



JUNTA DE AVIACION CIVIL

**REGLAMENTO
PARA LA INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES DE AVIACION (RIAA)**

REPÚBLICA DOMINICANA

Versión 3.0

Reglamento para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación

Este reglamento será enmendado, para su actualización y cumplimiento del Anexo 13, de acuerdo a las recomendaciones emanadas de la Organización de Aviación Civil Internacional. Las enmiendas se realizarán de acuerdo a lo establecido en el Manual de Procedimientos en su capítulo 1.4.

REGISTROS DE ENMIENDAS Y CORRIGENDOS

ENMIENDAS				CORRIGIENDOS			
	Fecha de aplicación	Fecha de anotación	Anotado por		Fecha de aplicación	Fecha de anotación	Anotado por
01	10-12-09	10-12-09		01			
02	10-08-10	10-08-10		02			
03	Versión 3.0 11-10-21	25-06-21		03			
04				04			
05				05			
06				06			
07				07			
08				08			
09				09			
010				010			
011				011			
012				012			
013				013			

Fecha	Secciones Modificadas	Principales Cambios Efectuados
10-12-09	Versión Inicial	No aplica
10/08/10	Sección "C" Sección "D" Sección "E" Sección "G" Apéndice I Apéndice II Apéndice III Apéndice IV	Numerales 29, 31 y 43 Numerales 51, 61, 63, 65, 67, 87, 89 y 123 Numeral 129, 135, 137, 143, 145 y 147 Numeral 169 Finalidad, Conclusiones y Recomendaciones Definición accidentes e incidentes graves Numeral 3.1.2 Numeral 1
Versión 3.0 11/10/21	Definiciones Apéndice 2 Adjunto A Adjunto B Adjunto C Adjunto D Adjunto E Adjunto F Adjunto I Adjunto H	Autoridad de investigación de accidentes Factores contribuyentes Representante acreditado Programa estatal de seguridad operacional (SSP) Recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) Recomendación sobre seguridad operacional Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes Derechos y obligaciones del estado del explotador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes Lista de ejemplos de incidentes graves Directrices sobre lectura y análisis de los registradores de vuelo Orientación para determinar los daños de una aeronave Acuerdos de delegación de investigación Medidas a tomar en el lugar del accidente o incidente grave Instrumental de trabajo

ENMIENDAS

REFERENCIAS

- *Ley 491-06 modificada por la ley 67-13 del 25 de abril del 2013*
- *Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, duodécima edición, julio 2020*
- *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756):*
 - Parte I – Organización y planificación, segunda edición 2015*
 - Parte II – Procedimientos y lista de verificación, primera edición 2012*
 - Parte III – Investigación, Primera edición 2011*
 - Parte IV – Redacción de informes, tercera edición 2020*

ÍNDICE

Sección 1	
DEFINICIONES	7
Sección 2	
APLICACIÓN	11
2.1 Ámbito de aplicación.	11
2.2 Especificaciones relativas al Estado del explotador.	11
Sección 3	
GENERALIDADES	12
3.1 Objetivo de la investigación.....	12
3.2 Independencia funcional de las investigaciones.....	12
3.3 Protección de las pruebas.....	12
3.4 Solicitud de mantener intactas las pruebas.....	13
3.5 Cesión de la custodia.....	13
3.6 Custodia de los restos o despojos de la aeronave.	13
Sección 4.	
NOTIFICACIÓN	14
4.1.1 Accidentes o incidentes graves que se producen en la República Dominicana.....	14
4.1.2 Notificación al IDAC y a la CIAA.....	14
4.1.3 Notificación del IDAC a la CIAA.....	14
4.1.4 Responsabilidad de los propietarios, operadores y los miembros de la tripulación.....	14
4.2 Estados destinatarios de la notificación del accidente.....	14
4.3 Formato y contenido de la notificación.....	15
4.4 Idioma de la notificación.....	15
4.5 Información adicional.....	15
4.6 Información y participación.....	16
4.7 Responsabilidad de notificar a la CIAA.....	16
4.8 Notificación sobre mercancías peligrosas.....	16
4.9 Envío de notificaciones.....	16
4.10 Información - participación.....	17
4.11 Suministro de información a la CIAA.....	17
4.12 Información del estado del explotador sobre mercancías peligrosas.....	17
Sección 5	
INVESTIGACIÓN	18
5.1 Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio dominicano.....	18
5.2 Estado de matrícula.....	18
5.3 Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier Estado.....	18
5.3.1 Accidentes ocurridos en aguas internacionales.....	18
5.3.2 Estado no contratante como estado de matrícula.....	19
5.4 Generalidades.....	19
5.4.1 Determinación de culpa o responsabilidad.....	19
5.5 Investigador encargado - designación.....	19
5.6 Investigador encargado - acceso y control.....	19
5.7 Registradores de vuelo - accidentes e incidentes.....	20

5.8 Grabaciones con base en tierra.....	20
5.9 Autopsias.....	20
5.9.1 Exámenes médicos.....	20
5.10 Coordinación - autoridades judiciales.....	20
5.11 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación.....	21
5.12 Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes.....	21
5.13 Reapertura de la investigación.....	22
5.14 Información de accidentes e incidentes.....	22
5.15 Información sobre instalaciones o servicios.....	22
5.16 Registradores de vuelo - accidentes e incidentes graves.....	23
5.17 Información orgánica.....	23
5.18 Derechos.....	23
5.19 Asesor propuesto por el explotador.....	23
5.20 Asesores nombrados por el Estado de diseño y el Estado de fabricación.....	23
5.21 Participación de las organizaciones encargadas del diseño de tipo y montaje final.....	23
5.22 Obligaciones.....	24
5.23 Derechos.....	24
5.24 Asesores.....	24
5.24.1 Participación de los asesores en la investigación.....	24
5.25 Participación.....	24
5.26 Obligaciones.....	25
5.27 Derechos y prerrogativas.....	25
5.28 Información fáctica.....	25

Sección 6

INFORME FINAL	26
6.1 Formato del informe final.....	26
6.2 Divulgación de la información - consentimiento.....	26
6.3 Consultas.....	26
6.3.1 Envío del proyecto de informe final al explotador.....	26
6.3.2 Distribución del proyecto de informe final.....	27
6.4 Estados que reciben la información.....	27
6.5 Difusión del informe final.....	27
6.6 Plazo para la publicación del informe final.....	27
6.7 Envío del informe final a la OACI.....	28
6.8 Recomendaciones en materia de seguridad operacional.....	28
6.9 Envío de las recomendaciones operacionales.....	28
6.10 Medidas en relación a las recomendaciones en materia de seguridad operacional.....	28

Sección 7

NOTIFICACIÓN ADREP	29
7.1 Accidentes de aeronaves de más de 2250 Kg.....	29
7.2 Accidentes de aeronaves de 2250 Kg. o menos.....	29
7.3 Idioma.....	29
7.4 Despacho del informe preliminar.....	29
7.5 Accidentes de aeronaves de más de 2250 Kg.....	29
7.6 Información adicional.....	30
7.7 Incidentes de aeronaves de más de 5700 Kg.....	30

Sección 8

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES	31
8.1 Sistemas de notificación de incidentes.....	31
8.2 Sistema de notificación voluntaria de incidentes.....	31
8.3 Protección de las fuentes de la información.....	31
8.4 Sistemas de bases de datos.....	31
8.5 Utilización de formatos normalizados.....	31
8.6 Análisis de los datos - medidas preventivas.....	31
8.7 Asuntos relacionados con la seguridad operacional.....	31
8.8 Recomendaciones sobre seguridad operacional.....	31
8.9 Intercambio de información sobre seguridad operacional.....	32

Apéndices

Apéndice 1 Formato del informe final.....	33
Apéndice 2 Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes.....	37

Adjuntos

Adjunto A Obligaciones del estado del explotador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas.....	41
Adjunto B Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.....	42
Adjunto C Lista de ejemplos de incidentes graves.....	44
Adjunto D Directrices sobre lectura y análisis de los registradores de vuelo.....	47
Adjunto E Orientación para determinar los daños de una aeronave.....	49
Adjunto F Acuerdos de delegación de investigación.....	51
Adjunto G Medidas a tomar en el lugar del accidente o incidente grave.....	53
Adjunto H Instrumental de trabajo.....	56

Sección 1

DEFINICIONES

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

Accidente. Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave esta lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga el 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 sólo motor (incluido su capó o sus accesorios), hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1. — Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2. — Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3. — El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del RIAA.

Nota 4. — En el adjunto E del RIAA figura orientación para determinar daños de aeronave.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de este contra la superficie de la tierra.

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

Autoridad de investigación de accidentes. Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes con el contexto anexo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

Nota. — En el Adjunto C del RIAA figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

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

Nota 1. — La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2. — Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C.

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

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

Investigador encargado. 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 grave. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Masa máxima. Masa máxima certificada de despegue.

Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.

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

recurrencia con consecuencias importantes a escala mundial y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operacional.

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

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 graves y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente graves. 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 graves.

Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR). Registrador combinado de vuelo instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la misma.

Nota. — Véanse en el Anexo 6, 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. El representante acreditado provendría normalmente de la autoridad del Estado encargada de la investigación de accidentes.

Sección 2

APLICACIÓN

2.1 Ámbito de aplicación

Este Reglamento establece las reglas de la investigación de los accidentes e incidentes graves de aviación que esté involucrado aeronaves nacionales y extranjeras con excepción de las militares, dentro del territorio nacional y las que ocurran a aeronaves dominicanas fuera del territorio de cualquier otro Estado, conforme a lo establecido en los convenios internacionales ratificados por la República Dominicana.

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, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

2.2 Especificaciones relativas al Estado del explotador

En el presente Reglamento, las especificaciones relativas al Estado del explotador se aplican únicamente cuando la aeronave está arrendada, fletada o intercambiada, y cuando ese Estado no es el de matrícula, y si desempeña con respecto al presente Reglamento, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

Sección 3

GENERALIDADES

3.1 Objetivo de la investigación

El objetivo de la investigación de accidentes o incidentes graves será:

- a. Determinar las causas, cuando sea posible, donde esté involucrada cualquier aeronave, con excepción de las militares dentro del territorio nacional y los ocurridos a aeronaves nacionales fuera del territorio nacional.
- b. Realizar las recomendaciones pertinentes, a fin de que sean adoptadas las medidas necesarias para prevenir futuros accidentes o incidentes graves de aviación. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

3.2 Independencia funcional de las investigaciones

El Estado Dominicano, ha establecido como autoridad en la investigación de accidentes e incidentes de aviación a la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA).

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), organismo adscrito a la Junta de Aviación Civil (JAC), es la única autoridad encargada de realizar la investigación técnica de todo accidente o incidente grave de aviación en que esté involucrado cualquier tipo de aeronave que establece el ámbito de aplicación.

La CIAA, actuará con independencia funcional con respecto a las autoridades aeronáuticas y aeroportuarias, así como a cualquier otra cuyos intereses pudiesen estar en conflicto con sus labores encomendadas en la Ley 491-06.

La CIAA tendrá plena autonomía e imparcialidad en todas las investigaciones, y no tendrá injerencia alguna de cualquier autoridad que pudiera generar un conflicto de intereses en el marco de las actividades. Los informes y las recomendaciones se emitirán únicamente para conocimiento.

Nota. — La orientación sobre la independencia de una autoridad de investigación de accidentes figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Doc 9756) y en el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9962).

PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE

3.3 Protección de las pruebas

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

3.4 Solicitud de mantener intactas las pruebas

Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, la CIAA, tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación.

La aeronave podrá ser desplazada para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

3.5 Cesión de la custodia

La CIAA, cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo cuando no sea necesario para la investigación, o en un plazo máximo de seis meses después de publicado el informe final, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso, periodo posterior al cual se realizará un descargo legal de estos. Con esto, la CIAA, le facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual dicha Comisión no considere conveniente conceder tal acceso, gestionará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

3.6 Custodia de los restos o despojos de la aeronave

La autoridad encargada de la custodia evitará que los restos o despojos sean removidos o que se modifiquen o eliminen indicios o pruebas relacionados con el accidente, por parte de personas no autorizadas por la CIAA.

Sección 4.

NOTIFICACIÓN

NOTIFICACIÓN DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL

4.1.1 Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio de la República Dominicana

Toda persona en conocimiento de un accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicar el suceso a la autoridad más próxima con el fin de que la misma llegue por la vía más expedita a conocimiento del organismo militar o policial más cercano, de modo que se preste el debido auxilio.

4.1.2 Notificación al IDAC y a la CIAA

Toda autoridad nacional, provincial o municipal que tome conocimiento de un accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicar de inmediato el hecho al IDAC, quien a su vez deberá notificarlo sin demora a la CIAA.

La autoridad nacional gestionará una guardia en el lugar del evento, hasta la llegada del personal encargado de la investigación.

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

4.1.3 Notificación del IDAC a la CIAA

Sin perjuicio del conocimiento que por cualquier vía pudiere tener la CIAA de la existencia de un accidente o incidente grave de aviación, el IDAC tendrá la obligación de notificar de manera inmediata a la CIAA todos los accidentes e incidentes graves que ocurran. Utilizando la vía de comunicación establecido por la CIAA.

4.1.4 Responsabilidad de los propietarios, operadores y los miembros de la tripulación

Los propietarios, operadores y los miembros de la tripulación, de una aeronave civil, darán aviso inmediato de los accidentes e incidentes graves que sufran las aeronaves bajo su responsabilidad dentro del territorio nacional y los sufridos por las aeronaves de matrícula dominicana en el extranjero al IDAC, quien a su vez deberá notificarlo de inmediato a la CIAA.

RESPONSABILIDAD DE LA CIAA COMO ESTADO DEL SUCESO

4.2 Estados destinatarios de la notificación del accidente

La CIAA enviará una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, cuando intervengan aeronaves de otro Estado contratante:

- a) al Estado de matrícula;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación; y

- e) a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en el caso de que la aeronave involucrada tenga una masa máxima de más de 2250 Kg. o se trate de un turboreactor.

Nota. — El teléfono o el correo electrónico constituirán en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido de que se disponga”. Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.

4.3 Formato y contenido de la notificación

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

- a) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura SINCID;
- b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d) habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;
- f) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- g) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, latitud y longitud;
- h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;
- i) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;
- j) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el estado del suceso;
- k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- l) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el Director de la CIAA; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

4.4 Idioma de la notificación

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

4.5 Información adicional

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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN

4.6 Información y participación

El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación acusarán recibo de la notificación de un accidente o incidente grave.

4.7 Responsabilidad de notificar a la CIAA

Al recibirse la notificación, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán tan pronto como sea posible a la CIAA, como representante del Estado del suceso, la información pertinente de que disponga respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación. Asimismo, informarán a dicha Comisión si tienen el propósito de nombrar a un representante acreditado, indicándose el nombre y datos para establecer contacto y, la fecha prevista de su llegada.

4.8 Notificación sobre mercancías peligrosas

Al recibir la notificación, el Estado del Explotador suministrará a la CIAA, como representante del Estado del suceso, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DOMINICANO (COMO ESTADO DE MATRÍCULA DE LA AERONAVE), EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO

RESPONSABILIDAD DE LA CIAA COMO ESTADO DE MATRÍCULA

4.9 Envío de notificaciones

Cuando la CIAA instituya la investigación de un accidente o incidente grave ocurrido a una aeronave de matrícula dominicana deberá enviar una notificación, con la menor demora posible y por el medio más apropiado y rápido de que disponga:

- a) al Estado del explotador;
- b) al Estado de diseño;
- c) al Estado de fabricación; y
- d) a la organización de Aviación Civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2250 Kg. o se trate de un avión turboreactor.

Nota. — El teléfono o el correo electrónico constituirán en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido de que se disponga”. Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN

4.10 Información - participación

El Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberán acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave.

4.11 Suministro de información a la CIAA

Al recibir la notificación, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán a la CIAA, como representante del Estado de matrícula de la aeronave que ha sufrido el accidente o incidente grave, la información pertinente de que disponga respecto a dicha aeronave y a la tripulación de vuelo. Asimismo, informarán a esta Comisión si tienen el propósito de nombrar a un representante acreditado, indicándose el nombre y datos para establecer contacto, y la fecha prevista de su llegada.

4.12 Información del estado del explotador sobre mercancías peligrosas

Al recibir la notificación, el Estado del Explotador suministrará a la CIAA, al representante del Estado de Matrícula de la aeronave que ha sufrido el suceso, la información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga.

Sección 5

INVESTIGACIÓN

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

5.1 Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio dominicano

El Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Doc. 9756 de la OACI), ha sido adoptado por el Estado Dominicano como Manual para la organización, realización y control de la investigación.

La CIAA instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente e incidentes graves y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

Nota 1. — En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, sólo se considerarán las aeronaves que tengan una aprobación operacional y/o de diseño.

Nota 2. — La investigación de un incidente grave no excluye los otros tipos ya existentes de investigación de incidentes por otros organismos.

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO NO CONTRATANTE

5.2 Estado de matrícula

Cuando el accidente o incidente grave haya ocurrido a una aeronave dominicana en un Estado no contratante que no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 de la OACI, la CIAA, en representación del Estado Dominicano como Estado de Matrícula, deberá tratar de instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, deberá efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO

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

Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave ocurrido a una aeronave dominicana se encuentra en el territorio de un Estado, la CIAA, en representación del Estado Dominicano como Estado de Matrícula, asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuo.

5.3.1 Accidentes ocurridos en aguas internacionales

Si el Estado Dominicano resultare uno de los más próximos al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales, proporcionará la ayuda que pueda y, del mismo modo, responderá a las solicitudes del Estado de matrícula.

5.3.2 Estado no contratante como estado de matrícula

Si el Estado de matrícula es un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 de la OACI, el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, deberán procurar instituir y realizar una investigación. Sin embargo, tal Estado podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuo.

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

5.4 Generalidades

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

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

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

La CIAA como autoridad encargada de investigación de accidentes determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

5.4.1 Determinación de culpa o responsabilidad

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

Nota.— Puede lograrse la separación si la investigación la realizan expertos de las autoridades estatales que se encargan de la investigación de accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos lo realizan otros expertos apropiados. Probablemente será necesaria la coordinación, entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones de la no divulgación de la información.

5.5 Investigador encargado - designación

La CIAA, como autoridad encargada de la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación en el territorio nacional, designará a uno de sus miembros como investigador encargado cuando se investigue un evento.

5.6 Investigador encargado - acceso y control

El investigador encargado tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control

sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.

De considerarlo procedente, la CIAA, podrá asesorarse o incluir como participante en la investigación de un accidente o incidente de aviación, los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo organizaciones, fabricantes, pilotos y explotadores, los cuales, en todos los casos, estarán bajo el control del investigador encargado.

5.7 Registradores de vuelo - accidentes e incidentes

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

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

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

5.8 Grabaciones con base en tierra

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

5.9 Autopsias

Existirá una coordinación entre la CIAA y el Instituto Nacional Ciencias Forenses (INACIF) para que, cuando ocurran accidentes de aviación fatales, realicen una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, como parte de la investigación. Asimismo, dicha Comisión tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo o un médico forense, preferiblemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

5.9.1 Exámenes médicos

Cuando corresponda, la CIAA, se encargará de realizar el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuará un médico, preferiblemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberán llevarse a cabo lo antes posible. Asimismo, la CIAA podrá optar por asistencia complementaria de médicos especialistas.

5.10 Coordinación - autoridades judiciales

La CIAA, reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito.

5.11 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

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

5.12 Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

La CIAA no dará a conocer los registros siguientes para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la autoridad competente designada por dicho Estado determine, de conformidad con la legislación nacional y con sujeción al Apéndice 2 y a 5.12.5, que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:

- a) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas; y
- b) los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son:
 - 1) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
 - 2) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
 - 3) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
 - 4) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
 - 5) los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y
 - 6) el proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

5.12.1 La CIAA determinará si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados en 5.12, cualquier otro registro obtenido o generado durante la investigación de un accidente o incidente como parte del proceso.

Nota. — Los registros citados en 5.12 incluyen información relacionada con un accidente o incidente. Si la divulgación o uso de esa información se realiza para fines no necesarios para la seguridad operacional, quizá podría significar que la información no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad operacional de la aviación.

5.12.2 La autoridad encargada de la investigación de un accidente no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

5.12.3 La CIAA se asegurará de que las solicitudes de los registros de las investigaciones de accidentes que estén bajo su custodia se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible.

5.12.4 En la medida de lo posible, la CIAA deberá conservar únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.

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

5.12.6 Cuando la CIAA expida o reciba un proyecto de informe final adoptará medidas para cerciorarse de que no sea divulgado al público.

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

5.13 Reapertura de la investigación

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

Nota. — Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial, se localiza posteriormente, puede evaluarse la posibilidad de reabrir la investigación.

RESPONSABILIDAD DE TODO OTRO ESTADO

5.14 Información de accidentes e incidentes

La CIAA, cuando lo solicite el Estado que realiza la investigación de un accidente o incidente grave, facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea.

5.15 Información sobre instalaciones o servicios

Cuando las instalaciones o servicios del Estado Dominicano hayan sido utilizados, o normalmente pudieron haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente graves, se facilitará al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que se posea.

RESPONSABILIDAD EN CARÁCTER DE ESTADO DE MATRÍCULA Y/O ESTADO DEL EXPLOTADOR

5.16 Registradores de vuelo - accidentes e incidentes graves

En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en el Estado Dominicano, a pesar de no ser el Estado del suceso, tanto el Estado de Matrícula como el Estado del Explotador, a solicitud del Estado que realiza la investigación, proporcionarán a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

5.17 Información orgánica

Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, tanto el Estado de Matrícula como el Estado del Explotador proporcionarán información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

Nota. — El presente Reglamento no tiene la intención de implicar que la CIAA como representante acreditado o asesor de un Estado deba estar siempre presente en el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación.

PARTICIPACIÓN DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN

5.18 Derechos

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

5.19 Asesor propuesto por el explotador

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

5.19.1 Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombre a un representante acreditado, la CIAA deberá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por la CIAA.

5.20 Asesores nombrados por el Estado de diseño y el Estado de fabricación

El Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar uno o varios asesores propuestos por las organizaciones responsables del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave, para asistir a sus representantes acreditados.

5.21 Participación de las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final

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

5.22 Obligaciones

Cuando la CIAA, realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg. y solicite expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación; los Estados interesados designarán cada uno un representante acreditado.

PARTICIPACIÓN DE OTROS ESTADOS

5.23 Derechos

Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la CIAA, en una investigación tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.

PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO

5. 24 Asesores

Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

Nota. — La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, está prevista en el Anexo 9 — Facilitación. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada. La entrada del personal de investigación y el equipo puede facilitarse mediante el establecimiento de acuerdos previos entre la autoridad de investigación de accidentes y las autoridades de inmigración y aduanas del Estado.

5.24.1 Participación de los asesores en la investigación

A los asesores que ayuden a los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la investigación, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

5.25 Participación

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

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) examinar los restos de la aeronave;
- c) obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;
- d) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;
- e) obtener copias de todos los documentos pertinentes;
- f) participar en el examen del material grabado;
- g) participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones;

- h) participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas y recomendaciones en materia de seguridad; y
- i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

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

5.26 Obligaciones

Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) proporcionarán a la CIAA toda la información pertinente de que dispongan; y
- b) no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito de la CIAA.

PARTICIPACIÓN DE ESTADOS DE LOS CUALES HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES SUS NACIONALES EN UN ACCIDENTE

5.27 Derechos y prerrogativas

Un Estado que tenga especial interés en un accidente ocurrido en territorio dominicano, por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente nacionales del mismo, recibirá contra presentación de la solicitud correspondiente el permiso de la CIAA, para nombrar un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe para divulgación al público la CIAA, así, como el progreso de la investigación; y
- c) recibir copia del informe final.

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

5.28 Información fáctica

La CIAA a requerimiento, durante el primer año de la investigación, entregará información fáctica comprobada del accidente o incidente grave.

Sección 6

INFORME FINAL

6.1 Formato del informe final

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

RESPONSABILIDAD DE TODO ESTADO

6.2 Divulgación de la información - consentimiento

Los Estados no pondrán en circulación, ni publicarán, ni permitirán el acceso al proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso del CIAA, a menos que ya se haya difundido o hecho público tales informes o documentos por éste órgano.

RESPONSABILIDAD DE LA CIAA COMO ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

6.3 Consultas

La CIAA, representante del Estado Dominicano para la investigación de accidentes o incidentes aéreos, enviará una copia del proyecto a los Estados siguientes invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

- a) estado que instituyó la investigación;
- b) estado de matrícula;
- c) estado del explotador;
- d) estado de diseño;
- e) estado de fabricación; y
- f) todo estado que participó en la investigación.

En el caso de que la CIAA, reciba comentarios en un plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, reproducirlos en un anexo a dicho informe. Si la CIAA, no recibe comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el informe final, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.

Nota 1. — Los comentarios que han de adjuntarse al informe final deben restringirse a los aspectos técnicos específicos de dicho informe que no sean de carácter editorial, sobre los cuales no pudo lograrse un acuerdo.

Nota 2. — Las recomendaciones sobre seguridad operacional previstas deben incluirse en el proyecto de informe final.

6.3.1 Envío del proyecto de informe final al explotador

El Estado Dominicano, a través de la CIAA, deberá enviar, por intermedio del Estado del explotador,

una copia del proyecto de informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

6.3.2 Distribución del proyecto de informe final

El Estado Dominicano, a través de la CIAA, deberá enviar, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, una copia del proyecto de informe final a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

6.4 Estados que reciben la información

Cuando el Estado Dominicano, a través de la CIAA, realice la investigación de un accidente enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación, según corresponda:

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

6.5 Difusión del informe final

Cuando el Estado Dominicano, a través de la CIAA, realice la investigación de un accidente o incidente grave pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible y si se puede en un plazo de 12 meses en pro de la prevención de accidentes.

Nota. — Para poner a disposición del público el informe final, este puede publicarse en la internet y no necesariamente en forma impresa.

Al concluir las investigaciones, el Director de la CIAA remitirá al Director del IDAC el informe final de dicha investigación.

De igual manera, si durante el proceso de investigación se determina que existe un factor identificado como causa probable del suceso, deberá notificarlo al IDAC para que se tomen, lo antes posible, las medidas correctivas de lugar, con miras a resguardar la seguridad de la navegación aérea.

6.6 Plazo para la publicación del informe final

Cuando el Estado Dominicano, a través de la CIAA, realice la investigación deberá hacer público el informe final en el plazo más corto posible, y de ser posible, en el plazo de 12 meses de la fecha de suceso. De lo contrario deberá hacer público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad que se haya suscitado.

Nota. — Para poner a disposición del público la declaración provisional, este puede publicarse en la internet y no necesariamente en forma impresa.

6.7 Envío del informe final a la OACI

Cuando el Estado Dominicano, a través de la CIAA, haya realizado la investigación sobre un accidente o un incidente grave sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5700 Kg., y haya hecho público un informe final, enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un ejemplar del informe final.

6.8 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

El Estado Dominicano, a través de la CIAA, recomendará en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente grave a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

Nota 1. — Además de la CIAA, otros Estados que participen en la investigación podrán formular recomendaciones de seguridad operacional previa coordinación con la misma. Cuando la CIAA formule una recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) comunicará a la OACI la formulación de dicha recomendación y sus respuestas por carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

Nota 2. — La SRGC y las respuestas se registran en una base de datos central de la OACI puesta a disposición del público.

6.9 Envío de las recomendaciones operacionales

El Estado Dominicano, a través de la CIAA, enviará, de ser necesario, en carta de envío fechada, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados, y cuando entran en juego documentos de la OACI, a esa Organización.

6.10 Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional

Cuando el Estado Dominicano, a través de la CIAA, reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado, le comunicará, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, a dicho Estado a cerca de las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

El Estado que realice la investigación o cualquier otro Estado que formule una recomendación en materia de seguridad operacional implantará procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación recibidas de conformidad con la Norma 6.10.

El Estado que reciba una recomendación en materia de seguridad operacional implantará procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

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

Sección 7

NOTIFICACIÓN ADREP

INFORME PRELIMINAR

7.1 Accidentes de aeronaves de más de 2250 Kg

Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg., el Estado Dominicano, a través de la CIAA, enviará el informe preliminar:

- a) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado del diseño;
- d) al Estado de fabricación;
- e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
- f) a la Organización de Aviación Civil Internacional.

7.2 Accidentes de aeronaves de 2250 Kg. o menos

Cuando se trate de un accidente de una aeronave que no tenga una masa máxima de más de 2250 Kg., y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, el Estado Dominicano, a través de la CIAA, enviará el informe preliminar:

- a) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación; y
- e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

7.3 Idioma

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

7.4 Despacho del informe preliminar

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

INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

7.5 Accidentes de aeronaves de más de 2250 Kg

Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2250 Kg., el Estado

Dominicano, a través de la CIAA, enviará lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional.

7.6 Información adicional

El Estado Dominicano, a través de la CIAA, deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes e incidentes graves de aviación.

7.7 Incidentes de aeronaves de más de 5700 Kg

Cuando la CIAA, realice una investigación sobre un incidente grave ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5700 Kg., enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Sección 8.

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

8.1 Sistemas de notificación de incidentes

El IDAC establecerá un sistema de notificación obligatoria e inmediata de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.

Nota. — La CIAA en el campo de la prevención de accidentes tiene una función única de asesoría y no ejecutiva.

8.2 Sistema de notificación voluntaria de incidentes

El IDAC establecerá un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información que tal vez no sea captada por los sistemas de notificación obligatoria de incidentes.

8.3 Protección de las fuentes de la información

Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

8.4 Sistemas de bases de datos

La CIAA establecerá una base de datos sobre accidentes e incidentes graves, con miras a facilitar el análisis efectivo de la información obtenida, inclusive la proveniente de sus sistemas de notificación de incidentes graves.

Nota. — La CIAA utilizará el sistema ECCAIRS, el cual es compatible con el ADREP para notificar accidentes e incidentes graves, así como para recopilar, almacenar y difundir información pertinente sobre seguridad operacional.

8.5 Utilización de formatos normalizados

El sistema de base de datos utilizará formatos normalizados para facilitar el intercambio de datos.

8.6 Análisis de los datos - medidas preventivas

La CIAA, analizará la información contenida en sus informes sobre el accidente o incidente grave, y en la base de datos para determinar cualquier medida preventiva que sea necesaria.

8.7 Asuntos relacionados con la seguridad operacional

Si al analizar la información contenida en su base de datos, la CIAA, identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, deberá facilitarles dicha información sobre seguridad lo antes posible.

8.8 Recomendaciones sobre seguridad operacional

Además de las recomendaciones sobre seguridad dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes graves, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas

fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, deberán transmitírsele también por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en el Estado.

8.9 Intercambio de información sobre seguridad operacional

La CIAA, deberá promover el establecimiento de redes de intercambio de la información sobre seguridad operacional entre todos los usuarios del sistema aeronáutico, y facilitar el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional

Apéndice 1

FORMATO DEL INFORME FINAL

FINALIDAD

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

En el *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* (Doc. OACI 9756), se encontrarán indicaciones detalladas para completar cada sección del informe final.

FORMATO

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

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

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

Notificación del accidente a las autoridades nacionales y a autoridades extranjeras; identificación de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, y representación acreditada; organización y marcha de la investigación; autoridad que expide el informe y fecha de publicación; y termina con un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

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

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

Cada título debe consistir en un cierto número de subtítulos, como se indica a continuación:

Apéndices. Los que corresponda.

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

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

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

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

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

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

- Preparación del vuelo, descripción del vuelo y de los sucesos que condujeron al accidente, incluida la reconstrucción de la parte de la trayectoria de vuelo pertinente, si es apropiado.
- Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local o UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche.

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

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

Nota. — Las lesiones mortales incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente. La lesión grave se define en el Sección 1.

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

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

1.5 Información sobre el personal:

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

1.6 Información sobre la aeronave:

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

1.7 Información meteorológica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.18 Información adicional. En caso de ser necesario se puntualizaría cualquier información adicional.

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

mencionense al mismo tiempo sus características principales.

2. ANÁLISIS.

Analícese, según proceda, únicamente la información documentada en 1, información sobre los hechos, y que sea pertinente para la determinación de las conclusiones y de las causas.

3. CONCLUSIONES.

Enumérense los hallazgos y las conclusiones, causas y factores contribuyentes establecidos en la investigación. La lista de las causas deberá comprender tanto las causas inmediatas como las otras más profundas endémicas del sistema.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.

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

5. APÉNDICES.

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

Apéndice 2

PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

1. INTRODUCCIÓN

Nota 1.— La divulgación o el uso de los registros citados en la Sección D, numeral 87, en procesos penales, civiles, administrativos o disciplinarios, o su divulgación al público, puede tener consecuencias adversas para las personas u organizaciones involucradas en accidentes e incidentes, probablemente causando su renuencia o la de otros, a cooperar con las autoridades de investigación de accidentes en el futuro. La determinación sobre la divulgación o el uso estipulada en la sección d, numeral 87, está concebida para tener en cuenta estos aspectos.

Nota 2. — De conformidad con lo dispuesto en la Sección D, numeral 85, las disposiciones especificadas en este Apéndice tienen por objetivo:

a) brindar asistencia al Estados en la formulación de leyes, reglamentos y políticas nacionales para proteger apropiadamente los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes; y

b) brindar asistencia a la autoridad competente en la adopción de las medidas dispuestas en 87.

En el presente Apéndice:

a) prueba de equilibrio de los intereses en conflicto se refiere a la determinación, por la autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en 87, del impacto que podría producir la divulgación o el uso de los registros de las investigaciones de accidentes o incidentes en las investigaciones actuales o futuras; y

b) por registros se entiende los citados en 87.

Nota 3. — El Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional contiene disposiciones sobre el uso y protección de la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, distintas a los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes.

2. GENERALIDADES

2.1 La CIAA aplicará las protecciones establecidas en 87 y en este Apéndice a la grabación completa de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje y de los registradores de imágenes de a bordo, así como toda transcripción de dichas grabaciones. Estas protecciones se aplicarán desde el momento de la ocurrencia de un accidente o incidente y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final correspondiente.

2.2 La CIAA aplicará a los demás registros citados en 87), las protecciones enumeradas en 87 y en este Apéndice. Estas protecciones se aplicarán desde el momento en que queden bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final.

No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público

2.3 La CIAA tomará medidas para que no se divulgue al público el contenido del sonido de las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje, así como el contenido de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, de conformidad con lo estipulado en 87 del presente reglamento, tales como:

- a) la prevención de la divulgación mediante la adopción de leyes, reglamentos y políticas nacionales; o
- b) a adopción de protecciones autorizadas como medidas cautelares, procesos a puerta cerrada o audiencias en cámara; o
- c) prevención de la divulgación de registros, con medios técnicos como la codificación o sobreescritura, antes de devolver a los propietarios los registradores de la voz en el puesto de pilotaje o los registradores de imágenes de a bordo.

Nota. — Las grabaciones ambientales de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas en los SARPS contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago, como las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje y las grabaciones de imágenes de a bordo, pueden percibirse como una invasión de la privacidad del personal de operaciones si se divulgan o usan para fines diferentes a aquellos para los que se efectuaron dichas grabaciones.

3. AUTORIDAD COMPETENTE

De conformidad con 87, cada Estado designará una o varias autoridades competentes adecuadas para la tarea de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

Nota. — Por circunstancias diversas podrían designarse distintas autoridades competentes. Por ejemplo, la autoridad competente designada para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en procesos penales o civiles podría ser una autoridad judicial. Podría asignarse a otra autoridad competente para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en casos en los que la solicitud de divulgación tenga como fin facilitar el acceso del público.

4. ADMINISTRACIÓN DE LA PRUEBA DE EQUILIBRIO DE LOS INTERESES EN CONFLICTO

4.1 Tratándose de una solicitud para divulgar o usar un registro en un proceso penal, civil, administrativo o disciplinario, antes de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente deberá estar convencida de que, sin dicho registro, no puede determinarse algún hecho esencial en cuestión en el proceso.

Nota. — Hecho esencial en cuestión es un término jurídico empleado para referirse a un hecho que es significativo o fundamental para el asunto en cuestión; alegado por una de las partes y disputado por la otra; y que ha de determinar la autoridad competente que administra la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

4.2 Al administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente tendrá en cuenta factores como:

- a) el propósito para el cual se creó o generó el registro;
- b) el uso que se propone darle el solicitante a dicho registro;
- c) si los derechos o intereses de un individuo o una organización se verán adversamente afectados por la divulgación o uso de dicho registro;
- d) si el individuo u organización con los que se relaciona dicho registro ha dado su consentimiento para que se otorgue acceso al registro;
- e) si se cuenta con las salvaguardias adecuadas para restringir la divulgación o el uso ulterior de dicho registro;
- f) si dicho registro se ha des identificado, resumido o consolidado, o si es posible hacerlo;
- g) si hay una necesidad urgente de acceder a dicho registro para prevenir un riesgo grave para la salud o la vida;
- h) si dicho registro tiene carácter delicado o restrictivo; y
- i) si el registro indica de manera razonable que el accidente o incidente pudo haber sido causado por un acto u omisión que, en virtud de las leyes y reglamentos nacionales, es considerado como una negligencia grave, un acto doloso o perpetrado con intención criminal.

Nota 1. — La administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto puede realizarse una vez para determinada categoría de registros, y los resultados pueden incorporarse en las leyes y reglamentos nacionales.

Nota 2. — La autoridad competente podría requerir administrar una prueba de equilibrio de los intereses en conflicto para determinar si ha de permitir que se divulgue un registro, y otra prueba separada de equilibrio de los intereses en conflicto, para determinar si se ha de permitir el uso de un registro.

Nota 3.— En el Manual sobre la protección de la información sobre seguridad operacional, Parte I – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes (Doc 10053), figuran textos de orientación sobre la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

5. REGISTROS DE DECISIONES

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

Nota. — Los Estados podrán transmitir las decisiones registradas a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la Organización, para que se archiven en una base de datos pública.

6. INFORME FINAL

Recomendación. — *A fin de limitar el uso del informe final para fines que no sean la prevención de accidentes e incidentes, los Estados deberían considerar:*

- a) *instituir una investigación independiente para dichos otros fines; o*
- b) *diferenciar entre las partes del informe final a fin de permitir el uso de información fáctica allí contenida impidiendo a la vez el uso de análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional para atribuir la culpa o la responsabilidad; o*
- c) *prevenir el uso de informes finales como pruebas en procesos de atribución de la culpa o la responsabilidad.*

Nota. — *De conformidad con el Sección E 135, los informes finales se pondrán a disposición del público en pro de la prevención de accidentes y no están sujetos a la protección contemplada en 87 del presente reglamento. Sin embargo, el uso de partes del informe final, en particular los análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional, como pruebas ante tribunales nacionales con el propósito de atribuir la culpa o la responsabilidad, es contrario a los fines para los cuales se realizó la investigación.*

7. PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

Recomendación. — *En aras de la seguridad operacional y de conformidad con el Sección A 9, de este Reglamento, el Estados deberían considerar no obligar al personal de investigación a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios.*

Adjunto A

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

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

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

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

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

Adjunto B

CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES

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

— Sucesos internacionales: *accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante a aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.*

— Sucesos nacionales: *accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio del Estado de matrícula.*

— Otros sucesos: *accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado no contratante o fuera del territorio de los Estados.*

1. NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES, INCIDENTES GRAVES E INCIDENTES QUE SE INVESTIGARÁN

<i>Procedente de</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el RIAA.</i>
Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor)	4.2
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de todo tipo	Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor)	4.9

2. INFORME FINAL

Accidentes e incidentes en la Republica Dominicana

<i>Procedente de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el RIAA.</i>
CIAA	INFORME FINAL	Aeronaves	Estado que instituye la investigación Estado de matrícula Estado del explotado Estado de diseño Estado de fabricación Otros Estados que participan en la investigación Estado cuyos nacionales haya perecido o sufrido lesiones graves Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores	6.4
		Aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	6.7

3. INFORME ADREP

Accidentes e incidentes en la Republica Dominicana

<i>Procedencia</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el RIAA.</i>
CIAA	INFORME PRELIMINAR	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg del suceso	Estado de matrícula o Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación Estado que proporciona información, instalaciones y servicios importancia o asesores OACI	7.1
		Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés	Ídem, <i>excepto</i> OACI	7.2
	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg	OACI	7.5
	INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	7.7

MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES INFORME ADREP

Accidentes e incidentes en la Republica Dominicana

<i>Procedente de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el RIAA.</i>
Estados que Formulan Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones formuladas a otro Estado	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	6.8 8.8
		Documento de la OACI	OACI	6.9

Adjunto C

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. La expresión “incidente grave” se define así en la Sección 1:

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

2. Puede haber una alta probabilidad de que ocurra un accidente si no quedan defensas de seguridad operacional o las que quedan son pocas para impedir que el incidente llegue a ser un accidente. A fin de determinar si este es el caso, puede efectuarse un análisis basado en el riesgo del suceso (que tenga en cuenta el escenario más verosímil que pudiera propiciar una intensificación del incidente y la eficacia de las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente) como sigue:

- a) considerar si hay un escenario verosímil en el que este incidente podría haber llegado a ser un accidente; y
- b) evaluar las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente como:
 - efectivas, si quedaran varias defensas que tuvieran que fallar simultáneamente; o
 - limitadas, si quedaran pocas defensas, o ninguna, o cuando el accidente se evitó providencialmente.

Considerar tanto el número como la solidez de las demás defensas entre el incidente y el posible accidente. No considerar las defensas que fallaron sino únicamente las que tuvieron efecto y las defensas aún restantes.

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

Nota 2. — Las defensas incluyen los miembros de la tripulación y su instrucción y procedimientos, ATC, las alertas (dentro y fuera de la aeronave), los sistemas de la aeronave y las redundancias, el diseño estructural de la aeronave y la infraestructura del aeródromo.

La combinación de estas dos evaluaciones ayuda a determinar qué incidentes son incidentes graves:

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

3. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos de incidentes que podrían ser graves. Sin embargo, la lista no es exhaustiva y, dependiendo del contexto, los ejemplos que contiene pueden no clasificarse como incidentes graves si quedan defensas efectivas entre el incidente y el escenario verosímil.
- 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 rodaje1 o una pista no asignada.
 - Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje1, una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizaje tales como calzadas.
 - Despliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.
 - Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.
 - Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
 - Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje, en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
 - Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
 - Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
 - Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.

- Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:
 - a) para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia); o
 - b) para operaciones con tripulación múltiple en las que la seguridad de vuelo resultó comprometida debido a un aumento considerable de la carga de trabajo para el resto de la tripulación.

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 (incluyendo pérdida de potencia o empuje), fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.

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

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

Adjunto D

DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO

Respuesta inicial

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

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

Selección de la instalación

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

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

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

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

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

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

Procedimientos recomendados

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

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

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

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

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

Adjunto E

ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE

1. Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente, aunque el daño se limite al motor.
2. La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no generen más daños en la aeronave no se considera accidente.
3. Los sucesos en que álabes del compresor o turbina, u otros componentes internos del motor, son eyectados a través de la tobera del motor no se consideran accidentes.
4. Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas.
5. La falta de flaps, aletas hipersustentadoras y otros dispositivos de aumento de la sustentación, dispositivos de extremo de ala, etc., permitidos para despachar con arreglo a la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL), no se considera accidente.
6. Retracción de una pata del tren de aterrizaje o aterrizaje sin desplegar el tren, que resulte solamente en abrasión del revestimiento de la aeronave. Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, o parchado, y luego se realiza más trabajo para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente.
7. Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
8. La extracción de componentes para inspección después de un suceso, como la extracción preventiva de una pata del tren de aterrizaje después de una salida de pista a baja velocidad, aunque entrañe considerable trabajo, no se considera accidente a menos que se encuentren daños importantes.
9. Los sucesos que involucren una evacuación de emergencia no se consideran accidentes a menos que alguna persona sufra lesiones graves o la aeronave haya experimentado daños importantes.

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

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

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

utilizarse como única guía para determinar si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente. Análogamente, una aeronave puede considerarse como “pérdida de casco” porque su reparación no resulta económica, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente.

Adjunto F

ACUERDOS DE DELEGACIÓN DE INVESTIGACIÓN

1. De acuerdo con el numeral 51, sección d, el Estado del suceso es responsable de instituir y realizar una investigación, pero puede delegar toda o parte de la tarea de realizar dicha investigación a otro Estado o a una organización regional de investigación de accidente e incidentes (RAIO) mediante mutuo acuerdo y consentimiento. Asimismo, puede delegarse la realización de una investigación cuando se espera o se requiere que un Estado instituya una investigación de un accidente o un incidente grave que haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar una investigación de conformidad con el Anexo 13, o cuando no pueda quedar definitivamente establecido que el lugar del accidente o incidente grave está en el territorio de un Estado.

2. El concertar un acuerdo de delegación de investigación normalmente comienza con una decisión adoptada por el Estado responsable de instituir y realizar la investigación. En general, dicho Estado puede considerar la posibilidad de delegar la realización de la investigación a otro Estado o RAIO, en particular en aquellas situaciones en que pueda ser beneficioso o más práctico para el Estado seleccionado o la RAIO realizar la investigación, o cuando el Estado responsable de instituir la investigación carezca de los recursos o la capacidad para investigar el suceso de conformidad con el Anexo 13.

3. Dependiendo de las partes que participen en la investigación, el alcance de la investigación que realizará otro Estado o una RAIO determinará si es necesario un acuerdo formal de delegación de la investigación o si es suficiente un acuerdo mutuo. En general, la delegación de toda la investigación requeriría un acuerdo formal de delegación de la investigación. En el caso de la delegación de una parte de la investigación, la concertación de un acuerdo formal de delegación de la investigación quedaría a discreción de las dos partes.

4. Cuando toda la investigación se delega a otro Estado o a una RAIO, se espera que tal Estado o RAIO sea responsable de la realización de la investigación, lo que incluye la publicación del informe final y el informe ADREP. Cuando se delega una parte de la investigación, el Estado que delega generalmente conserva la responsabilidad de realizar la investigación, publicar el informe final y el informe ADREP. En todos los casos, el Estado que delega deberá emplear todos los medios posibles para facilitar la investigación.

5. Es importante distinguir entre la institución y la realización de una investigación en términos de los eventos que inician y concluyen cada función. La institución de la investigación comienza en el momento en que la autoridad de investigación de accidentes recibe la información acerca del accidente o incidente y transmite la notificación oficial del suceso a los Estados que corresponde y a la OACI según lo establecido en la sección c numeral 29. La realización de la investigación es la función de llevar a cabo la investigación de conformidad con este Anexo 13 y RIAA de publicar informes, incluido el informe final.

6. Es importante que el acuerdo de delegación de la investigación logre el objetivo de la investigación y mantenga la conformidad con los requisitos del Anexo 13. Por consiguiente, las partes del acuerdo deberían asegurarse de que la responsabilidad de cada parte esté claramente definida. El contenido y los detalles del acuerdo dependen de la amplitud de la delegación.

Nota. — El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Doc 9756), en su Capítulo 2, contiene orientación sobre la delegación de investigaciones y un modelo de acuerdo de delegación.

Adjunto G

MEDIDAS A TOMAR EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE O INCIDENTE GRAVE

Primeras medidas

Por lo general los bomberos y la policía local son los primeros que llegan al lugar de un accidente (o incidente grave) aéreo, por lo que es importante obtener su cooperación para asegurarse de que no se pierdan los vestigios transcendentales del accidente aéreo debido a intromisión ajena en los restos de la aeronave. Ordinariamente la mejor forma de conseguir dicha cooperación es estableciendo enlace con la sede de dichos servicios, al discutir con ellos los planes para reaccionar ante un posible accidente aéreo. El cuerpo de bomberos y el de la policía deberán estar al corriente de lo que se espera de ellos en caso de un accidente aéreo, y por consiguiente debe estar instituido un plan para realizar sin demora las tareas siguientes:

- a) notificar al centro de coordinación de salvamento;
- b) notificar a la comisión investigadora de accidentes de aviación y a otras autoridades según corresponda;
- c) proteger los restos de la aeronave contra incendios y otros daños;
- d) investigar si existen mercancías peligrosas, tales como materiales radiactivos o venenos que se hubieran transportado como carga, y tomar las medidas apropiadas;
- e) colocar guardias para asegurarse de que nadie pueda tocar los restos de la aeronave;
- f) tomar medidas para conservar, mediante fotografías u otros medios apropiados, las pruebas de carácter transitorio, tales como depósitos de hielo u hollín; y
- g) anotar nombres y direcciones de todos los testigos cuyo testimonio pueda ayudar en la investigación del accidente.

Aparte de estas medidas, conviene que nadie toque los restos de la aeronave hasta que no llegue el equipo investigador. A este respecto se aconseja reiterar a los servicios de policía y salvamento la importancia de que los cadáveres de las víctimas del accidente de un avión grande queden en su sitio, siempre que sea posible, para que el equipo de identificación de víctimas del siniestro y el equipo de investigación pueda examinarlos y tomar las notas correspondientes. De igual modo, los efectos personales no deben tocarse ya que los mismos pueden servir para identificar a las víctimas. En general, los restos del avión deben tocarse nada más que lo necesario para rescatar a los sobrevivientes, extinguir incendios y proteger al público.

Normalmente la cooperación del personal aeroportuario ha de estar garantizada mediante una directiva permanente que trate también de la protección de registros y documentos de los servicios de tránsito aéreo.

Seguridad

Al notificársele un accidente, el jefe investigador debe comprobar inmediatamente que se han tomado medidas para salvaguardar la seguridad de la aeronave siniestrada. Ordinariamente esto se organiza a través de la policía, pero en algunos casos, puede que se emplee personal militar o personal civil especialmente contratado.

Cuando se sospeche que la aeronave llevaba a bordo mercancías peligrosas tales como materiales radiactivos, explosivos, municiones, líquidos corrosivos, venenos líquidos o sólidos o cultivo de bacterias, se deben tomar precauciones especiales colocando guardias a una distancia prudente de la aeronave siniestrada. Esta medida es especialmente importante si ha habido incendio ya que ello tiende a dispersar los elementos contaminantes. Hasta que los expertos examinen detenidamente el peligro que existe, se deben colocar letreros indicando que es zona peligrosa.

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

- a) Proteger al público de los peligros que presente la aeronave siniestrada;
- b) Impedir que se toquen los restos (lo que comprende cadáveres y contenidos de la aeronave);
- c) Proteger la propiedad privada;
- d) Admitir al lugar del accidente únicamente las personas autorizadas por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación; y
- e) Proteger y preservar, en lo posible, las marcas que haya hecho la aeronave en el terreno.

Precauciones en el caso de carga peligrosa

El investigador encargado debe averiguar si se llevaban a bordo mercancías peligrosas, lo cual puede generalmente saberse examinando el manifiesto de carga y preguntando al explotador. Las mercancías peligrosas pueden incluir artículos tales como envíos de materiales radiactivos, explosivos, municiones, líquidos corrosivos, venenos líquidos o sólidos o cultivos de bacteria.

Con creciente frecuencia, materiales radiactivos se transportan en aeronaves. Si ese es el caso del accidente que se investigue, se deben tomar inmediatamente medidas para que personal experto los retire antes de que puedan causar daños a las personas que trabajen cerca de la aeronave siniestrada. Las restricciones en términos de la cantidad de material radiactivo, que se autoriza a llevar a bordo, más la solidez de la envoltura y del revestimiento, minimizarán la posibilidad de que el contenedor sufra daños en un accidente aéreo mientras la envoltura y el revestimiento sigan intactos, habrá escaso peligro de radiactividad. Sin embargo, si se produjera un incendio después del impacto, la envoltura y el revestimiento podrían dañarse y el calor dimanante del incendio podría dar lugar a que el material radiactivo tomara forma gaseosa propagando así su radiactividad.

En tales casos, todo participante en las operaciones de salvamento y extinción de incendios ha de ser examinado, desinfectado y puesto en observación médica, si se necesita. No se debe comenzar el examen del siniestro hasta que no se haya medido el nivel de radiación y se haya declarado sin peligro.

Los accidentes de aviones fumigadores presentan riesgo para los investigadores de exponerlos a materiales peligrosos tales como pesticidas e insecticidas. Salvo unas cuantas excepciones, estos productos químicos son tóxicos, aún en cantidades pequeñas. En el lugar del accidente, se debe llevar puesto equipo protector y mascarillas que tengan filtros apropiados.

Equipo protector personal contra peligros biológicos

A continuación, se presentan orientaciones generales respecto al equipo protector que deben emplear los investigadores en el lugar del accidente. El equipo protector puede que sea obligado usarlo igualmente cuando se examinen y se hagan pruebas de parte de los restos de la aeronave fuera del lugar del accidente.

Guantes de goma desechables. Los guantes de goma deben de ser de carácter duradero, aunque se lleven puestos debajo de los guantes de trabajo. Los guantes de goma se deben desechar debidamente antes de salir del lugar del accidente.

Guantes de trabajo. Los guantes de trabajo deben de ser tan firmes y duraderos como sea posible debiendo proteger las manos, las muñecas y los antebrazos contra pinchazos y quemaduras. Los guantes que normalmente se emplean son de cuero, nitrilo y kevlar. Las tres clases se deben desinfectar debidamente o desecharlos antes de salir del lugar del accidente.

Mascarillas. Las mascarillas deben cubrir la nariz y la boca. Las hay de tipo desechable o reutilizable y conviene que sean desinfectadas o que se tiren a la basura antes de salir del lugar del accidente.

Anteojos de protección. Los anteojos de protección deben cubrir los ojos y han de ceñirse ajustadamente alrededor de los mismos. Las gafas de seguridad corrientes no son aceptables. Los anteojos deben estar dotados de válvulas unidireccionales o de respiraderos para evitar que se empañen y se deben desinfectar o tirar a la basura antes de salir del lugar del accidente.

Trajes de protección desechables. Los trajes de protección desechables deben ser duraderos, resistentes a los líquidos y de tamaño apropiado para el portador. De ser posible, deberán tener caperuzas elásticas y el extremo inferior de la pernera debe ser también elástico para ajustarse a la pierna. Se debe poder usar cinta adhesiva para modificar los trajes y cubrir las rasgaduras. Los trajes de protección se deben tirar a la basura antes de salir del lugar del accidente.

Protección desechable de calzado y botas protectoras. Las protecciones desechables de calzado deberán estar hechas de cloruro de polivinilo (PVC) o de butilcaucho. Las botas de trabajo de cuero, goma o gortex son también aceptables. Las cubiertas desechables de calzado y las botas protectoras se deben desinfectar o tirar a la basura antes de salir del lugar del accidente.

Productos químicos desinfectantes. Hay dos clases de productos químicos que se emplean comúnmente para desinfectar los equipos de protección personal.

Alcohol de frotar en una concentración del 70 % es eficaz y se consigue en toallitas para la cara o en toallas más grandes para las manos. El desinfectante más eficaz es una solución de cloro doméstico y agua en la proporción de una parte de cloro y 10 partes de agua. **No se debe mezclar nunca el alcohol con el cloro.**

Bolsas de basura para artículos de peligro biológico. Para deshacerse de los equipos protectores contaminantes se deben usar las bolsas de basura para artículos de peligro biológico, que son de color rojo o naranja y llevan la etiqueta de "peligro biológico". Cuando se vayan a transportar artículos desechables, conviene ponerlos en bolsas dobles.

Adjunto H

INSTRUMENTAL DE TRABAJO

Nota 1. — Los investigadores deben llevar consigo al lugar del accidente todo aquello que prevean utilizar. Generalmente no es necesario que cada uno de los investigadores lleve todos los artículos que figuran en la lista siguiente.

Generalidades

- Documentos de identidad, placa acreditativa, brazalete o chaleco de gran visibilidad.
- La documentación pertinente (reglamentos, manual de investigación de accidentes, listas de verificación, impresos para informes, etc.)
- El manual pertinente de aeronaves y el catálogo de repuestos.
- Fondos de emergencia.

Equipo topográfico

- Mapas a gran escala de la zona del accidente.
- Brújula.
- Receptor del sistema mundial de determinación de la posición (GPS).
- Equipo topográfico láser.
- Clinómetro.
- Computadora de navegación, transportador y compás de punta fija.
- Cinta de medir, de por lo menos 20 m de largo, y una regla de 30 cm.
- Un rollo de cuerda, de 50 a 300 m de largo.

Materiales de señalización

- Etiquetas, carteles con cordel y etiquetas adhesivas.
- Banderolas y estacas.
- Papel para escribir, papel cuadriculado, cuadernos impermeables y tablas sujetapapeles.
- Plumas, lápices, lápices de grasa, clariones indelebles y rotuladores imborrables.

Herramientas y materiales para pruebas

- Juego de herramientas
- Linterna impermeable con pilas y bombillas extra
- Un pequeño imán
- Navaja tipo suizo
- Espejo de inspección
- Lupa (10 x)
- Recipientes varios anti-electrizantes (para componentes electrónicos con memoria no volátil) y botellas esterilizadas (para guardar muestras de combustible del avión, aceite y otros líquidos, también para líquidos patológicos y tejidos)
- Sifones
- Bolsas de plástico (variadas) y hojas de plástico
- Cinta adhesiva

Artículos varios

- Botiquín de urgencia.
 - Guantes y ropa de trabajo y otros artículos de protección, tales como un casco duro, anteojos industriales y máscaras.
 - Ropa protectora y equipo para protegerse de riesgos biológicos (véase el Apéndice III).
 - Modelo de la aeronave a escala.
 - Equipo fotográfico con película para diapositivas, un teleobjetivo, un macroobjetivo, un objetivo gran angular y un flas electrónico.
 - Cámara de vídeo.
 - Prismáticos con brújula y medición de distancia integrados.
 - Grabadora pequeña con casetes y pilas extra.
 - Algún medio portátil de comunicaciones, p. ej., teléfono celular o walkie-talkie, pilas extra.
 - Computadora, máquina de facsímile.
-

Intencionalmente en blanco.