

**DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
(DINACIA)**

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

RAU AIG

**Reglamento para la Investigación de
Accidentes e Incidentes de
Aviación Civil**

RAU-AIG

Reglamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

Registro de revisiones

Guia de Revisiones al RAU AIG				
No. Revisión	Página	Fecha de Aplicación	Fecha de Inserción	Insertado por:

ÍNDICE

RAU AIG - Reglamento para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

	Página
Guía de revisiones	AIG-I
Índice RAU AIG.....	AIG-II
Lista de páginas efectivas (LPE).....	AIG-IV
SUBPARTE A: DEFINICIONES	AIG-A-1
AIG.1 DEFINICIONES	AIG-A-1
SUBPARTE B: APLICACIÓN	AIG-B-1
AIG.3 APLICABILIDAD	AIG-B-1
AIG.5 ALCANCE	AIG-B-1
AIG.7 EXCEPCIONES	AIG-B-1
SUBPARTE C: GENERALIDADES	AIG-C-1
AIG.9 OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN	AIG-C-1
AIG.11 PROTECCIÓN DE PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE	AIG-C-1
AIG.13 SOLICITUD DEL ESTADO DE MATRÍCULA, EXPLOTADOR, DISEÑO Y/O FABRICACIÓN	AIG-C-2
AIG.15 GARANTÍAS PARA EL CUMPLIMIENTO DEL RAU AIG	AIG-C-2
SUBPARTE D: NOTIFICACIÓN.....	AIG-D-1
AIG.17 OBLIGACIÓN DE DENUNCIAR.....	AIG-D-1
AIG.19 ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO NACIONAL, EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES DE OTRO ESTADO CONTRATANTE	AIG-D-1
AIG.21 ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES DE AERONAVES DE MATRÍCULA URUGUAYA QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO NACIONAL, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO.....	AIG-D-2
AIG.23 SOLICITUD DE INFORMACIÓN A OTROS ESTADOS Y PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS EN EL SUCESO	AIG-D-3
SUBPARTE E: INVESTIGACIÓN.....	AIG-E-1
AIG.25 RESPONSABILIDAD DE LA C.I.A.I.A. EN LA INVESTIGACIÓN DE UN SUCESO QUE ACAECIERA DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL.....	AIG-E-1
AIG.27 FACILITACIÓN DE INFORMACIÓN	AIG-E-1
AIG.29 COMETIDOS DE LA C.I.A.I.A.....	AIG-E-1
AIG.31 ORGANIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	AIG-E-2

AIG.33 INVESTIGADOR ENCARGADO.....	AIG-E-2
AIG.35 PROTECCIÓN, IDENTIFICACIÓN Y EQUIPAMIENTO DE LOS INVESTIGADORES	AIG-E-4
AIG.37 COORDINACIONES.....	AIG-E-4
AIG.39 TRABAJO EN LA ESCENA DEL SUCESO	AIG-E-4
AIG.41 ACCIONES CON LA AERONAVE ACCIDENTADA	AIG-E-5
AIG.43 ACCIONES CON LA TRIPULACIÓN ACCIDENTADA.....	AIG-E-6
AIG.45 AUTORIDAD JUDICIAL	AIG-E-7
AIG.47 CULPA O RESPONSABILIDAD	AIG-E-7
AIG.49 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	AIG-E-8
AIG.51 NOTIFICACIÓN A LAS AUTORIDADES DE SEGURIDAD	AIG-E-8
AIG.53 EMPRESA EXPLOTADORA	AIG-E-8
AIG.55 NO DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN	AIG-E-8
AIG.57 REAPERTURA DE LA INVESTIGACIÓN	AIG-E-8
AIG.59 FINALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	AIG-E-9
SUBPARTE F: INFORMES	AIG-F-1
AIG.61 INFORME PRELIMINAR	AIG-F-1
AIG.63 INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES DE AVIACIÓN.....	AIG-F-1
AIG.65 INFORME FINAL	AIG-F-1
AIG.67 RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD	AIG-F-4
SUBPARTE G: NOTIFICACIÓN ADREP.....	AIG-G-1
AIG.69 INFORME PRELIMINAR	AIG-G-1
AIG.71 INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/ INCIDENTES DE AVIACIÓN	AIG-G-1
SUBPARTE H: PREVENCIÓN DE ACCIDENTES	AIG-H-1
AIG.73 ANÁLISIS DE DATOS – MEDIDAS PREVENTIVAS	AIG-H-1
AIG.75 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	AIG-H-1
APÉNDICE A - TABLA DE VERIFICACIONES PARA NOTIFICACIÓN E INFORMES	AIG-AP-A-1
ADJUNTO A - LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES DE INTERÉS PARA LA INVESTIGACIÓN	AIG-ADJ-A-1

RAU-AIG

Reglamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Lista de páginas efectivas.

Lista de paginas efectivas del RAU AIG			
Detalle	Paginas	Revisión	Fechas
SUBPARTE A DEFINICIONES	AIG-A-1 a AIG-A-3	ORIGINAL	2010
SUBPARTE B APLICACIÓN	AIG-B-1	ORIGINAL	2010
SUBPARTE C GENERALIDADES	AIG-C-1 a AIG-C-2	ORIGINAL	2010
SUBPARTE D NOTIFICACIONES	AIG-D-1 a AIG-D-4	ORIGINAL	2010
SUBPARTE E INVESTIGACIÓN	AIG-E-1 a AIG-E-9	ORIGINAL	2010
SUBPARTE F INFORMES	AIG-F-1 a AIG-F-4	ORIGINAL	2010
SUBPARTE G NOTIFICACIÓN ADREP	AIG-G-1	ORIGINAL	2010
SUBPARTE H PREVENCIÓN DE ACCIDENTES	AIG-H-1	ORIGINAL	2010
APÉNDICE A	AIG- AP A-1 a AIG- AP A-2	ORIGINAL	2010
ADJUNTO A	AIG-ADJ A-1	ORIGINAL	2010

SUBPARTE A : DEFINICIONES**AIG.1 DEFINICIONES**

(a) Se establecen las siguientes definiciones acorde a la terminología empleada en la Investigación de Accidentes, basada en las Reglamentaciones Internacionales y en Normas nacionales al respecto.

(b) El ordenamiento es alfabético y a menos que el contexto le dé otra lectura, los significados son los siguientes:

(1) **Accidente de aviación:** Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

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

(A) hallarse en la aeronave, o

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

(C) por exposición directa al chorro de un reactor,

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

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

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

(B) que normalmente exigen una reparación importante o el

recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

(iii) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

(2) **Aeronave:** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

(3) **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.

(4) **Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC)** – La DINACIA es la Autoridad Aeronáutica. Está a cargo de la supervisión y control de la actividad aeronáutica de la República, así como también en materia de Seguridad Operacional de acuerdo a lo establecido en las leyes y reglamentos vigentes. Constituye el órgano especializado, sin perjuicio de las demás atribuciones que establezca la reglamentación.

(5) **Búsqueda y Salvamento:** La investigación de accidentes e incidentes graves de aeronaves civiles, se efectuará en forma complementaria a la Búsqueda y Salvamento, la cual se regula por su propio Reglamento.

(6) **Causas:** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o el incidente.

(7) **C.I.A.I.A.:** Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación. Cométase a la C.I.A.I.A la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación de conformidad con los arts. 92 a 101 del Código Aeronáutico, debiéndose determinar sus causas probables y emitir

las recomendaciones de seguridad necesarias para evitar su reiteración.

(8) Daños a terceros: Perjuicios emergentes de un accidente o incidente de aviación, causados a quien no es operador, explotador o propietario de una aeronave.

(9) Estado de Diseño: El Estado de Diseño que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

(10) Estado de Fabricación: El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

(11) Estado de Matrícula: Estado en el cual está matriculada la aeronave.

(12) 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.

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, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

(13) Estado del suceso: Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

(14) Explotador: Es la persona física o jurídica que utiliza una aeronave legítimamente por cuenta propia, con o sin fines de lucro. En caso de que no figure explotador inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves, el propietario será considerado como tal.

(15) Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llega a ser un accidente, pero que afecta o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

(16) Incidente Grave: Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

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

(17) Incidente de Tránsito Aéreo: Suceso ocurrido a una o varias aeronaves que tengan relación con los servicios y/o control de tránsito aéreo que no constituyan un Incidente grave.

(18) Informe Preliminar: Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante la etapa primaria de la investigación.

(19) 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 -cuando proceda-, la formulación de recomendaciones de seguridad.

(20) Investigador: Persona calificada, con experiencia práctica en la aviación e instruida en métodos de investigación de accidentes de aviación.

(21) Investigador encargado: Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

(22) Irregularidad: Se considera como irregularidad de operación:

- (i) El regreso de la aeronave, el cual no estuviera previsto.
- (ii) El aterrizaje de la aeronave en un aeródromo o aeropuerto no previsto en el plan de vuelo.

Cuando la irregularidad ocasione una fase de emergencia (incertidumbre, alerta, peligro), se considerará como un incidente, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

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

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

- (ii) Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); u
 - (iii) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; u
 - (iv) Ocasione daños a cualquier órgano interno; u
 - (v) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
 - (vi) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.
- (24) Lesión leve:** Una lesión leve es la que requiere tratamiento médico, sin que necesariamente produzca el cese de las actividades normales por más de 5 días.
- (25) Lesión mortal:** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente de aviación que provoque su muerte en el plazo de 30 días contados a partir de la fecha del accidente.
- (26) Masa máxima:** Masa máxima certificada de despegue.
- (27) Recomendación sobre seguridad:** Una propuesta de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes del Estado que realiza la investigación, basada en la información obtenida de la investigación y formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes.
- (28) Registradores de vuelo:** Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.
- (29) Representante acreditado:** Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.
- (30) Suceso en tierra:** Todo suceso relacionado con una aeronave en tierra, en el cual no se tenga intención de realizar un vuelo y del que resulte daños o lesiones.
- (31) Tripulación mínima:** La especificada por el Certificado de tipo de la aeronave

SUBPARTE B: APLICACIÓN**AIG.3 Aplicabilidad.**

- (a) Salvo que se indique otra cosa, el presente reglamento se aplica a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes graves de aeronaves civiles, dondequiera que ocurran, dentro del territorio de la República Oriental del Uruguay.
- (b) El RAU AIG es para la investigación de accidentes e incidentes graves de aeronaves civiles, el documento normativo principal que regula y organiza la investigación.

AIG.5 Alcance.

- (a) La presente reglamentación establece que la C.I.A.I.A. será el órgano encargado de investigar los accidentes e incidentes graves de aeronaves civiles de matrícula uruguaya y/o extranjera, que ocurran dentro del territorio nacional, ya sea dentro del espacio aéreo, terrestre o marítimo, bajo la jurisdicción del Estado de la República Oriental del Uruguay, para lo cual contará con personal permanente y calificado.
- (b) Asimismo se contemplará la investigación de accidentes o incidentes graves en los siguientes casos:
 - (1) Aeronaves civiles con matrícula uruguaya que tuvieron lugar en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado.
 - (2) Sucesos que involucren aeronaves con matrícula uruguaya, los cuales no estén contemplados en los párrafos anteriores, y donde la DINACIA considere que se puedan obtener conclusiones y recomendaciones de seguridad beneficiosas a la comunidad aeronáutica nacional.

AIG.7 Excepciones.

- (a) Los casos que se detallan, no se comprenderán en la presente reglamentación:
 - (1) Aeronaves militares, cualquiera sea su nacionalidad.
 - (2) Accidentes o incidentes de paracaidismo.

- (3) Accidentes o incidentes de aviación deportiva (parapentes, alas delta, etc.).
- (4) Incidentes de Tránsito Aéreo.
- (5) Sucesos en tierra, donde no hubiera existido voluntad de vuelo.
- (6) Accidentes o incidentes graves de aeronaves involucradas en actos de interferencia ilícita.

SUBPARTE C: GENERALIDADES**AIG.9 Objetivo de la Investigación.**

- (a) El único objetivo de la investigación de accidentes e incidentes graves será la prevención de futuros accidentes e incidentes, debiéndose determinar las causas probables y emitiendo recomendaciones de seguridad necesarias para evitar su reiteración.
- (b) El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

AIG.11 Custodia, traslado de la aeronave y protección de pruebas.

- (a) Custodia y traslado de la aeronave.
 - (1) La C.I.A.I.A. tomará las medidas oportunas para mantener la custodia eficaz, la cual será requerida a la Policía Aérea Nacional, o en su defecto, a la Autoridad Policial competente, velando por la protección de las pruebas, a fin de evitar nuevos daños, que se cometan robos, saqueos o se causen deterioros y restringiendo el acceso de personas no autorizadas a la escena del suceso.
 - (2) La Policía Aérea Nacional o en su defecto, la Autoridad policial competente, custodiará la zona del suceso, la cual será de acceso restringido, evitando la intervención de personas no autorizadas hasta la llegada de los investigadores de la C.I.A.I.A.
 - (3) La remoción o retiro de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente, sólo podrá practicarse con el consentimiento de la autoridad aeronáutica.
 - (4) Se entenderá que la C.I.A.I.A. es la Autoridad Aeronáutica competente en el lugar del suceso, incluso para la autorización de la remoción o retiro de la aeronave, su contenido o cualquier parte de la misma.
 - (5) La C.I.A.I.A. cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la

persona debidamente asignada por el Estado de Matrícula o el Estado Explotador, según sea el caso.

- (6) La remoción de los restos será responsabilidad del explotador siempre que no mediaran circunstancias que hicieran necesarias su remoción inmediata. En cualquiera de los casos deberá ser autorizada por la C.I.A.I.A.
 - (7) Cuando la aeronave, su contenido o cualquier parte de la misma se encuentre en una zona donde la C.I.A.I.A. considere que no es conveniente conceder el acceso, ésta, en la medida de lo posible, realizará el traslado hasta un punto donde pueda efectuarse la entrega del material sin inconvenientes.
- (b) Protección de pruebas.
 - (1) Las pruebas o indicios concurrentes a un suceso, deberán ser protegidos y registrados.
Los elementos que puedan borrarse, perderse, destruirse o deban cambiarse de posición, deberán preservarse por procedimientos fotográficos u otros medios que se consideren apropiados, según la naturaleza de la prueba.
 - (2) La C.I.A.I.A. velará por la conservación de la escena, prohibiendo a cualquier persona ajena a las que participan en la labor de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes, la remoción o retiro de la aeronave o cualquiera de sus partes, de los elementos afectados, del combustible, de la carga y el equipaje y de los objetos que pudiesen haber concurrido o producido el accidente o incidente grave, salvo que ésta dé su consentimiento.
 - (3) Si por algún motivo la C.I.A.I.A. autorizara a mover o a quitar algún elemento que estuviera involucrado en el suceso, el funcionario de la Policía Aérea Nacional encargado de la custodia, deberá registrar por el medio más eficaz disponible, la ubicación de dicho elemento en la escena del suceso, así como también asentar y verificar la autorización concedida.

El explotador está obligado a preservar las pruebas que contienen los registradores de

vuelo (voz y datos), dejándolos a disposición de la C.I.A.I.A., quien tendrá a su cargo la recuperación y la manipulación de los registradores y de la información contenida, con personal específicamente capacitado, de acuerdo a lo establecido en el presente reglamento, Subparte E, Sección AIG.41, Párrafo(c), subpárrafo (3).

AIG.13 Solicitud del Estado de Matrícula, del Explotador, de Diseño y/o de Fabricación.

- (a) Si el Estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación no fuera del Estado de la República Oriental del Uruguay y cualquiera de ellos solicitara que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado, delegado por la Autoridad Aeronáutica que correspondiera, la C.I.A.I.A. tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud, siempre que se entienda factible con la debida realización de la investigación.
- (b) No obstante, la aeronave podrá ser desplazada lo necesario 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, siempre que no implique retrasos innecesarios para el retorno de la aeronave al servicio.

AIG.15 Garantías para el cumplimiento del RAU AIG

- (a) El cumplimiento del Reglamento Aeronáutico Uruguayo para la Investigación de Accidentes e Incidentes Graves de Aviación Civil se garantiza con:
 - (1) El intercambio sistemático de información y conocimientos del entorno entre el personal aeronáutico y demás personas relacionadas a la actividad aérea.
 - (2) Estableciendo, aplicando, intercambiando y adecuando los sistemas y tecnologías

de trabajo en Investigación de accidentes de aviación.

- (3) Realizando estudios sobre la seguridad de los vuelos y de aquellos aspectos que más inciden en las causas de accidentes e incidentes aeronáuticos.
- (4) Teniendo conocimiento de las regulaciones y normas técnicas emitidas por la DINACIA y sus actualizaciones.
- (5) Dando difusión e instrucción a todo el personal involucrado en la organización y personal directamente involucrado en cualquiera de las fases de la investigación de un suceso, los cuales estarán en la obligación de conocer la presente regulación, debiendo cumplir con sus exigencias.

SUBPARTE D: NOTIFICACION**AIG.17 Obligación de denunciar.**

- (a) Es obligación para todas aquellas personas que tengan conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación civil o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, dondequiera que ocurra, dentro de la jurisdicción de la República Oriental del Uruguay, informar a la autoridad más próxima, la cual estará obligada a comunicarlo a la DINACIA y/o a la C.I.A.I.A..
- (b) Los propietarios, pilotos y/o explotadores de aeronaves darán parte inmediatamente a la autoridad más próxima, los accidentes o incidentes o percances de sus aeronaves.
- (c) Cuando se tratase de un accidente o incidente grave ATC, el proveedor del ATC deberá notificar a la C.I.A.I.A. sobre el suceso.
- (d) Cualquiera sea la autoridad que tome conocimiento de un accidente o incidente grave de aviación civil o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, estará obligada a informar inmediatamente los hechos a la DINACIA y/o a la C.I.A.I.A., por la vía disponible más rápida que esté a su alcance.

AIG.19 Accidentes o Incidentes graves que se producen en el territorio Nacional, en los que intervienen aeronaves de otro Estado contratante.

- (a) Ante la recepción de una denuncia de un accidente o incidente grave de aviación ocurrido en el territorio nacional, la C.I.A.I.A. deberá realizar las comunicaciones y solicitudes de información que estime necesarias a quien corresponda, tanto en el ámbito nacional como a otros Estados, las cuales se realizarán de conformidad a lo establecido en el presente Reglamento, de acuerdo a los métodos establecidos internacionalmente y demás leyes aplicables.
- (b) La C.I.A.I.A., siempre que corresponda, notificará la ocurrencia de un accidente o incidente grave de aviación en el territorio nacional :

- (1) Al Estado de Matrícula
 - (2) Al Estado de Fabricación;
 - (3) Al Estado de Diseño;
 - (4) Al Estado del Explotador
 - (5) A la OACI (cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2250 kg.)
- (c) Sin embargo, cuando la C.I.A.I.A. no esté enterado de un accidente o incidente grave ocurrido en el territorio nacional, será el Estado de matrícula o el Estado explotador - según corresponda-, el que enviará una notificación del suceso al Estado de diseño, al Estado de Fabricación, al Estado del suceso y a la OACI, si correspondiera.
 - (d) Formato y contenido de la notificación.
 - (1) La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo de la siguiente información, sin demorar su envío por falta de información completa.
 - (2) Se realizará de acuerdo al siguiente formato:

- A) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- B) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- C) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- D) nombre del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- E) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;
- F) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- G) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;

H) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;

I) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;

J) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado de Suceso.

K) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;

L) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento, con el investigador encargado y la Autoridad de Investigación de accidentes del Estado del suceso; y

M) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

(e) Idioma.

- (1) La C.I.A.I.A. notificará en español o en uno de los idiomas de trabajo la OACI, teniendo en cuenta el idioma del país receptor y evaluando que la traducción no cause demoras excesivas.

(f) Información Adicional.

- (1) Tan pronto como sea posible, la C.I.A.I.A. remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información que se considere pertinente.

AIG.21 Accidentes o Incidentes Graves de aeronaves de matrícula uruguaya que se producen en el territorio Nacional, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado.

- (a) La C.I.A.I.A. deberá enviar una notificación del accidente o incidente grave de una aeronave de matrícula uruguaya ocurrido en jurisdicción de la República Oriental del Uruguay, en un Estado no contratante al Convenio de Aviación Civil Internacional o en un territorio fuera de cualquier soberanía, con

la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- (1) Al Estado del explotador;
- (2) Al Estado de diseño;
- (3) Al Estado de fabricación; y
- (4) A la OACI, (cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2.250 kg.)

(b) La C.I.A.I.A. no demorará la notificación ante la faltante de algunos datos a incluir en la notificación, salvo que estos sean de carácter sustancial.

(c) Los destinatarios deberán enviar la confirmación de recepción correspondiente a la notificación, la cual se adjuntará al documento remitido.

(d) Sin embargo, cuando la C.I.A.I.A. no tuviera conocimiento de la ocurrencia de un accidente o un incidente grave ocurrido a una aeronave de matrícula nacional, el Estado de suceso o el Estado del explotador, según corresponda, deberá enviar lo más pronto posible, una notificación del suceso correspondiente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y a la C.I.A.I.A..

(e) La C.I.A.I.A., una vez recibida la notificación, deberá enviar una confirmación de recibo al Estado notificador. Asimismo y sin perjuicio de lo anterior, deberá notificar inmediatamente por el medio disponible más eficaz a la Autoridad Aeronáutica Nacional.

(f) Cuando no pueda establecerse claramente la soberanía del lugar del accidente, la C.I.A.I.A. asumirá, siempre que sea posible, la responsabilidad de instruir y realizar la investigación del suceso, salvo que la investigación sea delegada total o parcialmente a otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuo.

(g) Formato. Dichas notificaciones se realizarán con el formato del Informe Preliminar establecido en el Parte AIG, Subparte D, sección AIG.19, párrafo (d) del presente reglamento.

(h) Idioma.

- (1) La C.I.A.I.A. notificará en español o en uno de los idiomas de trabajo la OACI, teniendo en cuenta el idioma del país receptor y evaluando que la traducción no cause demoras excesivas.

(i) Información Adicional.

- (1) Tan pronto como sea posible, la C.I.A.I.A. remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información que se considere pertinente.

AIG.23 Solicitud de Información a otros Estados y participación en la investigación de los Estados notificados de un suceso.

(a) Solicitud de Información a otro Estado.

- (1) Los Estados notificados de un suceso deberán enviar la confirmación de recepción correspondiente a la notificación, la cual se adjuntará al documento remitido.
- (2) Ante el requerimiento de la C.I.A.I.A., el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán, en la medida de lo posible, la información pertinente de que dispongan respecto al vuelo que haya sufrido el accidente o incidente grave y su entorno.

(b) Participación de un representante acreditado en la investigación cuando la C.I.A.I.A. actúa como Estado de suceso..

- (1) De conformidad con el presente Reglamento, así como con lo establecido internacionalmente, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación. De ser así, deberán comunicar a la C.I.A.I.A., el propósito de nombrar a un representante acreditado e informar su nombre y los datos para establecer contacto y, si el representante acreditado hará presencia en alguna etapa de la investigación, se deberá informar la fecha prevista de su llegada.

- (2) Cuando la C.I.A.I.A. actúe como órgano en representación del Estado de suceso, cada Estado involucrado comunicará a ésta si tiene o no, el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, deberá informar su nombre y los datos para establecer contacto y, si el representante acreditado se hará presente en la investigación, la fecha prevista de su llegada.

- (3) La C.I.A.I.A. concederá el derecho a los representantes acreditados, de participar en todos los aspectos que el Investigador Encargado de la Junta de Investigación, bajo autorización del Director de la C.I.A.I.A. así lo determine, y en particular sobre:

- (i) Visitar al lugar del accidente / incidente.
- (ii) Examinar los restos de la aeronave.
- (iii) Obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que se habría de interrogar.
- (iv) Tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes que solicitara.
- (v) Obtener copia de todos los documentos pertinentes que solicitara.
- (vi) Participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos o simulaciones, si la entidad examinadora así lo entiende.
- (vii) Participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo debates relativos al análisis, conclusiones, causas y recomendaciones de seguridad.
- (viii) Aportar todo lo que crea conveniente respecto a los diversos elementos de la investigación.

- (4) Cuando los Estados notificados no hagan uso de su derecho voluntariamente, la C.I.A.I.A. podrá invitar expresamente al Estado de matrícula, Estado del explotador, al Estado de diseño y/o al Estado de fabricación a nombrar un representante acreditado para participar en la investigación de un accidente o incidente grave que involucre una aeronave de más de 2.250 kg, si considerara necesario para el buen fin de la investigación.
 - (5) Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un Representante acreditado, se podrá invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y montaje final de la aeronave a fin de que participen en la investigación, sujetos a las disposiciones del presente reglamento.
 - (6) La C.I.A.I.A. podrá aceptar, previa solicitud, la participación de un experto en calidad de Representante Acreditado un Estado que tenga especial interés sobre la investigación de un accidente de aviación por haber perecido nacionales de su Estado en dicho suceso.
- (c) Designación de un representante acreditado cuando la investigación está a cargo de otro Estado contratante.
- (1) La C.I.A.I.A. podrá nombrar un Representante para participar en la investigación de un accidente o incidente grave donde hayan perecido nacionales, donde quiera que haya ocurrido el suceso, enviando solicitud expresa de participación al Estado de suceso.

SUBPARTE E: INVESTIGACIÓN.**AIG.25 Responsabilidad de la C.I.A.I.A en la Investigación de un suceso. que acaeciera dentro del Territorio Nacional.**

- (a) Cuando el suceso se produzca dentro del territorio nacional, la C.I.A.I.A. instituirá la investigación para determinar las circunstancias del suceso y será responsable de realizarla, si correspondiera. Dicho proceso se desarrollará gozando de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta para llevarlo a cabo, sin detrimento de lo dispuesto en este Reglamento
- (b) La C.I.A.I.A. tendrá la responsabilidad de consultar a los Estados involucrados acerca de la voluntad de participar en la investigación.
- (c) Acerca de delegar responsabilidades.
 - (1) De entenderlo conveniente, por acuerdo mutuo entre los Estados, se podrá delegar parcialmente a otro Estado parte de este proceso, siendo responsabilidad de la C.I.A.I.A. la supervisión de la totalidad del proceso.
 - (2) También se podrá delegar, bajo las condiciones de acuerdo mutuo, todo el proceso en su totalidad, desvinculando a la C.I.A.I.A. de responsabilidades.
 - (3) En todos los casos, la C.I.A.I.A. empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.
- (d) Tendrá la potestad se solicitar toda la información que se crea necesaria, la cual podrá ser interna o externa a la DINACIA, extranjera, pública o privada, dependiendo del caso a investigar; en todos los casos, la información requerida deberá ser remitida con la menor demora posible y por el medio más adecuado que se disponga.
 - (1) La investigación de cuasi-colisiones e impactos con aves que no hubieran producido daños de importancia, a criterio de la C.I.A.I.A., podrán ser investigados por los respectivos organismos competentes de la DINACIA para tal fin.

AIG.27Facilitación de Información.

- (a) Todo Estado deberá facilitar toda la información pertinente que posea, cuando lo solicite la C.I.A.I.A., frente a la investigación de un suceso.
- (b) Todo Estado cuyas instalaciones o servicios hayan sido utilizadas, o normalmente utilizara la aeronave accidentada, facilitará a la C.I.A.I.A., ante su solicitud, la información pertinente que posea.
- (c) Idéntica obligación tendrá la C.I.A.I.A. con relación a otros Estados que solicitaran información acerca de una aeronave accidentada.

AIG.29 Cometidos de la C.I.A.I.A.

- (a) Cométase a la C.I.A.I.A la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación de conformidad con los Arts. 92 a 101 del Código Aeronáutico, debiéndose determinar sus causas probables y emitir las recomendaciones de seguridad necesarias para evitar su reiteración.
- (b) Se constituirá una C.I.A.I.A. ante cada suceso que requiera llevar adelante una investigación técnica, conformada por técnicos y administrativos, la cual dependerá de la magnitud del suceso.
- (c) Dado que en el proceso investigativo se detectan acciones, omisiones o transgresiones, es deber del Investigador mencionarlos, pero sin alterar o abandonar la finalidad de la Investigación que es prevenir la repetición, señalando causas y no sus causantes. Deberán discutirse además aspectos detectados, que si bien no están relacionados con los hechos investigados, pueden ser útiles para prevenir futuros accidentes.
- (d) Serán objeto de investigación los eventos que a continuación se detallan:
 - (1) Mal funcionamiento o falla en el sistema de control;
 - (2) Falla de componentes estructurales de un motor;
 - (3) Falla en vuelo del sistema eléctrico que requiera el uso sostenido de un sistema de emergencia y demande la utilización de una fuente alternativa para mantener

el control del vuelo y de los instrumentos esenciales;

- (4) Falla en vuelo del sistema hidráulico que demande el uso de un sistema de emergencia para el movimiento de las superficies de control;
- (5) Falla de cualquiera de los grupos de potencia;
- (6) Inhabilitación de cualquier miembro de la tripulación de vuelo requerida, para realizar sus funciones normales de vuelo como resultado de lesiones o enfermedades;
- (7) Fuego en vuelo;
- (8) Evacuación de la aeronave donde se emplearon los sistemas de evacuación de emergencia fueron utilizados;
- (9) Colisión o cuasi colisión de la aeronave en vuelo;
- (10) Se afecte la operación por Incursión en pista;
- (11) Daños a la propiedad de terceros.
- (12) Otros que la C.I.A.I.A. considere de interés.

AIG.31 Organización de la investigación.

(a) El proceso de una investigación comprenderá:

- (1) El registro y el análisis de toda la información disponible. Siempre que sea posible se visitará el lugar del suceso a fin de examinar y registrar los restos de la aeronave y entrevistarse con los testigos.
- (2) En cualquier etapa de la investigación se podrán emitir Recomendaciones de Seguridad.
- (3) Siempre que sea posible se determinarán las causas del suceso con el único fin de someterlas a un análisis para que de ellas puedan desprenderse recomendaciones de seguridad a fin de reducir las debilidades detectadas y se confeccionará un Informe Final.

- (b) La organización dependerá de la magnitud y complejidad de la tarea, de la naturaleza del accidente, de la disponibilidad de investigadores y del lugar donde se produjo el suceso.

AIG.33 Investigador encargado.

- (1) Ante la ocurrencia de un evento que deba ser investigado, el Director de la C.I.A.I.A. designará a uno de los miembros permanentes como Investigador a Cargo de la Junta Investigadora de Accidentes, el cual deberá llevar adelante la correspondiente investigación.
- (2) El investigador encargado, velará por proceder siempre de acuerdo a la normativa nacional e internacional dictada en la materia y debiendo cumplir estrictamente con los métodos establecido internacionalmente y lo que se establece en el presente reglamento.
- (3) Será el responsable de la planificación, organización y supervisión de las tareas del equipo investigador, debiendo delegar y coordinar las acciones de los distintos investigadores, a fin de reunir y conservar toda la documentación reunida en la escena del suceso, controlando dicha labor.
- (4) En las reuniones de la Junta, coordinará el esfuerzo de todos los miembros instando al diálogo, de manera de poder relacionar entre sí cada labor, a fin de elaborar el producto final de la investigación.
- (5) Será el responsable y podrá disponer de la integración a las actividades de los representantes acreditados de otros Estados, dentro de la escena del suceso y las actividades enmarcadas en el proceso de investigación, cuando correspondiera.
- (6) Podrá solicitar cooperación de funcionarios, técnicos, expertos, peritos, etc. pertenecientes a la D.I.N.A.C.I.A. o a cualquier institución o persona nacional o extranjera, pública o privada, cuyos conocimientos sean considerados como necesarios, cuando no cuente con personal calificado o encuentre dificultades para abordar determinado aspecto, o necesitare otra opinión sobre

- algún aspecto de la investigación, con el fin de llegar al buen término, respetando el conducto jerárquico correspondiente.
- (7) La participación de los asesores se limitará expresamente a lo expuesto en el presente reglamento, debiendo ser expresamente autorizado por el Director de la C.I.A.I.A. cualquier otro derecho otorgado que no fuera contemplado en dicho compendio.
 - (8) Asimismo de ser necesario, se podrán establecer acuerdos para prestación de personal o servicios, con otros organismos estatales, regionales o de la OACI, en caso de ser necesarios, ante la ocurrencia de un accidente o incidente grave, los cuales deberán ser solicitados por el conducto jerárquico correspondiente.
 - (9) Tendrá acceso sin restricciones a los restos de la aeronave y a sus documentos, así como absoluto control de los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda sin demoras, a un examen de los mismos.
 - (10) Será el responsable de informarse y evaluar los riesgos en el lugar de suceso a fin de impartir órdenes en cuanto a la protección necesaria para trabajar en dicha escena y supervisará que las personas estén trabajando con el equipamiento necesario.
- (a) Integrantes de la C.I.A.I.A.
- (1) Existirán miembros permanentes, a los que se le agregarán los miembros eventuales que sean necesarios durante el curso de la investigación de uno o mas accidentes aéreos.
 - (2) Los miembros permanentes deberán ser personas de reconocida competencia técnica en materia aeronáutica y tendrán formación específica en investigación de accidentes e incidentes de aviación; además, en particular, el Director de la C.I.A.I.A. será un piloto con amplia experiencia de vuelo.
- (3) Ninguna persona bajo ninguna circunstancia podrá participar en la investigación si:
 - (i) existe o existió vínculo familiar, laboral o de estrecha amistad con los involucrados en el suceso o con sus víctimas.
 - (ii) si está o estuvo directamente involucrado con el proceso de certificación del explotador, talleres donde haya sido brindado servicio de mantenimiento a la aeronave en cuestión y/o del personal aeronáutico involucrado directa o indirectamente en el suceso.
 - (4) Son obligaciones de los miembros de la C.I.A.I.A y sus asesores eventuales:
 - (i) Mantener un alto grado de imparcialidad, honestidad e integridad en todos los procesos de la investigación, manejándose y preservando un comportamiento ético en sus actividades laborales, sociales, etc.
 - (ii) Como funcionarios del Estado, evitarán cualquier situación que pueda resultar de hecho o de apariencia una conducta incorrecta o un conflicto de intereses y actuarán de acuerdo a las leyes nacionales, a los métodos establecidos internacionalmente, al presente reglamento y demás normas que regulan las diferentes labores.
 - (iii) Los miembros de la C.I.A.I.A deberán evitar cualquier acción u omisión, esté o no prohibida en el Código Penal u otra legislación vigente que pueda resultar o crear una conducta dudosa, como por ejemplo utilizar bienes o fondos del Estado para obtener beneficios personales, dar tratamiento preferencial a cualquier persona, impedir la eficiencia y/o eficacia de las gestiones del Estado, realizar gastos innecesarios de fondos públicos y afectar la confidencialidad o la integridad del Estado.

AIG.35 Protección, identificación y equipamiento de los investigadores.

- (a) Es responsabilidad del Estado brindar el equipamiento y la protección a los investigadores de los riesgos profesionales, así como el abastecimiento y mantenimiento de los equipos, instrumentos y materiales necesarios para cumplir con la tarea de investigación.
- (b) Ningún miembro de la C.I.A.I.A podrá ingresar al lugar del suceso sin la protección adecuada, si fuera necesaria.
- (c) Todo miembro de la C.I.A.I.A, al hacerse presente en el lugar del suceso, deberá estar debidamente identificado con la credencial que le correspondiera.

AIG.37 Coordinaciones.

- (a) La C.I.A.I.A. facilitará la coordinación entre el Investigador a Cargo y las autoridades intervinientes. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e investigación de las víctimas.
- (b) El investigador encargado llevará adelante todas las coordinaciones que se entiendan necesarias para facilitar su actuación con las autoridades judiciales, militares, policiales, sanitarias, aduaneras, u otras que se requieran, dentro de los límites de sus respectivas competencias.
- (c) A fin de optimizar la labor y enriquecer el material y la documentación, la C.I.A.I.A podrá solicitar a las demás autoridades actuantes, de forma expresa, los registros fotográficos obtenidos y otra información que entienda necesaria para incluir a la investigación.

AIG.39 Trabajo en la escena del suceso.

- (a) Siempre que sea posible, se visitará el lugar del accidente, tomando las medidas oportunas para recopilar, registrar, proteger, conservar y respaldar todas las pruebas y datos que se puedan obtener en torno a la escena de un accidente o incidente grave, por el medio más adecuado que se disponga, de acuerdo a la naturaleza de éstas.

(b) Si se estimara conveniente retener a la aeronave accidentada en su totalidad o alguna de sus partes, la Autoridad Aeronáutica Nacional será la responsable de trasladar y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido durante el período de tiempo que sea necesario a fin de desarrollar la investigación.

(c) Además podrá solicitar, acceder y retener sin restricciones, todo el material y documentación que a su juicio sea necesario o que crea puedan aportar pruebas para instruir a la causa, incluyendo los registradores de vuelo y de voces de cabina, así como también los registros de tránsito aéreo, teniendo potestad para el absoluto control de los mismos, a su solicitud.

(d) Tendrán potestad de tomar declaraciones a los testigos presenciales del suceso, a los involucrados directa o indirectamente y a toda otra persona que entienda sustancial obtener testimonio de sus palabras, debiendo éstas, testificar con la verdad.

(e) El propietario, el explotador, el piloto de una aeronave, así como toda persona natural o jurídica deberá poner a disposición de la C.I.A.I.A., de la forma más inmediata que esté a su alcance, los antecedentes y toda la información solicitada, a fin de facilitar la investigación en cuestión.

(f) Una vez finalizada la fase primaria, bajo responsabilidad del Investigador Encargado de la Junta Investigadora se elaborará el Informe Preliminar, el cual incluirá información acerca de los datos fundamentales del suceso. Asimismo siempre que se estime conveniente, se podrán emitir recomendaciones de seguridad para brindar elementos o herramientas de mejora ante errores, omisiones o defectos detectados en el transcurso de la investigación.

(g) Medidas Urgentes.

- (1) Cualquiera sea la autoridad que fuera informada de un accidente o incidente grave de aviación, deberá adoptar y/o gestionar sin demora, las medidas más urgentes para la asistencia o salvamento

- de las víctimas, así como procurar la extinción de fuego, si hubiere.
- (2) La Autoridad que primeramente se haga presente en la escena del suceso, será la responsable de notificar a la autoridad policial competente (si no fuera ésta), la cual preservará la zona del suceso hasta la llegada de la C.I.A.I.A.
- (3) Si en el lugar de los hechos, se presentara la Policía Aérea Nacional, la responsabilidad de la custodia será de dicha autoridad.
- (h) Acceso y control a la zona del suceso.
- (1) La C.I.A.I.A. tendrá acceso sin restricciones a la zona del suceso, a los restos de la aeronave, así como el absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación, proceda sin demoras a las tareas encomendadas.
- (2) El presente reglamento prohíbe a toda persona ajena a las labores de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes, la remoción o retiro de la aeronave o cualquiera de sus partes, de los elementos afectados, del combustible, de la carga y equipaje y de los objetos que pudiesen haber concurrido o producido el accidente o incidente grave, salvo que la C.I.A.I.A. dé su consentimiento expreso.
- (3) Si por algún motivo se autorizara a mover o a quitar algún elemento involucrado en el suceso, la autoridad responsable de la custodia –en caso de no contar aún con la presencia de la C.I.A.I.A.- en el lugar del suceso, deberá registrar por el medio más eficaz disponible, la ubicación de dicho elemento en la escena del suceso. (Ej.: fotografía, ilustración, etc.), dejando constancia y verificando la autorización concedida.
- AIG.41 Acciones con la aeronave accidentada.**
- (a) Análisis de partes. La C.I.A.I.A. podrá proceder a la realización de exámenes y análisis dentro de las instalaciones de la DINACIA o fuera de ellas, haciéndose cargo de los costos, si estos existieran.
- (b) La conducción de la investigación será efectuada sin recurrir a procedimientos de pruebas de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes.
- (c) Registradores de vuelo. La C.I.A.I.A. podrá solicitar la información contenida en los Registradores de Datos y en los Registradores de Voces de Cabina, etc. de una aeronave accidentada, teniendo derecho de proceder a la lectura de los parámetros contenidos y pudiendo realizar transcripción de los mismos, las cuales serán de carácter reservado hasta la emisión del Informe final, si éstas fueran necesarias mencionarlas en dicho documento:
- (1) El explotador deberá prever e instruir a su personal para facilitar, por los medios que considere adecuados, la conservación de la información contenida en los Registradores de Datos y en los Registradores de Voces de Cabina el FDR de una aeronave accidentada, por un plazo de 30 (treinta) días hábiles, el cual podrá extenderse, a solicitud expresa de la C.I.A.I.A., corriendo a partir de la fecha del suceso.
- (2) Asimismo, de entenderlo conveniente, la C.I.A.I.A. podrá retener bajo su custodia, los registradores de vuelo de una aeronave que sea objeto de investigación, teniendo potestad para realizar los estudios que estime necesarios, así como también obtener la lectura de los datos del Registrador de Datos y del Registrador de Voces de Cabina, siendo responsable ante el propietario y velando por su preservación y cuidado en la manipulación de la pieza.
- (3) La C.I.A.I.A. deberá realizar dicha lectura en instalaciones apropiadas. Esta labor se podrá desarrollar en instalaciones pertenecientes a otros Estados, donde cuente con equipamiento adecuado, debiendo evaluar la capacidad de las instalaciones de lectura, el tiempo que demandaría y su ubicación. Se tendrá en cuenta que el Estado de fabricación y el de diseño normalmente cuenta con los dispositivos requeridos para leer y analizar los datos contenidos en los registradores. Dicha decisión obedecerá

además a la viabilidad de recursos disponibles.

(4) En caso de que una aeronave implicada en un suceso ocurrido en el territorio nacional, aterrizara en otro Estado que no sea este Estado de suceso, el Estado de matrícula o el Estado explotador, a solicitud de la C.I.A.I.A., se deberán proporcionar las grabaciones obtenidas en los registradores de vuelo, y si fuera necesario, los registradores de vuelo.

(5) Idéntica obligación regirá para que, en caso de aterrizar una aeronave en el territorio Nacional la cual se accidentara en otro Estado, y éste último solicitara las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo, o los registradores de vuelo a la C.I.A.I.A. deberá realizar dicha gestión para proporcionar lo que esté a su alcance, con la menor demora posible y por el medio más adecuado que se disponga.

(d) Solicitud de información.

(1) La C.I.A.I.A. podrá solicitar a la División Registro Nacional de Aeronaves y al Departamento de Aeronavegabilidad, en caso de ser una aeronave matrícula uruguaya, toda la información que crea necesaria para incorporar a la investigación.

(2) La C.I.A.I.A. podrá solicitar información a los Talleres Aeronáuticos que le hubieran realizado trabajos a la aeronave accidentada o a algunas de sus partes a fin de investigar sobre su mantenimiento, etc.

(3) Si se tratara de una aeronave extranjera, la C.I.A.I.A. podrá solicitar al Estado de matrícula y/o al Estado explotador, al Estado de diseño o al Estado de fabricación, toda la información que crea necesaria para incluir en la investigación.

AIG.43 Acciones con la tripulación accidentada.

(a) Retención de documentación. El piloto que hubiera sufrido un accidente o incidente grave de aviación, se le requerirán sus documentos aeronáuticos, los cuales deberá facilitar sin

demora alguna, sin distinción de su nacionalidad.

(b) Se entienden por documentos aeronáuticos: licencias y habilitaciones que ostenta, aptitud psicofísica vigente, libro de vuelo completo y toda otra información que se crea conveniente.

(c) Solicitud de información. La C.I.A.I.A. podrá solicitar a la empresa explotadora, -en caso de ser tripulación nacional-, o por intermedio del Estado explotador, -si fuera una tripulación extranjera-, toda la información que crea necesario incorporar a la investigación, la cual deberá ser remitida con la menor demora posible y por el medio más adecuado que se disponga.

(1) Si se tratara de un piloto extranjero, se podrá solicitar al Estado donde hubiera obtenido su habilitación, toda la información que se crea conveniente analizar. Dicho Estado deberá remitir toda la información solicitada, con la menor demora y por el medio más adecuado que se disponga.

(2) Si se tratara de un piloto con Licencia de vuelo emitida por la DINACIA, la C.I.A.I.A. podrá solicitar información acerca de la experiencia, habilitaciones, etc. como personal aeronáutico, al Departamento de Personal Aeronáutico, quien deberá proporcionar los datos solicitados acerca de la/s persona/s que se requieran, remitiéndolo con la menor demora posible y por el medio más adecuado que se disponga.

(d) Declaraciones. La C.I.A.I.A. tendrá potestad de tomar declaraciones a cualquier integrante de la tripulación, de nacionalidad uruguaya o extranjera, quien deberá brindar declaraciones, a fin de indagar acerca de los hechos, de la planificación, organización, etc. Asimismo se les podrá solicitar un informe por escrito detallando cualquier aspecto relacionado con el suceso, debiendo estar, testificar con la verdad.

(e) Información médica y autopsias. Siempre que se entienda necesario, la C.I.A.I.A. solicitará por medio de la Autoridad Policial o directamente a la Autoridad Judicial, la realización del examen toxicológico y de

alcoholemia al piloto accidentado, el cual está obligado a someterse a dichos análisis.

(1) Si se registraran lesiones como consecuencia de un accidente o incidente grave de aviación, la C.I.A.I.A. podrá solicitar toda la información médica y patológica que crea conveniente para incluir en las actuaciones de la investigación, a saber: Informe del médico forense o médico tratante inmediatamente posterior al accidente, Informe del alta otorgada a raíz de la internación por consecuencias del suceso, Informe de antecedentes médicos / patológicos registrados en la historia clínica de cualquier institución pública o privada y otros informes que se crean convenientes analizar.

(2) Podrá solicitar el asesoramiento de cualquier profesional médico que se entienda pertinente a fin de sustanciar la investigación, debiendo emitir a solicitud expresa, un análisis de información o comentario escrito.

(3) Cuando la C.I.A.I.A. realice la investigación técnica de un accidente mortal, gestionará ante la autoridad judicial competente, la autopsia de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, participe en la autopsia de los pasajeros; de los tripulantes de cabina de pasajeros; y de terceros fallecidos que pudieran haberse visto afectados y pudieran ser fuente de información apropiada.

(f) Exámen post-accidente.

(1) Cuando haya ocurrido un accidente en el que se viera involucrado el titular de una licencia de vuelo de la República Oriental del Uruguay, a efectos de determinar el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal involucrado, la C.I.A.I.A. podrá solicitar, -siempre que lo estime necesario-, la realización de los exámenes psicofísicos post accidente, a fin de evaluar aspectos

personales que puedan haber inferido en las causas de un suceso.

(2) El personal aeronáutico requerido tendrá la obligación de realizarse el examen médico post accidente correspondiente.

(3) Realizado el examen post accidente, el Gabinete de Medicina Aeronáutica deberá remitir a la C.I.A.I.A. un informe de la evaluación realizada, con la menor demora posible y por el medio más adecuado que se disponga.

AIG.45 Autoridad judicial.

(a) Si dependiendo del tenor del suceso debiera participar la Justicia, el Investigador Encargado de la Junta de Investigación será el responsable de realizar las coordinaciones necesarias con las autoridades judiciales actuantes, teniendo potestad de solicitar la realización del examen toxicológico y de alcoholemia al piloto accidentado.

(b) A solicitud de la Autoridad Judicial, se podrá enviar una copia autenticada del Informe Final una vez cumplidos los plazos de notificación de los involucrados y que el informe ya se considere de carácter público, teniendo en cuenta que para la C.I.A.I.A., el proceso de investigación culmina con la publicación del presente informe, guardando independencia de la actuación judicial.

(c) Todo trámite judicial o administrativo para atribuir culpas o responsabilidades ante la ocurrencia de un suceso de aviación, será independiente de la investigación llevada a cabo por la C.I.A.I.A.

(d) La C.I.A.I.A. tomará las medidas necesarias para proteger todos los antecedentes que formen parte de una investigación, procurando mantener la mayor reserva y cautela en la entrega de documentación.

AIG.47 Culpa o responsabilidad.

(a) Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad debería ser independiente de toda investigación que se realice, en virtud de las disposiciones de este Reglamento.

- (b) De conformidad con los métodos internacionales, esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando de sus conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.
- (c) Los resultados de la investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente o incidente grave, pudiera ser invocada con arreglo a las leyes vigentes.

AIG.49 Información meteorológica.

- (a) Siempre que se entienda necesario, la C.I.A.I.A. solicitará a la Dirección Nacional de Meteorología la información que crea conveniente, a fin de sustanciar la investigación e incluirla en los obrados.
- (b) La Dirección Nacional de Meteorología remitirá a la C.I.A.I.A. la información solicitada con la menor demora posible y por el medio más adecuado que se disponga.

AIG.51 Notificación a las autoridades de seguridad.

- (a) Si en caso de que una investigación se sabe o se sospecha que hubo lugar un acto de interferencia ilícita, el Director de la C.I.A.I.A. o el Investigador Encargado de la Junta de Investigación, tomará las medidas oportunas para asegurar que inmediatamente se informe del hecho a las autoridades de seguridad de la aviación de todos los Estados interesados, informando al respecto y derivando la investigación a la entidad correspondiente.

AIG.53 Empresa explotadora.

- (a) En caso de ser una empresa nacional o una empresa que contara con oficinas en el territorio nacional, la C.I.A.I.A. podrá solicitar a la Dirección de Transporte Aerocomercial, a la empresa en cuestión y/o a su representante en Uruguay, información acerca de la empresa explotadora relacionada con el suceso en cuestión, la cual deberá remitir dicha información con la menor demora posible y por el medio más adecuado que se disponga.

- (b) De tratarse de una empresa extranjera, sin oficina en Uruguay, se deberá solicitar información por intermedio del Estado explotador, la cual deberá remitir la información solicitada con la menor demora posible y por el medio más adecuado que se disponga.

AIG.55 No divulgación de la información.

- (a) Ningún integrante de la C.I.A.I.A. podrá divulgar por ningún medio, la siguiente información:
 - (1) Todas las declaraciones tomadas a las personas involucradas y testigos, tomadas por la C.I.A.I.A. en el curso de una investigación.
 - (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 suceso.
 - (4) Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas.
 - (5) Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas.
 - (6) Las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

AIG.57 Reapertura de la investigación.

- (a) Si después de cerrada la investigación se obtuvieran nuevas pruebas de suficiente importancia, y los resultados del análisis o sus conclusiones se vieran afectados, la C.I.A.I.A. podrá reabrir la investigación. Sin embargo cuando la C.I.A.I.A. no hubiera actuado como Estado de suceso que realizara la investigación, y tuviera una nueva prueba sustanciosa, se deberá solicitar al Estado que instituyó la investigación, el consentimiento para reabrir la investigación.

- (b) Esta información se podrá incluir únicamente en el Informe Final o en sus apéndices cuando se entienda necesario para el análisis del suceso. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis, no se divulgarán.
- (c) De entender conveniente, se podrá proteger cualquier otra información obtenida en el curso de una investigación.
- (d) Las actuaciones y comunicaciones que la C.I.A.I.A. tenga que realizar con destino a otro organismo, ya sea público o privado, donde se pueda infringir la reserva de información, podrá portar el carácter de Reservado.

AIG.59 Finalización de la investigación.

- (a) No siempre se puede deducir de los hechos, las causas de un accidente, por lo que la investigación debe ser exhaustiva y abarcar todos los factores relacionados al mismo, dando finalización al proceso de investigación cuando se haya llegado a una conclusión coherente con los hechos y las pruebas obtenidas, o cuando se hayan agotado los factores, las pruebas, etc. y no se haya dilucidado una posible causa.
- (b) Toda investigación se dará por finalizada con la publicación del Informe Final en el medio oficial que se determine, a fin de permitir el libre acceso a la información contenida.

SUBPARTE F: INFORMES.**AIG.61 Informe preliminar.**

(a) Despacho.

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

(b) Formato.

Se confeccionará acorde al formato sugerido por el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional. Véase en el presente Reglamento, Subparte D, sección AIG.19, párrafo (d).

AIG.63 Informe de datos sobre accidentes o incidentes graves de aviación.

(a) Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg.

- (1) Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2.250 kg., la C.I.A.I.A. 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.

(b) Accidentes o incidentes graves de aeronaves de más de 5.700 kg.

- (1) Cuando la C.I.A.I.A. realice una investigación sobre un accidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5.700 kg, enviará lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

AIG.65 Informe final.

(a) Siempre que se crea conveniente, la C.I.A.I.A. usará el formato establecido en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual se podrá adaptar a las circunstancias del suceso.

(b) Formato. Se aplicará siempre que sea posible, el formato sugerido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual se detalla a continuación:

Título/Carátula

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 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;*

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

Cuerpo

El cuerpo del informe final comprende los siguientes títulos principales:

- *Información sobre los hechos;*
- *Análisis;*
- *Conclusiones;*
- *Recomendaciones sobre seguridad;*

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

Apéndices. *Los que corresponda.*

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**Reseña del vuelo.**

Breve descripción que contenga la siguiente información:

- 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			

1.3 Daños sufridos por la aeronave.

Breve exposición de los daños sufridos por la aeronave en el incidente (destruida, con graves daños, con ligeros desperfecto 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 licencia,
- 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.

Breve descripción sobre las condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave (deberá incluirse una indicación de las deficiencias conocidas con anterioridad al vuelo y de las surgidas durante el mismo, en el caso de que hayan tenido influencia en el accidente).

Breve exposición sobre la performance si en 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, dense detalles).

Tipo de combustible utilizado.

1.7 Información meteorológica.

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.

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, LDB, PAR, VOR, ayudas terrestres visuales, etc., y su eficiencia en aquel momento.

1.9 Comunicaciones.

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

1.10 Información de aeródromo.

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

1.11 Registradores de vuelo.

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

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.

Información general sobre el lugar del accidente y la forma en que quedaron distribuidos los restos, fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrectos de los componentes. No se suelen dar detalles referentes a 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 estructura 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.

Otra información pertinente no incluida en 1.1 a 1.17.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.

Cuando se hayan utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la descripción del empleo de esas técnicas y menciónense al mismo tiempo sus características principales así como al describir los resultados en las subsecciones apropiadas 1.1 a 1.18.

2. ANÁLISIS.

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

3. CONCLUSIONES.

Enumérense las conclusiones y causas establecidas en la investigación. La lista de las causas debería comprender tanto las causas inmediatas como las otras más profundas endémicas del sistema.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD.

Formúlese brevemente como proceda, toda recomendación efectuada con el objeto de prevenir un accidente y toda medida correctiva resultante.

APÉNDICES

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

(c) Responsabilidad de la C.I.A.I.A.

- (1) La C.I.A.I.A. enviará una copia del proyecto de informe final a todos los Estados que participaron de una u otra forma en la investigación, invitándolos a emitir comentarios y fundamentos, haciéndolos llegar lo antes posible.
- (2) El Proyecto de informe final se enviará a:
 - (i) El Estado de matrícula;
 - (ii) El Estado del explotador;
 - (iii) El Estado de diseño y
 - (iv) El Estado de fabricación.
 - (v) A la OACI cuando se trate de aeronaves de una masa superior a los 5.700 kg.
- (3) En el caso de que la C.I.A.I.A. recibiera comentarios de uno de estos Estados en un plazo no mayor a 60 días, a contar desde la fecha de envío de dicho proyecto, se enmendará el informe o se anexará la esencia del comentario recibido.
- (4) Si pasado los 60 días de enviado el proyecto de informe final, aún no se han recibido comentarios, la C.I.A.I.A. podrá hacer circular el Informe Final, a menos que alguno de los citados Estados hubiera pedido una prórroga y ésta hubiera sido otorgada.
- (5) Asimismo, el Estado del explotador podrá enviar una copia del informe final al

explotador, a fin de que pueda emitir comentarios al respecto por medio de su Estado, respetando siempre el plazo estipulado en el presente reglamento.

- (6) El Director de la C.I.A.I.A. podrá otorgar, con previo acuerdo de los Estados involucrados en la investigación, un plazo mayor a 60 días con el fin de recibir los comentarios al proyecto enviado.
- (d) Consentimiento de divulgación de información.
- (1) La C.I.A.I.A. no pondrá en circulación, ni publicará, ni dará acceso a un proyecto de informe final realizado por otro Estado, sin el consentimiento expreso de éste, a menos que el Estado investigador ya haya difundido o hecho público tal informe.
 - (2) Asimismo, otro Estado que recibiera de la C.I.A.I.A. un proyecto de informe final, no podrá publicarlo, ni permitir el acceso al documento, ni ponerlo en circulación, cuando no haya sido expresado un consentimiento por la Autoridad Aeronáutica Nacional, avalando la acción.
- (e) Comunicaciones. Difusión del informe final.
- (1) En pro de la prevención de accidentes, la C.I.A.I.A., al culminar la investigación de un accidente o incidente grave, hará público el informe final.
 - (2) Siempre que sea posible, se finalizará la investigación antes de los 12 meses luego de la fecha del suceso. De lo contrario y de entenderlo conveniente, debería hacer público un informe interino en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad que se haya suscitado.
 - (3) Cuando la C.I.A.I.A. haya realizado la investigación sobre un accidente o incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5.700 kg. y haya hecho público un informe final, deberá enviar a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final.

AIG.67 Recomendaciones en materia de seguridad.

- (a) Cuando la C.I.A.I.A. fuera responsable de la investigación de accidentes o incidentes graves recomendará, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, a las autoridades que correspondiera, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación. Asimismo y cuando entraran en juego documentos de la OACI, tendrá derecho de realizar recomendaciones a esa Organización, adjuntándose al Informe Final, una carta indicando las medidas concretas que se proponen.
- (b) Medidas en relación a las recomendaciones de seguridad
 - (1) Cuando la C.I.A.I.A. reciba recomendaciones en materia de seguridad de otro Estado, comunicará al Estado que haya formulado la propuesta las medidas preventivas que se han tomado o se proyectan tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

SUBPARTE G: NOTIFICACIÓN ADREP**AIG.69 Informe Preliminar.**

(a) Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg.

(1) Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg, donde la C.I.A.I.A lleve a cabo la investigación, enviará el informe preliminar:

- (i) al Estado de matrícula y/o al Estado del suceso, según corresponda;
- (ii) al Estado del explotador;
- (iii) al Estado de diseño;
- (iv) al Estado de fabricación;
- (v) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
- (vi) a la Organización de Aviación Civil Internacional.

(b) Accidentes de aeronaves de 2.250 kg o menos.

(1) Cuando se trate de un accidente de una aeronave y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la C.I.A.I.A, si actuara como el Estado que realice la investigación, enviará el informe preliminar:

- (i) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- (ii) al Estado del explotador;
- (iii) al Estado de diseño;
- (iv) al Estado de fabricación; y
- (v) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

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

(3) Despacho. El informe preliminar se enviará dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente a menos que

se haya enviado anteriormente el informe de datos sobre el accidente/incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible.

AIG.71 Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

(a) Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg.

(1) Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2 250 kg, la C.I.A.I.A., si actuara como el Estado que realice la investigación enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional.

(b) Información adicional.

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

(c) Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg.

(1) La C.I.A.I.A, al realizar una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg, enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

(2) Las disposiciones de esta Subparte pueden requerir dos informes separados por cualquier accidente o incidente:
Informe preliminar.
Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

SUBPARTE H: PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.

- (a) La C.I.A.I.A. analizará la información contenida tanto en los informes sobre accidentes o incidentes graves como de la base de datos, a fin de recomendar cualquier medida preventiva que se crea necesaria.
- (b) La DINACIA, a través del Formulario de Notificación de Incidentes y/o desviaciones operacionales establece su sistema de notificación voluntaria de eventos; la información originada por este sistema no podrá ser empleada para la aplicación de sanciones y será obligación proteger dicha fuente.

AGI.73 Análisis de datos – Medidas preventivas.

- (a) La DINACIA dispondrá de una base de datos la cual será utilizada para analizar asuntos relacionados con la seguridad operacional, elaborando las estadísticas que entienda oportunas para detectar e ilustrar la situación

y evolución en esa materia, facilitando el intercambio de información.

- (b) Además de las recomendaciones sobre seguridad dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso de los estudios sobre seguridad operacional.

AIG.75 Intercambio de información sobre seguridad operacional.

- (a) La C.I.A.I.A. facilitará el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional.

**APÉNDICE A
TABLA DE VERIFICACIONES PARA NOTIFICACION E INFORMES.**

NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES

PROCEDENTE DE	RESPECTO DE	DESTINATARIO	REF. EN ANEXO 13
Estado del Suceso	Sucesos Internacionales: Aeronaves de todo tipo.	Estado de matrícula. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación. OACI (cuando la aeronave supere los 2250 kg.)	4.1
Estado de Matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de mas de 2250 kg.	Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación. OACI (cuando la aeronave supere los 2250 kg.)	4.8

INFORME FINAL – ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES DONDEQUIERA QUE OCURRAN.

PROCEDENTE DE	TIPO DE INFORME	RESPECTO DE	DESTINATARIO	REF. EN ANEXO 13
Estado que realiza la investigación.	INFORME FINAL	Aeronaves de todo tipo	Estado que instituye la investigación. Estado de matrícula. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación. Estado interesado por perecer nacionales. Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores.	6.4
		Aeronaves de mas de 5700 kg.	OACI	6.7

INFORME ADREP – ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES DONDEQUIERA QUE OCURRAN

PROCEDENTE DE	TIPO DE INFORME	RESPECTO DE	DESTINATARIO	REF. EN ANEXO 13
Estado que realiza la investigación.	INFORME PRELIMINAR	Accidentes de aeronaves de mas de 2250 kg.	Estado de matrícula o Estado del suceso. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación. Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores. OACI	7.1
		Accidentes de aeronaves de 2250 kg. o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés.	Idem, excepto OACI.	7.2
	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	Accidentes de aeronaves de mas de 2250 kg.	OACI	7.5
	INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	Accidentes de aeronaves de mas de 5700 kg.	OACI	7.7

ADJUNTO A
LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES DE INTERÉS PARA LA INVESTIGACIÓN.

- (a) Los incidentes que se enumeran a continuación, constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves y son de principal interés para la OACI:
- (1) Cuasi colisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva. Impacto contra el suelo sin pérdida de control.
 - (2) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o comprometida. Despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida con una separación apenas suficiente respecto a los obstáculos.
 - (3) Aterrizajes o intentos de aterrizajes en pista cerrada o comprometida. Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
 - (4) Incendio o humo producido en la cabina de pasajeros, en los compartimentos de carga o en los motores, aún cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores. Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
 - (5) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores que no clasifiquen como accidente.
 - (6) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de esta.
 - (7) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
 - (8) Cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia.
 - (9) Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos, demasiado largos o salidas de la pista por el costado.
 - (10) Falla de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
 - (11) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.