restos también pueden estar alterados por varias condiciones posteriores al impacto y dichas condiciones deben documentarse para evitar confusiones en el análisis del suceso.

III. PROCEDIMIENTOS DE EXAMEN POST MORTEM

Muy probablemente, todo procedimiento de examen post mortem utilizado actualmente y aprobado por la provincia o territorio resultará aceptable en la

medida en que se tengan en cuenta las peculiaridades de los sucesos de transporte e investigaciones correspondientes. También se reconoce que si hay cambios en los procedimientos rutinarios, esto puede resultar en un mayor índice de error, especialmente en caso de una situación de muertes en masa. Cabe señalar además que los restos humanos recogidos pueden resultar insuficientes para la realización de todos los procedimientos y análisis deseados y que, por otra parte, puede ser necesario aumentar los recursos locales.

Será necesario realizar un examen detallado y registrar todas las conclusiones en un informe escrito resultando además dibujos o fotografías etiquetados y a escala así como rayos X. El procedimiento de rutina también deberá incluir el acopio de toda información necesaria para identificar, examinar todas las cavidades corporales y órganos importantes, describir las lesiones sufridas y, de ser posible, la secuencia de éstas. Los órganos deberán pesarse y medirse. También deberán investigarse y documentarse exhaustivamente las enfermedades preexistentes capaces de provocar incapacitación o muerte repentina.

Deberán presentarse muestras específicas para análisis toxicológicos en los laboratorios provinciales normalmente utilizados para la labor de los examinadores médicos o forenses. Ocasionalmente, la Junta de seguridad del transporte puede solicitar que se tomen muestras para trabajos de laboratorio adicionales. Con previo consentimiento, la *[sigla de la organización]*

responsable por la investigación de accidentes] está dispuesta a compensar los costos en que se ha incurrido en la realización de trabajos considerados más allá del ámbito normal de las funciones.

IV. ELEMENTOS ESPECÍFICOS DE LA LABOR POST MORTEM

1. Suministro de información obtenida en la escena del suceso

Se reconoce que el patólogo se encuentra en una desventaja clara para responder a los requisitos de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* en la realización de autopsias de víctimas de accidentes de transporte sin pleno conocimiento de las circunstancias de los mismos. Para proporcionar esa información, la TSB deberá transmitir los datos relativos al escenario y lugar del accidente antes del inicio de las autopsias. Toda conclusión que posteriormente se considere pertinente se transmitirá tan pronto como sea posible.

2. Autopsia

Un examen post mortem normal de un suceso de transporte abarca varias actividades, entre ellas:

a) Vestimenta, equipo y restos de la aeronave

Debe realizarse un examen y presentarse documentación sobre la vestimenta y equipo de supervivencia personal como los dispositivos de flotación personales. Los elementos deberán evaluarse para determinar su adecuación a la función y su influencia en la supervivencia, así como toda otra indicación sobre la forma y causa de la muerte. Artículos como las partes de cinturón de seguridad, restos de la aeronave incrustados o la información sobre un dispositivo terrorista pueden enviarse al patólogo y deberán evaluarse y llevarse a la atención de la Junta de seguridad del transporte y otras autoridades.

b) Procedimientos generales

i. Examen externo

Deberá observarse y documentarse con diagramas y fotografías todo signo de enfermedad preexistente, signos de traumatismo inducido en el accidente, incluyendo lesiones físicas como laceraciones, contusiones, amputaciones, quemaduras, heridas químicas y corrosivas, y lesiones que reflejen el medio ambiente comprendidas exposiciones a una amplia gama de artículos peligrosos, inmersión, congelamiento, etc.

ii. Examen interno

Deberán examinarse el contenido de todas las cavidades corporales para determinar la apariencia de los

órganos principales y la existencia de patologías causales y contribuyentes preexistentes así como lesiones resultantes del accidente y pruebas de supervivencia transitoria. Tanto el examen interno como el externo deberán delinear también las patologías resultantes de los procedimientos de investigación a efectos de evitar confusiones con los hallazgos de importancia causal. Es extremadamente importante documentar las conclusiones con fotografías y dibujos debidamente anotados.

c) Histología

La labor post mortem adicional deberá comprender el examen microscópico de especímenes de tejidos seleccionados procedentes de los sistemas orgánicos principales. Las pruebas de condiciones capaces de afectar la actuación mediante alteración de la percepción, cognición o control psicomotor, o de provocar dolor, enfermedad incapacitante o incluso muerte repentina, solo podrían observarse mediante la aplicación de tinciones y aumentos especiales.

d) Radiografías

Las radiografías son fundamentales para documentar pruebas de intentos de control, deformidades de esqueletos preexistentes o trabajos ortopédicos, maduración, lesiones en la espina dorsal y el carácter exacto de otras fracturas sufridas en el accidente. Determinadas fracturas también pueden revelar patrones de lesiones que han ocurrido como resultado de

deficiencias en los elementos de sujeción o en el diseño del vehículo. Se tomarán radiografías por los motivos indicados anteriormente. Los informes sobre conclusiones y análisis se transmitirán a la TSB y se podrían solicitar copias de las placas radiográficas correspondientes.

e) Toxicología

Se requiere la realización de análisis toxicológicos para detectar la presencia de etanol, drogas y medicamentos de venta libre, bajo receta e ilícitos así como de metabolitos, contaminantes ambientales y sustancias derivadas de incendios, como el monóxido de carbono y el cianuro, exposición a sustancias en el lugar de trabajo como artículos peligrosos, herbicidas y pesticidas de uso agrícola, etc. En consecuencia, deberán obtenerse en la autopsia especímenes adecuados de tejidos y fluidos de las víctimas para apoyar dichos análisis. Deberá prestarse cuidadosa atención a la documentación del método de toma de muestras, lugares, cantidad, conservación, almacenamiento y custodia. Además de los especímenes recogidos normalmente como sangre, orina e hígado, deberán conservarse para posibles análisis otros especímenes como el humor vítreo, la bilis, la médula ósea y tejidos de órganos importantes, incluyendo músculo esquelético.

f) Interpretación de patrones de lesión

Una amplia gama de deficiencias en el control o en el diseño del entorno de los pasajeros puede influir tanto en las causas del suceso como en la posibilidad de supervivencia. Estas pueden determinarse mediante el análisis de patrones de lesión. El patólogo deberá utilizar toda la información recogida en los procedimientos indicados anteriormente para deducir la importancia de las lesiones detectadas. Por ejemplo, los sistemas de retención pueden presentar pruebas de su eficacia o carencia de la misma, en forma de marcas de las correas o lesiones internas si no están bien instalados. Pueden ocurrir lesiones traumáticas con muerte cuando los miembros o la cabeza de personas adecuadamente sujetas chocan con estructuras mal emplazadas dentro de su zona de impacto. La dirección y la magnitud de las fuerzas de desaceleración pueden verse en la similitud de lesiones de víctimas ubicadas en lugares vecinos. Las detonaciones, ya sea debido a fallas de un recipiente presurizado, un ducto o como acto de terrorismo, proporcionarán una variedad de observaciones, incluyendo lesiones contundentes o penetrantes producidas por objetos impulsados por la onda expansiva.

B) ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD

1. Patología

Ocasionalmente, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* puede solicitar consultas con el examinador médico respecto de

los resultados de los exámenes patológicos. También puede comunicarse oportunamente a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* si el diagnóstico o cualquier conclusión o interpretación de orden patológico formulados por un patólogo regional ha sido alterado después de su presentación a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

2. Toxicología

En lugar de dividir muestras en el momento de la autopsia para presentar a un laboratorio independiente, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* se basará en conclusiones toxicológicas de un laboratorio provincial. La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* pide que el ámbito de la labor toxicológica realizada sobre las muestras presentadas obtenidas en casos de accidentes de transporte sean suficientes como para detectar drogas o toxinas capaces de afectar la actuación, drogas, medicamentos y metabolitos cuya presencia sea prueba de tratamiento de condiciones médicas o auto diagnosticadas y compuestos capaces de influir en la supervivencia. Deberán proporcionarse informes escritos de los resultados y métodos aplicados al oficial de revisión médica de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, en forma oportuna para garantizar el uso apropiado de la interpretación de las conclusiones de la investigación.

La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* también exige que los laboratorios de toxicología provinciales sometan un informe escrito de los procedimientos y métodos de laboratorio normalizados y notifiquen a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* los cambios que puedan ocurrir ocasionalmente. También ocasionalmente la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* puede exigir que se realicen consultas respecto de los resultados de los exámenes toxicológicos.

EJEMPLO DE MOU CON UNA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL

MEMORANDO DE ACUERDO

ENTRE

LA JUNTA DE INVESTIGACIÓN SOBRE LOS ACCIDENTES
AEREOS [*SIGLA DE LA ORGANIZACIÓN RESPONSABLE POR LA INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES*"]

Y

MINISTERIO DE TRANSPORTES DEL ESTADO

SOBRE LA COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES CON RESPECTO
A SUCESOS DE TRANSPORTE

1.0 FINALIDAD

1.1 La finalidad del presente Memorando de Acuerdo (MOU) es facilitar la coordinación de las actividades de MINISTERIO DE TRANSPORTES y [*sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes*] con respecto a sucesos de transporte, según se contempla en la [*poner la Ley*].

2.0 PRINCIPIOS

2.1 [*sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes*] y Ministerio de Transportes reconocen la conveniencia de la cooperación mediante:

- a) relaciones de trabajo positivas;
- b) el intercambio eficaz y eficiente de información y datos;
- c) las comunicaciones claras y abiertas;

- d) el respeto del mandato y responsabilidades de cada organización; y
- e) la pronta resolución de todo conflicto que pueda surgir, incluyendo su traslado a niveles más elevados dentro de cada organización, comprendido, cuando corresponda o sea necesario, el Ministro de Transporte y el Presidente de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

3.0 AUTORIDADES Y RESPONSABILIDADES

- 3.1 El presidente de *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* es responsable de la administración de la *Ley de la Junta sobre investigación sobre los accidentes aéreos*.

- 3.2 Para los fines del presente documento, el Ministro de Transportes es responsable de la administración de las leyes siguientes:
 - a) *citar las leyes involucradas;*
 - b) *citar las leyes involucradas;*
 - c) *citar las leyes involucradas;*
 - d) *citar las leyes involucradas;*

- 3.3 La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* es un órgano independiente cuyo mandato es mejorar la seguridad operacional de los transportes mediante la realización de investigaciones independientes de sucesos seleccionados en los modos de transporte aeronáutico, ferroviario y marítimo, a efectos de formular conclusiones

respecto de sus causas y factores contribuyentes, identificar deficiencias de seguridad operacional, formular recomendaciones para eliminar o reducir dichas deficiencias de seguridad e informar públicamente sobre sus investigaciones y sus conclusiones.

- 3.4 Ministerio de Transportes ejecuta varios programas y presta varios servicios para regular y supervisar la seguridad operacional y la protección de los medios de transporte.

4.0 NOTIFICACIÓN DE SUCESOS

- 4.1 La Parte que haya sido informada en primer lugar de un suceso lo notificará a la otra Parte tan pronto como sea posible, con arreglo al procedimiento establecido en la sección 2 del Programa del presente MOU.

5.0 NOTIFICACIÓN DE ESTUDIOS SIGNIFICATIVOS Y OTRAS INVESTIGACIONES

- 5.1 Cada Parte notificará a la otra respecto de estudios significativos o investigaciones que prevea realizar y que puedan ser de interés para la otra.

6.0 RELACIONES INTERNACIONALES

- 6.1 Ambas Partes trabajarán en forma cooperativa para elaborar posturas coordinadas del *[nombre del Estado]* así como para coordinar su representación y participación en reuniones y eventos internacionales, como las reuniones de la OACI.

7.0 RELACIONES CON LOS MEDIOS

- 7.1 Las Partes reconocen que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* será el vocero oficial respecto de toda investigación de accidentes que emprenda.
- 7.2 Cada Parte puede responder a solicitudes de información de los medios respecto de su mandato y actividades respectivas. Cada Parte procurará brindar aviso y detalles a la otra Parte con antelación respecto de la divulgación de comunicados o boletines de prensa oficiales, que puedan ser de interés para el mandato o actividades de la otra, o tener consecuencias sobre ellos.

8.0 COMPARTICIÓN Y RECUPERACIÓN DE COSTOS

- 8.1 Salvo si se conviene otra cosa anteriormente, la prestación normal de servicios por una Parte a la otra se hará sin cargo alguno.

- 8.2 En los casos en que una Parte pida que la otra lleve a cabo proyectos especiales o estudios importantes o proporcione otros servicios, los costos en que se incurra serán reembolsados con arreglo a las **Políticas del Consejo del Tesoro**.

9.0 CONSULTAS

- 9.1 Cada Parte consultará con la otra y la involucrará en asuntos que puedan ser de interés, incluyendo cambios o iniciativas de carácter normativo. Cada Parte procurará hacer lugar a los requisitos de la otra Parte con respecto a la elaboración de reglamentos. Dicha colaboración deberá incluir, cuando corresponda, el suministro de información técnica y la participación en consultas con la industria durante la elaboración de propuestas normativas.

10.0 EXAMEN Y REVISIÓN

- 10.1 El presente MOU y su aplicación serán revisados por las Partes con carácter anual o a pedido de una cualquiera de ellas.

11.0 PROGRAMA

- 11.1 El Programa adjunto forma parte del presente MOU y puede ser enmendado ocasionalmente por acuerdo escrito del Ministerio de Transportes y el Director Ejecutivo de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

12.0 ENMIENDAS Y RECISIÓN

12.1 El presente MOU puede ser enmendado mediante acuerdo por escrito de las Partes y puede ser rescindido por cualquiera de ellas mediante comunicación por escrito a la otra Parte con 180 días de antelación.

Junta de investigaciones
sobre los accidentes aéreos

Ministerio de Transporte

Presidente

Ministro de Transporte

Fecha de la firma:

Fecha de la firma:

PROGRAMA

1.1 PROPÓSITO

- 1.1 El propósito de este programa es delinear las responsabilidades específicas de Ministerio de Transporte y la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* respecto de la aplicación del Memorando de Acuerdo (MOU).

2.0 NOTIFICACIÓN DE SUCESOS

- 2.1 A efectos de la inmediata notificación de sucesos de comunicación obligatoria, según se define en los Reglamentos de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*:

- a) La División de Aviación Civil notificará a la oficina de *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* apropiada cualquier suceso aeronáutico de notificación obligatoria tan pronto como sea posible.
- b) La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* notificará todo suceso aeronáutico tan pronto como sea posible.

- 2.2 Notificación oficial de las investigaciones de *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*:

- a) La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* informará a MT, dentro de las 48 horas de enterarse de un suceso, las medidas que prevea adoptar, incluyendo el tipo de investigación. Normalmente, esta información se proporcionará en los registros de notificaciones diarias de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.
- b) La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* informará sobre los sucesos de aviación, indicando el tipo y matrícula de la aeronave, emplazamiento, fecha y hora del suceso, número de lesionados y muertos, detalles relativos a la presencia de mercancías peligrosas, breve descripción de las circunstancias y la medida prevista por la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.
- 2.3 Si TC opina que se requiere la investigación de un suceso para determinar conclusiones en cuanto a causas y factores contribuyentes, cuando la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* ha decidido no investigarlo, MT puede pedir que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* realice la investigación.
- 2.4 Si MT lleva a cabo una investigación de un suceso, dentro de sus potestades legislativas, informará de ello a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.
- 2.5 Cuando la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* esté evaluando la necesidad de

realizar una investigación de un suceso, MT puede decidir llevar a cabo su propia investigación cuando esté facultado para ello. MT informará a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* su decisión de realizar una investigación, tan pronto como sea posible.

3.0 COORDINACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE INVESTIGACIÓN

- 3.1 Con respecto a sucesos que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* esté investigando, MT pondrá a disposición de ésta y a pedido de la misma tan pronto como sea posible, sujeto a cualquier Ley del Parlamento y cualesquier acuerdos con otros ministerios u órganos gubernamentales, la información contenida en sus archivos, bibliotecas, sistemas de notificación y bases de datos.
- 3.2 En el caso de que MT esté investigando el mismo suceso que la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, MT y la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* se cerciorarán de que se respete en sus respectivos mandatos.
- 3.3 Si MT envía un representante al lugar del suceso para evaluar las responsabilidades de MT o determinar si se requieren medidas inmediatas de carácter correctivo, dicho representante tratará de establecer contacto con cualquier investigador de *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* que se encuentre en el lugar.

- 3.4 En toda actividad emprendida por MT, se respetarán los intereses de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* con respecto a la conservación de las pruebas. No obstante, esto no impedirá a MT adoptar cualesquiera medidas que considere necesarias en cumplimiento de sus obligaciones respecto de la aplicación inmediata de medidas de carácter correctivo.

4.0 OBSERVADOR DEL MINISTRO

- 4.1 Es política de MT designar un Observador del Ministro una vez recibida una notificación de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* de que está investigando un suceso. MT proporcionará a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* el nombre del Observador del Ministro tan pronto como sea posible.
- 4.2 El Observador del Ministro obtendrá información oportuna pertinente a las responsabilidades del Ministro y coordinará la participación y los recursos de MT requeridos para la investigación con arreglo al Manual de políticas y procedimientos del Observador del Ministro de MT.
- 4.3 Si MT no designa un Observador del Ministro, el Ministerio puede designar un coordinador para actuar como punto de contacto con la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* con el fin de intercambiar información, sujeto a las mismas restricciones aplicables al Observador del Ministro.

4.4 La *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* proporcionará al Observador del Ministro o, cuando no se haya designado éste, al coordinador de MT un resumen de información concreta obtenida de cualquier tipo de registrador a efectos de trasladar las preocupaciones de seguridad pertinentes al MT, tan pronto como sea posible, con el fin de realizar evaluaciones de riesgo o para la vigilancia de la seguridad operacional. Esta información se empleará y se tratará con arreglo a los procedimientos establecidos en el Manual de políticas del Observador del Ministro de MT y con arreglo a los requisitos de la Ley de protección de los datos personales, la Ley de acceso a la información y la Ley XXXXX.

5.0 INTERCAMBIO DE SERVICIOS DURANTE LAS INVESTIGACIONES

5.1 MT facilitará y apoyará la investigación de sucesos de transporte, en particular en lugares remotos, proporcionando alojamiento y espacio de oficinas, servicio de transporte, equipo de remoción, relevamientos del lugar del accidente, equipo de detección de mercancías peligrosas, etc., en la medida en que sea práctico y posible, dentro de los recursos disponibles y cuando dichos elementos sean de propiedad de MT y operados por este Ministerio.

5.2 *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* facilitará y apoyará la función del Observador del Ministro de MT durante la investigación de sucesos proporcionando equipo de protección personal y ropas, cuando MT no pueda obtener inmediatamente el equipo de protección personal o ropas que se ajuste a los requisitos de *[sigla de la*

organización responsable por la investigación de accidentes].

El equipo proporcionado en tales casos debe satisfacer o superar los requisitos de MT.

6.0 RELACIONES INTERNACIONALES

6.1 Las funciones de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y MT se respetarán en la asignación de representantes ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otras reuniones internacionales, equipos especiales y otros grupos de trabajo involucrados en asuntos de seguridad operacional del transporte. Antes de concurrir a esas reuniones, la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* y MT consultarán entre sí y convendrán en una representación apropiada, reconociendo que para las reuniones departamentales sobre investigación y prevención de accidentes y para las reuniones de grupos de expertos sobre registradores de vuelo, de la OACI, el experto técnico oficial normalmente procederá de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*, en coordinación con MT.

6.2 MT proporcionará servicios de coordinación con la OACI a otros ministerios y órganos. La postura del *[Estado]* respecto de las investigaciones de sucesos aeronáuticos será la de *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* mientras que la postura del *[Estado]* respecto a los registradores de a bordo tendrá en consideración las opiniones o propuestas de la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*.

- 6.3 Cada parte informará a la otra sobre todo suceso ocurrido fuera del *[Estado]*, tan pronto como sea posible. Estos sucesos involucran lo siguiente:
- una aeronave, o componente de la misma, matriculada o fabricada en el *[Estado]*, operada por un explotador extranjero o *[Estado]*; y
- 6.4 Con arreglo al Anexo 13 de la OACI, la responsabilidad de designar un representante acreditado para la investigación de un suceso aeronáutico fuera del *[Estado]* realizada por otro Estado corresponde a la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]*. Si la *[sigla de la organización responsable por la investigación de accidentes]* decide no asignar un representante acreditado, MT puede designar a alguien para dicha representación.

Junta de investigación de
accidentes aéreos

Ministerio de Transporte

Director Ejecutivo

Autoridad

Fecha de la firma:

Fecha de la firma:
