

- b) Ninguna persona deberá operar un vehículo ultraliviano motorizado dentro de una zona de espacio aéreo controlado a menos que mantenga comunicación VHF de dos vías con la dependencia del ATC.

104.55 Mínimos requeridos para los campos de aterrizaje de Ultralivianos.

- a) El campo de aterrizaje deberá tener una longitud mínima de pista de trescientos (300) metros y un ancho mínimo de pista de quince (15) metros.
- b) En la prolongación de cada cabecera existirá una zona de seguridad de veinticinco (25) metros de largo del eje longitudinal y a cada lado de la pista deberá existir una franja de seguridad de diez (10) metros. En cualquier caso la longitud máxima de la pista, incluyendo las zonas de seguridad, no podrá exceder de cuatrocientos (400) metros.
- c) La ubicación de los campos de aterrizaje para la operación de ultralivianos motorizados deberá ser aprobada previamente por los departamentos de Navegación Aérea y Aeródromos de la DGAC.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los once (11) días del mes de marzo del año dos mil cuatro (2004); años 161 de la Independencia y 141 de la Restauración.

HIPÓLITO MEJÍA

Dec. No. 336-04 Que establece el Reglamento sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 336-04

CONSIDERANDO: Que la obligación del Estado Dominicano de adoptar en su derecho positivo las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional de fecha del 1944, de conformidad con lo dispuesto en los Artículos, 37, 38, a dicho Convenio.

CONSIDERANDO: Que el Anexo 13 al Convenio, contiene todo lo relativo a las normas y métodos recomendados para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

CONSIDERANDO: Que en formulación de sus reglamentos nacionales, los Estados deberán procurar obtenga el más alto grado de uniformidad con las regulaciones internacionales.

VISTO el Convenio de Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944.

VISTA la Ley No.505, de Aeronáutica Civil de fecha 10 de noviembre del 1969.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO No. 13, SOBRE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE E INCIDENTE DE AVIACIÓN CIVIL

ARTÍCULO 1.- Se pone en vigor el Reglamento Aeronáutico Dominicano No. 13 sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, según se detalla a continuación:

INDICE

PREAMBULO

CAPÍTULO 1. Definiciones

CAPÍTULO 2. Aplicación

CAPÍTULO 3. Generalidades

- 3.1 Objetivo de la investigación
 - Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave
 - Responsabilidad del Estado del suceso
- 3.2 Generalidades
- 3.3 Solicitud el Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación
- 3.4 Cesión de la custodia

CAPÍTULO 4. Notificación

- 4.1 Generalidades
- 4.2 Formato y contenido
- 4.3 Idioma
- 4.4 Información Adicional
 - Responsabilidad del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación
- 4.5 Información-Participación
 - Accidentes o Incidentes graves que se producen en el territorio del Estado de matrícula, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado
 - Responsabilidad del Estado de matrícula
- 4.8 Envío
 - Responsabilidad del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación
- 4.9 Información-Participación

CAPÍTULO 5. Investigación

- Responsabilidad por la institución y realización de la investigación
- Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado contratante
- 5.1 Estado del suceso
 - Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado no contratante
- 5.2 Estado de matrícula
 - Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier Estado
- 5.3 Estado de matrícula
 - Organización y realización de la investigación
 - Responsabilidad del Estado que realiza la investigación
- 5.4 Generalidades
- 5.5 Investigador encargado-Designación
- 5.6 Investigador encargado-Acceso y control
- 5.7 Registradores de vuelo-Accidentes e incidentes
- 5.9 Autopsias
- 5.9.1 Exámenes médicos
- 5.10 Coordinación –Autoridades judiciales
- 5.11 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación
- 5.12 No divulgación de la información
- 5.13 Reapertura de la investigación
 - Responsabilidad de todo otro Estado
- 5.14 Información – Accidentes e incidentes
 - Responsabilidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador
- 5.16 Registradores de vuelo – Accidentes e incidentes graves
- 5.17 Información orgánica
 - Participación en la investigación
 - Participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación
- 5.18 Derechos
- 5.22 Obligaciones
 - Participación de otros Estados

- 5.23 Derechos
 - Prerrogativa del representante acreditado
- 5.24 Asesores
- 5.25 Participación
- 5.26 Obligaciones
 - Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente
- 5.27 Derechos y prerrogativas

CAPÍTULO 6. Informe Final

- Responsabilidad de todo Estado
- 6.2 Divulgación de la información –Consentimiento
 - Responsabilidad del Estado que realiza la investigación
- 6.3 Consultas
- 6.4 Estados que reciben la información
- 6.5 Difusión del informe final
- 6.8 Recomendación en materia de seguridad
 - Responsabilidad del Estado que recibe recomendaciones en materia de seguridad
- 6.10 Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad

CAPÍTULO 7. Notificación ADREP

- Informe preliminar
- Responsabilidad del Estado que realiza la investigación
- 7.1 Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg
- 7.2 Accidentes de aeronaves de 2250 kg o menos
- 7.3 Idioma
- 7.4 Despacho
 - Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación
 - Responsabilidad del Estado que realiza la investigación
- 7.5 Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg
- 7.6 Información adicional
- 7.7 Incidentes de aeronaves de más de 5700 kg

CAPÍTULO 8. Prevención de accidentes

- 8.1 Sistemas de notificación de incidentes
- 8.4 Sistemas de bases de datos
- 8.6 Análisis de los datos –Medidas preventivas
- 8.9 Intercambio de información sobre seguridad operacional

APENDICES

APENDICE I Formato del informe final

APENDICE II Ejemplo de Notificación

APENDICE III Medidas a tomar en el lugar del accidente

APENDICE IV Instrumental de trabajo

APENDICE V Lista de ejemplos de incidentes graves

ENMIENDAS

REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRIGENDOS

[illegible][illegible]

PREAMBULO

De conformidad con el Convenio de Chicago del año 1944, del cual la República Dominicana es signataria, ratificado mediante la Resolución No. 964 del Congreso Nacional, publicada en la Gaceta Oficial No.6331 de fecha 25 de septiembre del año 1945, para el fiel cumplimiento de dicho instrumento legal y sus anexos, este Reglamento se ha elaborado en base a las disposiciones contenidas en el anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Novena Edición de julio del 2001, actualizado hasta su décima Enmienda y el Doc. 9756 AN/965, Parte I, Organización y Planificación, Primera Edición-2000, con el propósito de que el país cuente con una legislación apropiada para cuando ocurra un accidente de aviación abrir una encuesta sobre las circunstancias del mismo y que defina los derechos y atribuciones de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, la cual ha de estar autorizada por legislación a tener acceso inmediato e ilimitado a todos los elementos pertinentes, sin tener que conseguir previamente el permiso de órganos judiciales o de otras autoridades, teniendo en cuenta que los accidentes de aviación pueden ser objeto no solamente de una investigación técnica sino también de una encuesta judicial.

El propósito fundamental de la realización de una encuesta sobre un accidente de aviación es el de determinar los hechos, condiciones y circunstancias pertinentes con miras a establecer la causa probable del mismo, lo que servirá para que se puedan tomar las medidas apropiadas tendientes a evitar la repetición del accidente y de los factores que lo hicieron posible. Otro propósito igualmente importante es el de determinar los hechos, condiciones y circunstancias referentes a la supervivencia o no de los ocupantes de la aeronave, y a la idoneidad de ésta para el aterrizaje violento.

La encuesta referente a un accidente de aviación no debiera tener carácter acusatorio, ya que su fin es el de adoptar medidas correctivas y no punitivas; por las mismas razones, la determinación de la culpa o la responsabilidad no debiera estar incluida entre los cometidos de las autoridades encargadas de la investigación de accidente de aviación ya que esta función normalmente constituye una prerrogativa de las autoridades judiciales. No obstante, es inevitable que a veces se revele claramente que hubo actos u omisiones por parte de determinadas personas, o entidades, y en tales casos quienes realicen la encuesta tienen el deber de mencionarlas. Toda declaración de este tipo no debe alterar la finalidad de la investigación de los accidentes de aviación, que es primordialmente señalar las causas del accidente y no quienes fueron los causantes: esto último incumbe a otros.

NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

CAPITULO 1. DEFINICIONES

1.2 Definiciones.-

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en este Reglamento para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, tienen los significados siguientes:

Accidente : Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo 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:

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 al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en la hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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

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

Autoridad de Aviación Civil (AAC). Dirección General de Aeronáutica Civil. (DGAC).

Causas. Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.

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 esta 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, corresponde al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre del 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.

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

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

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

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

Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación. Dependencia de la DGAC, encargada de la organización, realización y control de la investigación de accidentes e incidentes graves en el territorio nacional y aguas jurisdiccionales.

Lesión grave. Cualquier lesión sufrida por un apersona 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 otra quemaduras que afecten mas 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.

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.

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

Representante acreditado. Persona designada por un Estado en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

CAPITULO 2. APLICACION

2.1 Las especificaciones de este Reglamento se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes de aviación en que esté involucrado cualquier tipo de aeronave, con excepción de las militares, que ocurran dentro del territorio nacional y aguas jurisdiccionales 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.

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

2.3 La Junta Investigadora de Accidentes o Incidentes de Aviación (JIAIA), dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), es la encargada de realizar la investigación de todo accidente o incidente de aviación en que esté involucrado cualquier tipo de aeronave, con excepción de las militares ocurrido dentro del territorio nacional y aguas jurisdiccionales.

CAPITULO 3. GENERALIDADES

OBJETIVO DE LA INVESTIGACION

3.1 El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

PROTECCION DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE

Responsabilidad del Estado del Suceso

Generalidades

3.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) 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 cometan robos o se causen deterioros.

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

3.3 Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, la Dirección General de Aeronáutica Civil tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo preciso para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

Cesión de la custodia

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

CAPITULO 4. NOTIFICACION

Generalidades

4.1 Toda persona que tome conocimiento de un accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicar el hecho a la autoridad mas próxima con el fin de que el mismo llegue por la vía más rápida a conocimiento de la Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, o del organismo militar o policial mas cercano y prestar debido auxilio a las personas que se encontraren en despoblado, abandonadas o heridas, siempre que esta ayuda no le reporte daño grave.

4.1.1 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, lo comunicará de inmediato a la Dirección General de Aeronautica Civil, quien a su vez referirá dicha información a la Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, debiendo la autoridad de que se trate establecer o gestionar una guardia en el lugar del accidente, hasta la llegada del personal encargado de la investigación.

4.1.2 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 Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

4.1.3 Los propietarios, pilotos u operadores de aeronaves no militares darán parte sin tardanza, a la Dirección General de Aeronáutica Civil, de los accidentes e incidentes que sufran sus aeronaves.

4.1.4 Cuando una aeronave de matrícula dominicana no militar sufra un accidente o incidente en el extranjero, el piloto al mando o cualquier miembro de la tripulación, si está en condiciones de hacerlo, o el propietario, el explotador, o el fletador de la aeronave, deberá inmediatamente notificarlo a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Responsabilidad cuando intervengan aeronaves de otro Estado contratante

4.1.5 La Dirección General de Aeronáutica Civil 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, en el caso de que la aeronave involucrada tenga una masa máxima de más de 2250 Kg.

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

Formato y contenido

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

- a) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d) 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 del suceso;
- k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;

- l) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la autoridad de investigación de accidentes del Estado del suceso; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

Nota: El Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Parte —I Organización y planificación (Doc. 9756) contiene texto de orientación que se refiere a la preparación de los mensajes de notificación y a los arreglos que han de concertarse para su pronta entrega al destinatario.

Idioma

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

Información Adicional

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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRICULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACION

Información—Participación

4.5 La Dirección General de Aeronáutica Civil deberá acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave recibido, acontecido a una aeronave matrícula dominicana.

4.6 Al recibirse la notificación, la Dirección General de Aeronáutica Civil suministrará al Estado del suceso, tan pronto como sea posible, la información pertinente de que disponga respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación, asimismo informará al Estado del suceso si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado, indicándose el nombre y datos para establecer contacto y, la fecha prevista de su llegada.

4.7 Al recibir la notificación, la Dirección General de Aeronáutica Civil suministrará al 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 DEL ESTADO DE MATRICULA, EN UN ESTADO NO
CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO**

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRICULA

Envío

4.8 Cuando la DGAC instituye la investigación de un accidente o incidente grave, la DGAC enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en 4.2 y 4.3 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.

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE
DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACION**

Información—Participación

4.9 El Estado del explotador, Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (Véase 4.1.5)

4.10 Al recibir la notificación, la Dirección General de Aeronáutica Civil, suministrará al estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que disponga respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave. Cada Estado también comunicará al Estado de matrícula si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de su llegada.

4.11 Al recibir la notificación, la DGAC suministrará al Estado de matrícula, 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.

CAPITULO 5. INVESTIGACION

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCION Y REALIZACION DE LA INVESTIGACION

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE

Estado del suceso

5.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente o incidente grave en que esté involucrado cualquier tipo de aeronave, con excepción de las militares, dentro del territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales y será responsable de realizarla, pero podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, por acuerdo y consentimiento entre las Partes, quedando a cargo de la autoridad aeronáutica dominicana, emplear todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

5.1.1 La DGAC podrá suspender temporalmente las licencias correspondientes de los miembros de la tripulación involucrados en un accidente de aviación, durante el tiempo que estime necesario la JIAIA. Lo mismo podrá ser aplicado en casos de incidentes de aviación de considerarse necesario.

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

Estado de matrícula

5.2 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 Dirección General de Aeronáutica Civil 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

Estado de matrícula

5.3 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 DGAC asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

5.3.1 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 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, por acuerdo y consentimiento mutuos.

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACION

Nota.- El manual de investigación de accidentes de aviación (Doc 6920 de la OACI) contiene texto de orientación para la organización, realización y control de la investigación.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACION

Generalidades

5.4 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Graves de Aviación, dependencia de la DGAC, gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, sin detrimento de lo dispuesto en este Reglamento. La investigación comprenderá lo siguiente:

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

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

5.4.1 Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad deberá ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones del presente Reglamento.

Investigador encargado -Designación

5.5 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación es una dependencia de la DGAC, y es la encargada de la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación en el territorio nacional. La investigación de todo accidente e incidente de aviación se iniciará inmediatamente haya sido éste reportado a la DGAC.

Investigador encargado - Acceso y control

5.6 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de aviación 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.

5.6.1 De considerarlo procedente, la DGAC 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.

Registradores de vuelo— Accidentes e incidentes

5.7 Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. La Dirección General de Aeronáutica Civil tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

5.8 En caso de que la DGAC 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.

Autopsias

5.9 Cuando La Dirección General de Aeronáutica Civil realice la investigación de un accidente mortal, se encargará de realizar una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

Exámenes médicos

5.9.1 Cuando corresponda, la DGAC deberá encargarse de realizar el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuaría un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible.

Coordinación —Autoridades judiciales

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

Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

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

No divulgación de la información

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

- a) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
- b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas; y
- e) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

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

Reapertura de la investigación

5.13 Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la DGAC deberá proceder a reabirla. En el caso que la investigación se haya delegado en otro Estado, dicho Estado podrá reabrir la investigación con la previa autorización de la DGAC.

RESPONSABILIDAD DE TODO OTRO ESTADO

Información—Accidentes e incidentes

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

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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRICULA Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR

Registradores de vuelo—Accidentes e incidentes graves

5.16 En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, la DGAC, a solicitud del Estado que realiza la investigación, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

Información orgánica

5.17 Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, la DGAC proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

PARTICIPACION EN LA INVESTIGACION

Nota: — Nada en este Reglamento tiene la intención de implicar que el representante acreditado y los asesores de un Estado hayan de estar siempre presentes en el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación.

PARTICIPACION DEL ESTADO DE MATRICULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACION

Derechos

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

Nota.—Nada en esta norma trata de impedir que el Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave solicite participar en la investigación del accidente.

5.19 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 DGAC deberá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por la DGAC.

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

5.21 Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, la DGAC 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 DGAC.

Obligaciones

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

PARTICIPACION DE OTROS ESTADOS

Derechos

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

Nota.— Todo Estado que proporcione una base para las operaciones de investigación en el lugar del accidente, o bien que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento o de recuperación de los restos de la aeronave, podrá también tener derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO

Asesores

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

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

Participación

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

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

Obligaciones

5.26 Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) proporcionarán a la DGAC 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 DGAC.

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

Derechos y prerrogativas

5.27 Un Estado que tenga especial interés en un accidente 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 DGAC para nombrar un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información factual pertinente;
- c) participar en la identificación de las víctimas;
- d) ayudar en la interrogación de los pasajeros supervivientes que son nacionales del Estado del experto; y
- e) recibir copia del informe final.

CAPITULO 6. INFORME FINAL

6.1 Deberá utilizarse el formato del informe final que figura en el Apéndice1. Sin embargo, podría adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.

RESPONSABILIDAD DE TODO ESTADO

Divulgación de la información — Consentimiento

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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACION

Consultas

6.3 La DGAC enviará una copia del proyecto del informe final a todos los Estados que participaron en la investigación, invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe. El proyecto de informe final de la investigación se enviará, para comentarios, según corresponda:

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

En el caso de que la DGAC 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 DGAC no recibe

comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en 6.4, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.

Nota: — 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.

6.3.1 La DGAC 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 La DGAC 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.

Estados que reciben la información

6.4 Cuando la DGAC 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 nacionales; y
- f) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

Difusión del informe final

6.5 En pro de la prevención de accidentes, cuando la DGAC realice la investigación de un accidente o incidente hará de público conocimiento el informe final lo antes posible.

6.6 Cuando la DGAC 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 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.

6.7 Cuando la DGAC haya realizado la investigación sobre un accidente o un incidente 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 un ejemplar del informe final.

Recomendaciones en materia de seguridad

6.8 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación recomendará, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

6.9 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación enviará, de ser necesario, todas las recomendaciones en materia de seguridad dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esa Organización.

Nota: — Si los informes finales comprenden recomendaciones en materia de seguridad dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esa Organización, debe adjuntarse a ellos una carta indicando las medidas concretas que se proponen.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE RECIBE RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD

Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad

6.10 Cuando la DGAC 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 proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

CAPITULO 7. NOTIFICACION ADREP

INFORME PRELIMINAR

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACION

Accidentes de aeronaves de más de 2250 Kg.

7.1 Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg., la DGAC 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.

Accidentes de aeronaves de 2250 Kg. o menos

7.2 Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en 7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la DGAC 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.

Idioma

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

Despacho

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

INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES DE AVIACION

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACION

Accidentes de aeronaves de más de 2250 Kg.

7.5 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2250 Kg., la DGAC 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.

Información adicional

7.6 La DGAC deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

Incidentes de aeronaves de más de 5700 Kg.

7.7 Si la DGAC realiza una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5700 Kg., la DGAC enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional. Véase apéndice V de este Reglamento.

CAPITULO 8. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Sistemas de notificación de incidentes

8.1 La DGAC establecerá un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.

8.2 La DGAC deberá establecer 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 Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

Nota: — El manual de prevención de accidentes (Doc 9422) contiene orientación relativa a los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatoria como voluntaria.

Sistemas de bases de datos

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

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

Nota: — Los textos de orientación atinentes a las especificaciones sobre dicha base de datos los proporcionará la OACI a pedido del Estado.

Análisis de los datos—Medidas preventivas

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

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

8.8 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 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.

Intercambio de información sobre seguridad operacional

8.9 La DGAC deberá promover el establecimiento de redes de compartición 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.

APENDICE I

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 de aviación (Doc 6920), 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.

Síntesis. 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

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

Apéndices. Los que corresponda.

1. INFORMACION 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			

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).
- 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, dénse detalles.)
- c) Tipo de combustible utilizado.

1.7 Información meteorológica

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

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

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

1.10 Información de aeródromo. Información pertinente referente al aeródromo, a sus instalaciones y servicios y al estado de los mismos, o al área 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.** Otra información pertinente no incluida en 1.1 a 1.17.

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

APENDICE II EJEMPLO DE NOTIFICACION

<i>Información exigida</i> (Véase 4.2)	Ejemplo
a) en el caso de accidentes la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves INCID;	a) ACCID;
b) fabricante, modelo, marca de nacionalidad y de matrícula y número de serie de la aeronave;	b) Boeing 737-200, Reino Unid, G-AMSW, número de serie 20280;
c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;	c) Derby Aviation;
d) nombre del piloto al mando;	d) Comandante X;
e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;	e) 7 de octubre de 1983 a las 1314 horas, hora local;
f) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;	f) London/Heathrow-Perpignan/Riversaltes;
g) lugar del accidente o incidente señalando algún punto geográfico de fácil identificación, más latitud y longitud; ¹	g) 12 km al sur de Prades, 42-33 N, 02-26 W, elevación 2 200 m;
h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros: muertos y gravemente heridos; ²	h) seis miembros de la tripulación y 57 pasajeros a bordo, todos mortalmente heridos; otros: ninguno;
i) lo que se sepa sobre la naturaleza del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;	i) la aeronave chocó con la ladera de una montaña en el macizo Canigou. Aeronave incendiada;
j) indicación del alcance de la investigación que se propone realizar o delegar el Estado del suceso;	j) investigación por parte de las autoridades francesas;
k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave; y	k) zona montañosa, de difícil acceso y nieves perpetuas;
l) identificación de la autoridad remitente.	l) Bureau Enquêtes-Accidents. París, Francia. Para mayores detalles,.

sírvase comunicarse con el señor X en (números de teléfono y facsímile, y dirección de correo electrónico).

1. Puede que sea útil el indicar la elevación del lugar del accidente, si se conoce.
 2. Es más práctico indicar el número de personas a bordo primero (tripulación, pasajeros) y después las heridas sufridas.
-

- APENDICE III -

MEDIDAS A TOMAR EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE

3.1 Primeras medidas

3.1.1 Por lo general los bomberos y la policía local son los primeros que llegan al lugar de un accidente aéreo, por lo que es importante obtener su cooperación para asegurarse de que no se pierden los vestigios transcendentales del accidente 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 jefatura investigadora de accidentes 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 toca 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.

3.1.2 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 puedan examinarlos y tomar las notas correspondientes. De igual modo, los efectos personales no deben tocarse ya que el emplazamiento de los mismos puede que sirva 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.

3.1.3 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

3.2 SEGURIDAD

3.2.1 Al notificársele un accidente, el jefe investigador debe comprobar inmediatamente que se han tomados 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.

3.2.2 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.

3.2.3 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);
- e) proteger la propiedad privada;
- d) admitir al lugar del accidente únicamente las personas autorizadas por la jefatura investigadora de accidentes aeronáuticos; y

- e) proteger y preservar, en lo posible, las marcas que haya hecho la aeronave en el terreno.

3.3 Precauciones en el caso de carga peligrosa

3.3.1 La jefatura investigadora de accidentes 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 y cultivos de bacteria.

3.3.2 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.

3.3.3 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.

3.4 EQUIPO PROTECTOR PERSONAL CONTRA PELIGROS BIOLÓGICOS

A continuación se presentan orientaciones generales respecto al equipo protector que deben emplear los investigadores de accidentes en el lugar del mismo. 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 desechables 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.

APENDICE IV

4.1 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.

Nota 2. — En el Apéndice III se consigna una lista de lo que constituye el equipo protector contra peligros biológicos.

4.1.1 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.

4.1.2 EQUIPO TOPOGRAFICO

Mapas a gran escala de la zona del accidente.

Brújula

Receptor del sistema mundial de determinación de la posición.

Equipo topográfico láser

Clinómetro

Computadora de navegación, transportador y compás de punta fija

Cinta de medir, de por lo menos 20m de largo, y una regla de 30 cm.

Un rollo de cuerda, de 50 a 300 m de largo

4.1.3 MATERIALES DE SEÑALIZACION

Etiquetas, cartelas 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.

4.1.4 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 antielectrizantes (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

4.1.5 ARTICULOS 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 flash 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.

APENDICE V

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

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

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

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

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.

Impacto contra el suelo sin pérdida de control.

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.

Aterrizajes o intentos de aterrizaje en pista cerrada o comprometida.

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

Incendio o humo producido 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 que no se clasifiquen como accidente.

Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de ésta.

Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.

Cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia.

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

Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que 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.

ARTICULO 2.- Envíese a la Dirección General de Aeronáutica Civil para los fines correspondientes.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de abril del año dos mil cuatro (2004); años 161 de la Independencia y 141 de la Restauración.

HIPÓLITO MEJÍA

Dec. No. 347-04 Que establece el Reglamento de Certificación de Aeródromos.

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 347-04

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

REGLAMENTO DE CERTIFICACION DE AERODROMOS

INDICE

Registro de Enmiendas y Corrigendos

Preámbulo

Índice

Reglamentos para la Certificación de Aeródromos

Introducción

Sección “A” Generalidades

- A.1 Aplicación
- A.2 Definiciones
- A.3 Normas y Métodos

Sección “B” Certificación de Aeródromos

CONSIDERANDO: Que en formulación de sus reglamentos nacionales, los Estados deberán procurar obtenga el más alto grado de uniformidad con las regulaciones internacionales.

VISTO el Convenio de Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944.

VISTA la Ley No.505, de Aeronáutica Civil de fecha 10 de noviembre del 1969.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO No. 13, SOBRE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE E INCIDENTE DE AVIACIÓN CIVIL

ARTÍCULO 1.- Se pone en vigor el Reglamento Aeronáutico Dominicano No. 13 sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, según se detalla a continuación:

INDICE

PREAMBULO

CAPÍTULO 1. Definiciones

CAPÍTULO 2. Aplicación

CAPÍTULO 3. Generalidades

- 3.1 Objetivo de la investigación
 - Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave
 - Responsabilidad del Estado del suceso
- 3.2 Generalidades
- 3.3 Solicitud el Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación
- 3.4 Cesión de la custodia

CAPÍTULO 4. Notificación

- 4.1 Generalidades
- 4.2 Formato y contenido
- 4.3 Idioma
- 4.4 Información Adicional
 - Responsabilidad del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación
- 4.5 Información-Participación
 - Accidentes o Incidentes graves que se producen en el territorio del Estado de matrícula, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado
 - Responsabilidad del Estado de matrícula
- 4.8 Envío
 - Responsabilidad del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación
- 4.9 Información-Participación

CAPÍTULO 5. Investigación

- Responsabilidad por la institución y realización de la investigación
- Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado contratante
- 5.1 Estado del suceso
 - Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado no contratante
- 5.2 Estado de matrícula
 - Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier Estado
- 5.3 Estado de matrícula
 - Organización y realización de la investigación
 - Responsabilidad del Estado que realiza la investigación
- 5.4 Generalidades
- 5.5 Investigador encargado-Designación
- 5.6 Investigador encargado-Acceso y control
- 5.7 Registradores de vuelo-Accidentes e incidentes
- 5.9 Autopsias
- 5.9.1 Exámenes médicos
- 5.10 Coordinación –Autoridades judiciales
- 5.11 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación
- 5.12 No divulgación de la información
- 5.13 Reapertura de la investigación
 - Responsabilidad de todo otro Estado
- 5.14 Información – Accidentes e incidentes
 - Responsabilidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador
- 5.16 Registradores de vuelo – Accidentes e incidentes graves
- 5.17 Información orgánica
 - Participación en la investigación
 - Participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación
- 5.18 Derechos
- 5.22 Obligaciones
 - Participación de otros Estados

- 5.23 Derechos
 - Prerrogativa del representante acreditado
- 5.24 Asesores
- 5.25 Participación
- 5.26 Obligaciones
 - Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente
- 5.27 Derechos y prerrogativas

CAPÍTULO 6. Informe Final

- Responsabilidad de todo Estado
- 6.2 Divulgación de la información –Consentimiento
 - Responsabilidad del Estado que realiza la investigación
- 6.3 Consultas
- 6.4 Estados que reciben la información
- 6.5 Difusión del informe final
- 6.8 Recomendación en materia de seguridad
 - Responsabilidad del Estado que recibe recomendaciones en materia de seguridad
- 6.10 Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad

CAPÍTULO 7. Notificación ADREP

- Informe preliminar
- Responsabilidad del Estado que realiza la investigación
- 7.1 Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg
- 7.2 Accidentes de aeronaves de 2250 kg o menos
- 7.3 Idioma
- 7.4 Despacho
 - Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación
 - Responsabilidad del Estado que realiza la investigación
- 7.5 Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg
- 7.6 Información adicional
- 7.7 Incidentes de aeronaves de más de 5700 kg

CAPÍTULO 8. Prevención de accidentes

- 8.1 Sistemas de notificación de incidentes
- 8.4 Sistemas de bases de datos
- 8.6 Análisis de los datos –Medidas preventivas
- 8.9 Intercambio de información sobre seguridad operacional

APENDICES

- APENDICE I** Formato del informe final
- APENDICE II** Ejemplo de Notificación
- APENDICE III** Medidas a tomar en el lugar del accidente
- APENDICE IV** Instrumental de trabajo
- APENDICE V** Lista de ejemplos de incidentes graves

ENMIENDAS

REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRIGENDOS

[illegible][illegible]

PREAMBULO

De conformidad con el Convenio de Chicago del año 1944, del cual la República Dominicana es signataria, ratificado mediante la Resolución No. 964 del Congreso Nacional, publicada en la Gaceta Oficial No.6331 de fecha 25 de septiembre del año 1945, para el fiel cumplimiento de dicho instrumento legal y sus anexos, este Reglamento se ha elaborado en base a las disposiciones contenidas en el anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Novena Edición de julio del 2001, actualizado hasta su décima Enmienda y el Doc. 9756 AN/965, Parte I, Organización y Planificación, Primera Edición-2000, con el propósito de que el país cuente con una legislación apropiada para cuando ocurra un accidente de aviación abrir una encuesta sobre las circunstancias del mismo y que defina los derechos y atribuciones de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, la cual ha de estar autorizada por legislación a tener acceso inmediato e ilimitado a todos los elementos pertinentes, sin tener que conseguir previamente el permiso de órganos judiciales o de otras autoridades, teniendo en cuenta que los accidentes de aviación pueden ser objeto no solamente de una investigación técnica sino también de una encuesta judicial.

El propósito fundamental de la realización de una encuesta sobre un accidente de aviación es el de determinar los hechos, condiciones y circunstancias pertinentes con miras a establecer la causa probable del mismo, lo que servirá para que se puedan tomar las medidas apropiadas tendientes a evitar la repetición del accidente y de los factores que lo hicieron posible. Otro propósito igualmente importante es el de determinar los hechos, condiciones y circunstancias referentes a la supervivencia o no de los ocupantes de la aeronave, y a la idoneidad de ésta para el aterrizaje violento.

La encuesta referente a un accidente de aviación no debiera tener carácter acusatorio, ya que su fin es el de adoptar medidas correctivas y no punitivas; por las mismas razones, la determinación de la culpa o la responsabilidad no debiera estar incluida entre los cometidos de las autoridades encargadas de la investigación de accidente de aviación ya que esta función normalmente constituye una prerrogativa de las autoridades judiciales. No obstante, es inevitable que a veces se revele claramente que hubo actos u omisiones por parte de determinadas personas, o entidades, y en tales casos quienes realicen la encuesta tienen el deber de mencionarlas. Toda declaración de este tipo no debe alterar la finalidad de la investigación de los accidentes de aviación, que es primordialmente señalar las causas del accidente y no quienes fueron los causantes: esto último incumbe a otros.

NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

CAPITULO 1. DEFINICIONES

1.2 Definiciones.-

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en este Reglamento para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, tienen los significados siguientes:

Accidente : Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo 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:

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 al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en la hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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

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

Autoridad de Aviación Civil (AAC). Dirección General de Aeronáutica Civil. (DGAC).

Causas. Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.

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 esta 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, corresponde al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre del 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.

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

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

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

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

Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación. Dependencia de la DGAC, encargada de la organización, realización y control de la investigación de accidentes e incidentes graves en el territorio nacional y aguas jurisdiccionales.

Lesión grave. Cualquier lesión sufrida por un apersona 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 otra quemaduras que afecten mas 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.

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.

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

Representante acreditado. Persona designada por un Estado en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

CAPITULO 2. APLICACION

2.1 Las especificaciones de este Reglamento se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes de aviación en que esté involucrado cualquier tipo de aeronave, con excepción de las militares, que ocurran dentro del territorio nacional y aguas jurisdiccionales 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.

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

2.3 La Junta Investigadora de Accidentes o Incidentes de Aviación (JIAIA), dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), es la encargada de realizar la investigación de todo accidente o incidente de aviación en que esté involucrado cualquier tipo de aeronave, con excepción de las militares ocurrido dentro del territorio nacional y aguas jurisdiccionales.

CAPITULO 3. GENERALIDADES

OBJETIVO DE LA INVESTIGACION

3.1 El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

PROTECCION DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE

Responsabilidad del Estado del Suceso

Generalidades

3.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) 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 cometan robos o se causen deterioros.

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

3.3 Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, la Dirección General de Aeronáutica Civil tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo preciso para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

Cesión de la custodia

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

CAPITULO 4. NOTIFICACION

Generalidades

4.1 Toda persona que tome conocimiento de un accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicar el hecho a la autoridad mas próxima con el fin de que el mismo llegue por la vía más rápida a conocimiento de la Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, o del organismo militar o policial mas cercano y prestar debido auxilio a las personas que se encontraren en despoblado, abandonadas o heridas, siempre que esta ayuda no le reporte daño grave.

4.1.1 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, lo comunicará de inmediato a la Dirección General de Aeronautica Civil, quien a su vez referirá dicha información a la Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, debiendo la autoridad de que se trate establecer o gestionar una guardia en el lugar del accidente, hasta la llegada del personal encargado de la investigación.

4.1.2 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 Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

4.1.3 Los propietarios, pilotos u operadores de aeronaves no militares darán parte sin tardanza, a la Dirección General de Aeronáutica Civil, de los accidentes e incidentes que sufran sus aeronaves.

4.1.4 Cuando una aeronave de matrícula dominicana no militar sufra un accidente o incidente en el extranjero, el piloto al mando o cualquier miembro de la tripulación, si está en condiciones de hacerlo, o el propietario, el explotador, o el fletador de la aeronave, deberá inmediatamente notificarlo a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Responsabilidad cuando intervengan aeronaves de otro Estado contratante

4.1.5 La Dirección General de Aeronáutica Civil 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, en el caso de que la aeronave involucrada tenga una masa máxima de más de 2250 Kg.

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

Formato y contenido

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

- a) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d) 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 del suceso;
- k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;

- l) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la autoridad de investigación de accidentes del Estado del suceso; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

Nota: El Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Parte —I Organización y planificación (Doc. 9756) contiene texto de orientación que se refiere a la preparación de los mensajes de notificación y a los arreglos que han de concertarse para su pronta entrega al destinatario.

Idioma

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

Información Adicional

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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRICULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACION

Información—Participación

4.5 La Dirección General de Aeronáutica Civil deberá acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave recibido, acontecido a una aeronave matrícula dominicana.

4.6 Al recibirse la notificación, la Dirección General de Aeronáutica Civil suministrará al Estado del suceso, tan pronto como sea posible, la información pertinente de que disponga respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación, asimismo informará al Estado del suceso si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado, indicándose el nombre y datos para establecer contacto y, la fecha prevista de su llegada.

4.7 Al recibir la notificación, la Dirección General de Aeronáutica Civil suministrará al 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 DEL ESTADO DE MATRICULA, EN UN ESTADO NO
CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO**

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRICULA

Envío

4.8 Cuando la DGAC instituye la investigación de un accidente o incidente grave, la DGAC enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en 4.2 y 4.3 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.

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE
DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACION**

Información—Participación

4.9 El Estado del explotador, Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave (Véase 4.1.5)

4.10 Al recibir la notificación, la Dirección General de Aeronáutica Civil, suministrará al estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que disponga respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave. Cada Estado también comunicará al Estado de matrícula si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de su llegada.

4.11 Al recibir la notificación, la DGAC suministrará al Estado de matrícula, 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.

CAPITULO 5. INVESTIGACION

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCION Y REALIZACION DE LA INVESTIGACION

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE

Estado del suceso

5.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente o incidente grave en que esté involucrado cualquier tipo de aeronave, con excepción de las militares, dentro del territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales y será responsable de realizarla, pero podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, por acuerdo y consentimiento entre las Partes, quedando a cargo de la autoridad aeronáutica dominicana, emplear todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

5.1.1 La DGAC podrá suspender temporalmente las licencias correspondientes de los miembros de la tripulación involucrados en un accidente de aviación, durante el tiempo que estime necesario la JIAIA. Lo mismo podrá ser aplicado en casos de incidentes de aviación de considerarse necesario.

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

Estado de matrícula

5.2 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 Dirección General de Aeronáutica Civil 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

Estado de matrícula

5.3 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 DGAC asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

5.3.1 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 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, por acuerdo y consentimiento mutuos.

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACION

Nota.- El manual de investigación de accidentes de aviación (Doc 6920 de la OACI) contiene texto de orientación para la organización, realización y control de la investigación.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACION

Generalidades

5.4 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Graves de Aviación, dependencia de la DGAC, gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, sin detrimento de lo dispuesto en este Reglamento. La investigación comprenderá lo siguiente:

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

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

5.4.1 Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad deberá ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones del presente Reglamento.

Investigador encargado -Designación

5.5 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación es una dependencia de la DGAC, y es la encargada de la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación en el territorio nacional. La investigación de todo accidente e incidente de aviación se iniciará inmediatamente haya sido éste reportado a la DGAC.

Investigador encargado - Acceso y control

5.6 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de aviación 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.

5.6.1 De considerarlo procedente, la DGAC 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.

Registradores de vuelo— Accidentes e incidentes

5.7 Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. La Dirección General de Aeronáutica Civil tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

5.8 En caso de que la DGAC 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.

Autopsias

5.9 Cuando La Dirección General de Aeronáutica Civil realice la investigación de un accidente mortal, se encargará de realizar una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

Exámenes médicos

5.9.1 Cuando corresponda, la DGAC deberá encargarse de realizar el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuaría un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible.

Coordinación —Autoridades judiciales

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

Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

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

No divulgación de la información

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

- a) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
- b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas; y
- e) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

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

Reapertura de la investigación

5.13 Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la DGAC deberá proceder a reabirla. En el caso que la investigación se haya delegado en otro Estado, dicho Estado podrá reabrir la investigación con la previa autorización de la DGAC.

RESPONSABILIDAD DE TODO OTRO ESTADO

Información—Accidentes e incidentes

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

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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRICULA Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR

Registradores de vuelo—Accidentes e incidentes graves

5.16 En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, la DGAC, a solicitud del Estado que realiza la investigación, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

Información orgánica

5.17 Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, la DGAC proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

PARTICIPACION EN LA INVESTIGACION

Nota: — Nada en este Reglamento tiene la intención de implicar que el representante acreditado y los asesores de un Estado hayan de estar siempre presentes en el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación.

PARTICIPACION DEL ESTADO DE MATRICULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACION

Derechos

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

Nota.—Nada en esta norma trata de impedir que el Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave solicite participar en la investigación del accidente.

5.19 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 DGAC deberá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por la DGAC.

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

5.21 Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, la DGAC 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 DGAC.

Obligaciones

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

PARTICIPACION DE OTROS ESTADOS

Derechos

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

Nota.— Todo Estado que proporcione una base para las operaciones de investigación en el lugar del accidente, o bien que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento o de recuperación de los restos de la aeronave, podrá también tener derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO

Asesores

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

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

Participación

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

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

Obligaciones

5.26 Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) proporcionarán a la DGAC 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 DGAC.

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

Derechos y prerrogativas

5.27 Un Estado que tenga especial interés en un accidente 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 DGAC para nombrar un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información factual pertinente;
- c) participar en la identificación de las víctimas;
- d) ayudar en la interrogación de los pasajeros supervivientes que son nacionales del Estado del experto; y
- e) recibir copia del informe final.

CAPITULO 6. INFORME FINAL

6.1 Deberá utilizarse el formato del informe final que figura en el Apéndice1. Sin embargo, podría adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.

RESPONSABILIDAD DE TODO ESTADO

Divulgación de la información — Consentimiento

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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACION

Consultas

6.3 La DGAC enviará una copia del proyecto del informe final a todos los Estados que participaron en la investigación, invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe. El proyecto de informe final de la investigación se enviará, para comentarios, según corresponda:

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

En el caso de que la DGAC 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 DGAC no recibe

comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en 6.4, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.

Nota: — 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.

6.3.1 La DGAC 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 La DGAC 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.

Estados que reciben la información

6.4 Cuando la DGAC 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 nacionales; y
- f) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

Difusión del informe final

6.5 En pro de la prevención de accidentes, cuando la DGAC realice la investigación de un accidente o incidente hará de público conocimiento el informe final lo antes posible.

6.6 Cuando la DGAC 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 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.

6.7 Cuando la DGAC haya realizado la investigación sobre un accidente o un incidente 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 un ejemplar del informe final.

Recomendaciones en materia de seguridad

6.8 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación recomendará, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

6.9 La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación enviará, de ser necesario, todas las recomendaciones en materia de seguridad dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esa Organización.

Nota: — Si los informes finales comprenden recomendaciones en materia de seguridad dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esa Organización, debe adjuntarse a ellos una carta indicando las medidas concretas que se proponen.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE RECIBE RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD

Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad

6.10 Cuando la DGAC 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 proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

CAPITULO 7. NOTIFICACION ADREP

INFORME PRELIMINAR

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACION

Accidentes de aeronaves de más de 2250 Kg.

7.1 Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg., la DGAC 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.

Accidentes de aeronaves de 2250 Kg. o menos

7.2 Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en 7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la DGAC 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.

Idioma

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

Despacho

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

INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES DE AVIACION

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACION

Accidentes de aeronaves de más de 2250 Kg.

7.5 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2250 Kg., la DGAC 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.

Información adicional

7.6 La DGAC deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

Incidentes de aeronaves de más de 5700 Kg.

7.7 Si la DGAC realiza una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5700 Kg., la DGAC enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional. Véase apéndice V de este Reglamento.

CAPITULO 8. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Sistemas de notificación de incidentes

8.1 La DGAC establecerá un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.

8.2 La DGAC deberá establecer 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 Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

Nota: — El manual de prevención de accidentes (Doc 9422) contiene orientación relativa a los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatoria como voluntaria.

Sistemas de bases de datos

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

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

Nota: — Los textos de orientación atinentes a las especificaciones sobre dicha base de datos los proporcionará la OACI a pedido del Estado.

Análisis de los datos—Medidas preventivas

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

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

8.8 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 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.

Intercambio de información sobre seguridad operacional

8.9 La DGAC deberá promover el establecimiento de redes de compartición 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.

APENDICE I

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 de aviación (Doc 6920), 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.

Síntesis. 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

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

Apéndices. Los que corresponda.

1. INFORMACION 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			

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).
- 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, dñense detalles.)
- c) Tipo de combustible utilizado.

1.7 Información meteorológica

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

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

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

1.10 Información de aeródromo. Información pertinente referente al aeródromo, a sus instalaciones y servicios y al estado de los mismos, o al área 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.** Otra información pertinente no incluida en 1.1 a 1.17.

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

APENDICE II

EJEMPLO DE NOTIFICACION

<i>Información exigida</i> (Véase 4.2)	Ejemplo
a) en el caso de accidentes la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves INCID;	a) ACCID;
b) fabricante, modelo, marca de nacionalidad y de matrícula y número de serie de la aeronave;	b) Boeing 737-200, Reino Unid, G-AMSW, número de serie 20280;
c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;	c) Derby Aviation;
d) nombre del piloto al mando;	d) Comandante X;
e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;	e) 7 de octubre de 1983 a las 1314 horas, hora local;
f) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;	f) London/Heathrow-Perpignan/Riversaltes;
g) lugar del accidente o incidente señalando algún punto geográfico de fácil identificación, más latitud y longitud; ¹	g) 12 km al sur de Prades, 42-33 N, 02-26 W, elevación 2 200 m;
h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros: muertos y gravemente heridos; ²	h) seis miembros de la tripulación y 57 pasajeros a bordo, todos mortalmente heridos; otros: ninguno;
i) lo que se sepa sobre la naturaleza del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;	i) la aeronave chocó con la ladera de una montaña en el macizo Canigou. Aeronave incendiada;
j) indicación del alcance de la investigación que se propone realizar o delegar el Estado del suceso;	j) investigación por parte de las autoridades francesas;
k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave; y	k) zona montañosa, de difícil acceso y nieves perpetuas;
l) identificación de la autoridad remitente.	l) Bureau Enquêtes-Accidents. París, Francia. Para mayores detalles,.

sírvase comunicarse con el señor X en (números de teléfono y facsímile, y dirección de correo electrónico).

1. Puede que sea útil el indicar la elevación del lugar del accidente, si se conoce.
 2. Es más práctico indicar el número de personas a bordo primero (tripulación, pasajeros) y después las heridas sufridas.
-

- APENDICE III -

MEDIDAS A TOMAR EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE

3.1 Primeras medidas

3.1.1 Por lo general los bomberos y la policía local son los primeros que llegan al lugar de un accidente aéreo, por lo que es importante obtener su cooperación para asegurarse de que no se pierden los vestigios transcendentales del accidente 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 jefatura investigadora de accidentes 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 toca 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.

3.1.2 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 puedan examinarlos y tomar las notas correspondientes. De igual modo, los efectos personales no deben tocarse ya que el emplazamiento de los mismos puede que sirva 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.

3.1.3 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

3.2 SEGURIDAD

3.2.1 Al notificársele un accidente, el jefe investigador debe comprobar inmediatamente que se han tomados 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.

3.2.2 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.

3.2.3 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);
- e) proteger la propiedad privada;
- d) admitir al lugar del accidente únicamente las personas autorizadas por la jefatura investigadora de accidentes aeronáuticos; y

- e) proteger y preservar, en lo posible, las marcas que haya hecho la aeronave en el terreno.

3.3 Precauciones en el caso de carga peligrosa

3.3.1 La jefatura investigadora de accidentes 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 y cultivos de bacteria.

3.3.2 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.

3.3.3 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.

3.4 EQUIPO PROTECTOR PERSONAL CONTRA PELIGROS BIOLÓGICOS

A continuación se presentan orientaciones generales respecto al equipo protector que deben emplear los investigadores de accidentes en el lugar del mismo. 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 desechables 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.

APENDICE IV

4.1 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.

Nota 2. — En el Apéndice III se consigna una lista de lo que constituye el equipo protector contra peligros biológicos.

4.1.1 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.

4.1.2 EQUIPO TOPOGRAFICO

Mapas a gran escala de la zona del accidente.

Brújula

Receptor del sistema mundial de determinación de la posición.

Equipo topográfico láser

Clinómetro

Computadora de navegación, transportador y compás de punta fija

Cinta de medir, de por lo menos 20m de largo, y una regla de 30 cm.

Un rollo de cuerda, de 50 a 300 m de largo

4.1.3 MATERIALES DE SEÑALIZACION

Etiquetas, cartelas 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.

4.1.4 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 antielectrizantes (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

4.1.5 ARTICULOS 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 flash 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.

APENDICE V

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

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

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

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

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.

Impacto contra el suelo sin pérdida de control.

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.

Aterrizajes o intentos de aterrizaje en pista cerrada o comprometida.

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

Incendio o humo producido 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 que no se clasifiquen como accidente.

Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de ésta.

Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.

Cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia.

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

Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que 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.

ARTICULO 2.- Envíese a la Dirección General de Aeronáutica Civil para los fines correspondientes.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de abril del año dos mil cuatro (2004); años 161 de la Independencia y 141 de la Restauración.

HIPÓLITO MEJÍA

Dec. No. 347-04 Que establece el Reglamento de Certificación de Aeródromos.

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 347-04

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

REGLAMENTO DE CERTIFICACION DE AERODROMOS

INDICE

Registro de Enmiendas y Corrigendos

Preámbulo

Índice

Reglamentos para la Certificación de Aeródromos

Introducción

Sección “A” Generalidades

- A.1 Aplicación
- A.2 Definiciones
- A.3 Normas y Métodos

Sección “B” Certificación de Aeródromos