



# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

DIRECCIÓN NACIONAL DE  
INVESTIGACIÓN DE SUCESOS  
AERONÁUTICOS

Tercera edición, abril 2022



# **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

## **INDICE**

<b>CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS.....</b>	<b>9</b>
1.1 Definiciones.....	9
1.2 Acrónimos y abreviaturas de uso frecuente .....	15
<b>CAPÍTULO 2. APLICACIÓN .....</b>	<b>18</b>
2.1 Aplicación del RIAAC .....	18
<b>CAPÍTULO 3. GENERALIDADES .....</b>	<b>19</b>
3.1 Objetivo de la investigación .....	19
3.2 Notificación, protección de las evidencias y resguardo de la aeronave.....	20
3.3 Solicitud del Estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación .....	20
3.4 Cesión del resguardo .....	21
<b>CAPÍTULO 4. NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LA JST .....</b>	<b>22</b>
4.1 Generalidades .....	22
4.2 Accidentes o incidentes ocurridos dentro del territorio nacional – envío .....	22
4.3 Aeronaves de matrícula argentina .....	23
4.4 Argentina es el Estado del explotador de la aeronave .....	23
4.5 Respuesta a notificaciones de accidentes e incidentes ocurridos en otro Estado Contratante y Argentina es el Estado de matrícula, del explotador, de diseño y/o de fabricación .....	24
4.6 Accidentes o incidentes ocurridos en un Estado no contratante o, fuera del territorio de cualquier Estado y la aeronave involucrada es de matrícula argentina .....	24
4.8 Formato y contenido de la notificación.....	25
4.9 Idioma .....	27
4.10 Información adicional.....	27
<b>CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DE LA DNISAE.....</b>	<b>28</b>



5.1 Institución y realización de la investigación de accidentes e incidentes en su área de competencia	28
5.2 Institución y realización de la investigación de accidentes e incidentes ocurridos en territorio nacional	28
5.3 Accidentes – incidentes .....	28
5.4 Delegación de la investigación .....	28
5.5 Accidentes o incidentes ocurridos en un Estado no contratante el Convenio de Chicago/44 .....	29
5.6 Accidentes o incidentes ocurridos fuera del territorio de cualquier Estado .....	29
5.7 Organización y realización de la investigación .....	30
5.7.1 Generalidades .....	30
5.7.2 Participación de Asesores Externos .....	31
5.7.3 Alcance de la investigación .....	31
5.7.4 Investigador a Cargo – designación .....	32
5.7.5 Protección, identificación y equipamiento de los investigadores .....	32
5.7.6 Investigador a Cargo – acceso y control .....	32
5.7.8 Autopsias .....	33
5.7.9 Exámenes médicos .....	33
5.7.10 Coordinación con las autoridades judiciales .....	34
5.7.11 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación .....	34
5.7.13 Reapertura de la investigación .....	37
5.8 Responsabilidad del Estado Argentino cuando otro Estado realiza la investigación de un accidente o incidente .....	37
5.9 Responsabilidad del Estado Argentino como Estado de Matrícula o del Explotador .....	37
5.10 Participación del Estado Argentino en una investigación que realiza otro Estado. Participación de la JST en la investigación .....	38
5.10.2 Prerrogativa de los Representantes Acreditados designados por la JST .....	38
5.10.3 Asesores de los Representantes Acreditados de la JST .....	38
5.11 Participación del Estado Argentino cuando connacionales han perecido o sufrido lesiones graves en un accidente .....	39
5.11.1 Derechos y prerrogativas .....	39



5.13 Participación de otros Estados .....	40
5.15 Participación del otro Estado cuando sus connacionales han participado o sufrido lesiones graves en un accidente ocurrido en el Estado Argentino.....	42
5.16 Asistencia a víctimas y familiares de accidentes de aviación.....	43
<b>CAPÍTULO 6. INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL POR PARTE DE LA JST .....</b>	<b>45</b>
6.1 Generalidades .....	45
6.3 Cuando la JST es el Estado que realiza la investigación .....	46
6.4 Estados a los que se les enviará el Informe de Seguridad Operacional.....	47
6.5 Difusión del Informe de Seguridad Operacional.....	48
6.6 Recomendaciones en materia de seguridad operacional.....	48
6.7 Medidas en relación con las Recomendaciones sobre Seguridad Operacional .....	49
<b>CAPÍTULO 7. NOTIFICACIÓN ADREP .....</b>	<b>50</b>
7.1.1 Responsabilidades de la JST respecto del informe preliminar cuando se encuentre a cargo de la investigación .....	50
7.2 Idioma .....	51
7.4 Informe de datos sobre accidentes e incidentes de aviación .....	51
7.5 Información adicional.....	51
7.6 Incidentes de aeronaves con una masa mayor a 5700 kg .....	52
<b>CAPÍTULO 8. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES .....</b>	<b>53</b>
8.1 Sistema de base de datos .....	53
<b>CAPÍTULO 9. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACIÓN DE MODIFICACIONES, ACTUALIZACIONES Y ENMIENDAS A LAS REGULACIONES, REGLAMENTOS Y MANUALES. ....</b>	<b>54</b>
9.1 Definiciones.....	54
9.2 Redacción .....	54
9.3 Desarrollo y aprobación.....	55
9.4 Procedimientos de modificación, enmienda y actualización para regulaciones, reglamentos y manuales de la JST.....	56
9.5 Procedimientos para la adopción y aprobación de enmiendas de documentos OACI.....	56
9.6 Notificación de diferencias con la OACI.....	57



<b>APÉNDICE 1 – FORMATO DEL INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....</b>	<b>59</b>
<b>1.1 APÉNDICE 2 – ACTA DE CONFIDENCIALIDAD.....</b>	<b>64</b>
<b>ADJUNTO A. CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES.....</b>	<b>66</b>
<b>ADJUNTO B. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES.....</b>	<b>69</b>
<b>ADJUNTO C. DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO 72</b>	
<b>ADJUNTO D. ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE.....</b>	<b>74</b>
<b>ADJUNTO E. PERSONAL DE INVESTIGADORES DE LA DNISAE.....</b>	<b>76</b>



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS**

Nº PÁG.	Nº REVISIÓN	FECHA REV.		Nº PÁG.	Nº REVISIÓN	FECHA REV.
Portada	03	ABR-2022		E-66	03	ABR-2022
I-1	03	ABR-2022		F-68	03	ABR-2022
LPE-6	03	ABR-2022		G-71	03	ABR-2022
RER-7	03	ABR-2022		H-74	03	ABR-2022
P-8	03	ABR-2022				
1-10	03	ABR-2022				
2-17	03	ABR-2022				
3-18	03	ABR-2022				
4-21	03	ABR-2022				
5-27	03	ABR-2022				
6-40	03	ABR-2022				
7-45	03	ABR-2022				
8-47	03	ABR-2022				
9-48	03	ABR-2022				
AP1-51	03	ABR-2022				
AP2-55	03	ABR-2022				
A-56	03	ABR-2022				
B-59	03	ABR-2022				
C-62	03	ABR-2022				
D-64	03	ABR-2022				



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **Registro de ediciones y revisiones**

Edición / Revisión	Fecha de inserción	Insertada por:
Edición - 01	MAR - 2008	JIAAC
Edición - 02	ENE- 2017	JIAAC
Edición - 03	ABR - 2022	JST

Las revisiones al presente documento serán asentadas en la hoja registro e implicarán el cambio de la hoja afectada en el documento, en la cual quedará indicado en el margen derecho del pie de página, con la designación “Rev. y la fecha”. La edición, implicará el reemplazo del documento completo.

Las ediciones y revisiones se deberán registrar indicando el número de la misma, la fecha de efectividad y de inserción.



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **Preámbulo**

Este documento constituye el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (RIAAC) que fue desarrollado a lo largo de los últimos años, con arreglo a lo previsto en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44), y documentos conexos ratificado por Ley N°13.891 y las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 13, para reunir en un cuerpo normativo los diferentes reglamentos hasta hoy vigentes en el ámbito de aplicación del Código Aeronáutico (Ley N°17.285) y la Ley N° 27.514, que fija la jurisdicción y competencia de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), para la investigación de los accidentes e incidentes de aeronaves de matrícula civil en la República Argentina y de aeronaves de matrícula argentina en otros Estados, a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Civil Nacional e Internacional.

El objeto del presente reglamento es procurar que se cumplan con uniformidad las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y proporcionar información y orientación a la DNISAE, acerca de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes aeronáuticos, así como las mejores prácticas para realizar las investigaciones.

El presente documento incluye la totalidad de las enmiendas efectuadas al Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conforme la última versión actualizada a Julio 2020, y establece pautas y procedimientos que reflejan las previsiones de los artículos 6 y 7 de la Ley N° 27.514, con relación a los sucesos ocurridos en el ámbito de la aviación civil.

### **Autoridad de aplicación**

La Ley N° 27.514 promulgada el 28 de agosto de 2019 establece que la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es la autoridad encargada de la investigación en su ámbito de competencia, para determinar las causas y proponer las medidas tendientes a evitar la reiteración del accidente o incidente. Es un organismo descentralizado en la órbita del



Ministerio de Transporte de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado.

Con arreglo a las disposiciones del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la legislación nacional y las reglamentaciones del Estado, la JST desarrollará investigaciones para determinar las circunstancias de los accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves accidentadas en el territorio nacional y, aguas jurisdiccionales y participará en investigaciones de accidentes o incidentes graves protagonizadas por aeronaves de matrícula Argentina que hayan sufrido un accidente o incidente grave en cualquier otro Estado.

La JST podrá delegar total o parcialmente la realización de la investigación en otro Estado, o en una Organización Regional de Investigación de Accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos.

La JST gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en el Anexo 13, Ley N°27.514 y reglamentos del Estado.

*Nota: El documento que contiene la información que debe conocer el usuario para permitirle cumplimentar las exigencias requeridas por la Autoridad Aeronáutica Argentina para el caso de ocurrencia de un accidente o incidente de aviación, está publicado como “Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) - Parte 13 - Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil”.*



# REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

## CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

### 1.1 Definiciones

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

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

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

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por exposición directa al chorro de un reactor,

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

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,



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

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible. <sup>1</sup>

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

**Accidente Mayor:** Un accidente de aviación puede adquirir características particulares de acuerdo al grado de criticidad; por ello, como norma general, se considera como ACCIDENTE MAYOR aquel accidente que puede enmarcarse en alguna de las condiciones siguientes:

1) Las consecuencias, sobre las personas a bordo y terceros o cosas en la superficie, alcanzan magnitudes importantes y una amplia repercusión en los medios de comunicación, (debido a un elevado número de víctimas, afectación a terceros y/o daños importantes en la superficie, la aeronave afecta a un área densamente poblada o aglomeración de personas, etc.).

2) El accidente involucra a una persona pública y/o funcionarios de gobierno.

3) Como consecuencia del accidente se produce una importante contaminación del medio ambiente, daños en instalaciones sensibles (afectación de depósitos con sustancias peligrosas o tóxicas, estaciones con transformadores eléctricos de media y alta tensión, represas de agua, usinas para generación de energía y líneas de transmisión eléctrica)

Las condiciones mencionadas, no constituyen un listado exhaustivo y puede ser ampliado debido a las particularidades propias de un determinado accidente, por lo tanto, tal calificación será determinada por la Presidencia de la JST de acuerdo con la información elevada por la Dirección Nacional de Investigaciones de Sucesos Aeronáuticos.

**Acción de Seguridad Operacional (ASO):** propuesta de la JST relevante para la seguridad operacional, que por su naturaleza no amerita el estatus de recomendación de seguridad operacional. Las acciones de seguridad operacional se refieren generalmente a la comunicación o difusión de la importancia de observar y respetar las buenas prácticas de

---

<sup>1</sup> Conf. Ley N°27514- artículo 3



seguridad operacional. Se centran en una condición que es insegura, pero que no presenta evidencia suficiente para convalidar un problema sistémico de seguridad operacional.

**Aeronave:** Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica la definición de aeronave según el Artículo 36 de la Ley N°17.285 “Código Aeronáutico de la República Argentina”, siguiente:

“Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”.

Para las circunstancias que deba aplicarse la definición de la OACI será:

“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 Investigación de Accidentes (AIA):** Autoridad designada por el Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación civil, en el contexto de su legislación nacional.

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

**Conclusiones al análisis:** enunciación de todas las condiciones, circunstancias o hechos significativos en la secuencia del suceso. Son instancias significativas, pero no siempre son causales ni indicativas de deficiencias de seguridad operacional.

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

**Estado de fabricación:** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

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

*Nota: En el caso de la 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/44, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587).*



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

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

**Experto:** persona que por su experiencia profesional puede realizar aportes técnicos, científicos o de factores humanos a una investigación de seguridad operacional.

**Explotador:** Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica la definición de explotador, según el Artículo 65 de la Ley N°17.285 “Código Aeronáutico de la República Argentina”, siguiente:

“Persona que utiliza la aeronave legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro”. Además, debe tenerse en cuenta lo especificado en el Título IV Artículos 45 (Cap. IV “Registro Nacional de Aeronaves”) y 50 (Cap. V “Propiedad de Aeronaves”).

**Explotador (OACI):** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

**Factores contribuyentes:** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriera, o habrían mitigado la gravedad de sus consecuencias. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

**Incidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.<sup>2</sup>

**Incidente grave:** Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.<sup>3</sup>

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

---

<sup>2</sup> Conf. Ley N°27.514 artículo 3 inciso i).

<sup>3</sup> Conf.: Ley N°27.514 artículo 3 inciso j).



*Nota 2: Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto B.*

**Informe básico:** Documento usado para la pronta divulgación de datos obtenidos durante la investigación de campo

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

**Informe provisional (Comunicado provisional):** Comunicación que presenta los hallazgos realizados por la JST, avances de la investigación y problemas de seguridad operacional detectados, en cada aniversario de ocurrido el suceso, siempre que no se hubiere publicado el Informe de Seguridad Operacional.

**Informe de Seguridad Operacional (ISO):** Informe Final que refleja las conclusiones de la JST, con relación a las circunstancias y condiciones en que se produjo un accidente o incidente, e incluye recomendaciones en materia de seguridad operacional<sup>4</sup>.

**Interferencia ilícita:** Acto, o tentativa, destinado a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo.

**Investigación:** Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes, que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.<sup>5</sup>

**Investigador a cargo (IAC):** Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

**Junta de Seguridad en el Transporte (JST):** Organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado; a cargo de la investigación de accidentes e incidentes en el transporte y la formulación y seguimiento de las recomendaciones de seguridad que emite.<sup>6</sup>

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

---

<sup>4</sup> Conf Ley N°27514, artículo 3, inciso f)

<sup>5</sup> Conf: Ley N°27.514 art. 3 inc. b).

<sup>6</sup> Conf.: Ley N°27.514 art. 4



- 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; u
- 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); u
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculo o tendones; u
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; u
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

**Masa máxima:** Masa máxima certificada de despegue.

*Nota: Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica el concepto "Peso máximo de despegue" PMD.*

**Mecanismo de Cooperación Regional AIG (ARCM):** Mecanismo de Cooperación Regional AIG (ARCM) para la región Sudamérica, cuya misión es la de apoyar a los Estados en todos los aspectos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

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

**Propietario de la aeronave:** Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica la definición de "Propietario de la aeronave", según el Artículo 66 de la Ley N°17.285 "Código Aeronáutico de la República Argentina", siguiente:

"Explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves".

**Proyecto de Informe de Seguridad Operacional (PISO):** Proyecto de Informe Final que refleja las conclusiones de la JST, con relación a las circunstancias y condiciones en que se produjo un accidente o incidente, e incluye recomendaciones en materia de seguridad operacional

**Recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC):** Una recomendación de seguridad operacional relativa a una deficiencia sistémica con una probabilidad de recurrencia con consecuencias importantes a escala mundial y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operación



**Recomendación sobre Seguridad Operacional (RSO):** Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.<sup>7</sup>

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

**Representante acreditado (RA):** Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendrá de la autoridad del Estado encargado de la investigación de accidentes.

## 1.2 Acrónimos y abreviaturas de uso frecuente<sup>8</sup>

Salvo disposición expresa en contrario, los siguientes acrónimos y abreviaturas significan:

**ACCID:** Accidente.

**ADREP:** Sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes aéreos.

**ADVISORS:** Asesores.

**AIA:** Autoridad de investigación de accidentes.

**AIG:** Grupo de Investigación de Accidentes.

**ANAC:** Administración Nacional de Aviación Civil.

**AFTN:** Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas.

**ATS:** Servicios de Tránsito Aéreo.

---

<sup>7</sup> Conf.: Ley N° 27.514 art. 3 inc. e)

<sup>8</sup> Con el propósito de facilitar la lectura del presente documento se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas en inglés. En muchos casos las iniciales de los términos que las integran no se corresponden con los de sus denominaciones completas en español.



**CDL:** Listado de Desviaciones a la Configuración.

**CVR:** Registrador de voces de cabina.

**DAJ:** Dirección de Asuntos Jurídicos.

**DME:** Equipo radiotelemétrico de medición.

**DEM-ANAC:** Departamento de Evaluación Médica de la ANAC.

**DNISAE:** Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos.

**ECCAIRS:** Sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes aéreos.

**EFOD:** Sistema de notificación electrónica de diferencias a la OACI.

**GEDO:** Sistema generador electrónico de documentos oficiales.

**FDR:** Registrador de datos de vuelo.

**IAC:** Investigador a Cargo.

**ILS:** Sistema de aproximación por instrumentos.

**INCID:** Incidente.

**IF:** Informe final

**ISO:** Informe de seguridad operacional.

**IVAF:** Información a víctimas de accidentes y sus familiares

**LAR:** Reglamento Aeronáutico Latinoamericano.

**MAPRIAAC:** Manual de procedimientos de investigación de accidentes de aviación civil.

**MLS:** Sistema de aterrizaje por microondas.

**NDB:** Radiofaro no direccional.

**PDE:** Propuesta de desarrollo de enmienda.

**PIF:** Proyecto de informe final.

**PISO:** Proyecto de informe de seguridad operacional.

**PMD:** Peso máximo de despegue (MTOW).

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.

**RA:** Representante Acreditado.

**RAAC:** Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

**RAIO:** Organización Regional de Investigación Accidentes e Incidentes de Aviación.

**RRHH:** Recursos Humanos.

**SARPs:** Normas y métodos recomendados.

**SINCID:** Incidente grave.

**UTC:** Tiempo Universal Coordinado.



**VHF:** Muy alta frecuencia (30 a 300 MHz).

**VOR:** Radiofaro omnidireccional VHF.



# **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

## **CAPÍTULO 2. APLICACIÓN**

### **2.1 Aplicación del RIAAC**

El presente reglamento se aplica a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes de aeronaves civiles, ocurridos en la jurisdicción de la República Argentina, y de aeronaves de matrícula argentina en otro Estado, de acuerdo con lo establecido en:

- a) Código Aeronáutico Ley N°17.285.
- b) Ley N°27.514. Creación de la Junta de Seguridad en el Transporte como Autoridad encargada de realizar una Investigación objetiva e independiente, en el ámbito de su competencia.
- c) Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 13 “Investigación de accidentes de incidentes de aviación”.
- d) Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional “Investigación de accidentes de incidentes de aviación” (Chicago/44), ratificado por Ley N°13.891.
- e) Manual de Investigaciones de Accidentes de Aviación de la OACI (Doc. 9962 AN-855/4 y 9756 AN-965).

*Nota: El presente documento, es completado por el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (MAPRIAAC) y por las Resoluciones específicas emitidas por la JST.*



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **CAPÍTULO 3. GENERALIDADES**

#### **3.1 Objetivo de la investigación**

3.1.1 El único objetivo de la investigación de accidentes e incidentes es la prevención de futuras ocurrencias. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad administrativa, civil o penal alguna.

3.1.2 Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente/incidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

3.1.3 El Informe de Seguridad Operacional es un documento técnico que refleja las conclusiones de la Junta de Seguridad en el transporte con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente/incidente, objeto de la investigación con sus factores determinantes, análisis, conclusiones al análisis y las recomendaciones sobre seguridad que fueran pertinentes, si las hubiera.

3.1.4 De conformidad con lo señalado en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil Parte 13 (RAAC 13), la Ley N°27.514 y el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago / 44) ratificado por Ley N°13.891 esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- (1) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- (2) de ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes que puedan afectar la seguridad operacional del sistema aeronáutico, estén relacionadas o no con el suceso;
- (3) la redacción del informe de seguridad operacional; y



(4) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

### **3.2 Notificación, protección de las evidencias y resguardo de la aeronave**

3.2.1 Ante la notificación de un accidente o incidente de aviación ocurrido en territorio nacional, la DNISAE tomará todas las acciones correspondientes para proteger las evidencias y mantener el resguardo eficaz de la aeronave y su contenido hasta que quede garantizada su custodia por los investigadores de la JST.

3.2.2 La JST requerirá a la autoridad judicial, policial competente, explotador aéreo o propietario de la aeronave la protección de las evidencias, el resguardo de la aeronave y su contenido incluyendo partes, libros de mantenimiento, CVR, FDR cuando proceda o partes o documentos pertinentes a la operación y mantenimiento de la aeronave, durante el período que sea necesario para realizar la investigación cuando el suceso sea del ámbito de su competencia.

3.2.3 La protección de las evidencias incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda aquella que pueda ser trasladada, pueda borrarse, perderse o destruirse.

3.2.4 El resguardo eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y que se cometan robos o se causen deterioros de acuerdo con las facultades conferidas por la legislación vigente.

*Nota: Para la protección de las evidencias que contiene el registrador de vuelo se preverá que la recuperación y manipulación de los mismos, sea realizada por los investigadores de la JST o personal que específicamente capacitado que éstos designen.*

### **3.3 Solicitud del Estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación**

3.3.1 Si el Estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación no fueran argentinos y solicitaran que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, la JST evaluará dicha solicitud y tomará todas las medidas que sean necesarias



siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación y previa coordinación con la autoridad judicial competente.

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

3.3.3 La remoción de los restos será responsabilidad del explotador y/o propietario, siempre que no mediaran circunstancias que hicieran necesario su remoción para asegurar la continuidad de la operación o para evitar males mayores. En tales circunstancias, la autoridad competente en coordinación con la JST deberá adoptar los recaudos necesarios para la realización de dicha tarea. En los casos que haya intervención de la autoridad judicial, la misma podrá determinar quién tendrá a cargo la remoción.

3.3.4 La remoción de los restos quedará supeditada a la autorización de traslado por parte de la JST, en coordinación con la autoridad judicial cuando corresponda.

3.3.5 Los restos serán trasladados al lugar más apropiado para continuar la investigación, hasta tanto sean liberados por la JST.

### **3.4 Cesión del resguardo**

3.4.1 Siempre que no sea incompatible con lo establecido en el 3.2, la JST cederá el resguardo 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 JST le facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual el Estado no considere conveniente conceder tal acceso, la JST hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **CAPÍTULO 4. NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LA JST**

#### **4.1 Generalidades**

4.1.1 Conforme a las disposiciones del Anexo 13 Capítulo 4, sobre la notificación que el Estado del Suceso, Estado de Matrícula y Estado de Explotador deban realizar cuando haya ocurrido un accidente, o incidente, la JST deberá realizar las notificaciones correspondientes, que a continuación se detallan, con la menor demora posible y por el medio más adecuado de que se disponga.

#### **4.2 Accidentes o incidentes ocurridos dentro del territorio nacional – envío**

##### **4.2.1 Aeronaves de matrícula de otro Estado Contratante**

4.2.1.1 Cuando ocurra un accidente o incidente en territorio y aguas jurisdiccionales de Argentina, y la aeronave involucrada es de matrícula de otro Estado contratante del Convenio de Chicago, la JST deberá notificar el suceso con la menor demora posible y por el medio más adecuado y rápido de que disponga:

- a) al Estado de matrícula;
  - b) al Estado del explotador;
  - c) al Estado de diseño;
  - d) al Estado de fabricación;
  - e) a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la/s aeronave/s involucrada/s posea/n un peso máximo de más de 2250 kg o se trate de un avión turboreactor;
- y
- f) al ARCM



*Nota: La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro del Estado de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figura en el RAAC 212 y el Anexo 12.*

### **4.3 Aeronaves de matrícula argentina**

4.3.1 Cuando ocurra un accidente o incidente en territorio y aguas jurisdiccionales de Argentina, y la aeronave involucrada es de matrícula argentina, la JST deberá notificar el suceso con la menor demora posible y por el medio más adecuado y rápido de que disponga:

- a) al Estado del explotador;
- b) al Estado de diseño;
- c) al Estado de fabricación;
- d) a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la/s aeronave/s involucrada/s posea/n un peso máximo de más de 2250 kg o se trate de un avión turboreactor;
- y
- e) al ARCM

### **4.4 Cuando Argentina es el Estado del explotador de la aeronave**

4.4.1 Cuando ocurra un accidente o incidente en territorio y aguas jurisdiccionales de Argentina, y el explotador de la aeronave involucrada es del Estado Argentino, la JST deberá notificar el suceso con la menor demora posible y por el medio más adecuado y rápido de que disponga:

- a) al Estado de matrícula;
- b) al Estado de diseño;
- c) al Estado de fabricación;
- d) a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la/s aeronave/s involucrada/s posea/n un peso máximo de más de 2250 kg o se trate de un avión turboreactor;
- y
- e) al ARCM



#### **4.5 Respuesta a notificaciones de accidentes e incidentes ocurridos en otro Estado Contratante y Argentina es el Estado de matrícula, del explotador, de diseño y/o de fabricación**

##### 4.5.1 Información y participación

4.5.1.1 Cuando el suceso haya acaecido en otro Estado contratante, y el Estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación sea de la República Argentina, la JST acusará recibo de la notificación y responderá a la misma.

4.5.1.2 Asimismo, al recibirse el requerimiento del Estado del suceso de información de la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente y su tripulación, la misma se gestionará y remitirá tan pronto como sea posible.

4.5.1.3 Además, como organismo de investigación del Estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación, la JST podrá nombrar a un RA que garantice los intereses de la República Argentina en la investigación. También informará el nombre y datos del Representante Acreditado (RA) para establecer contacto y, si el mismo se apersonará al lugar del suceso, como así también la fecha prevista de su llegada a fin de contribuir en la medida de lo posible a las gestiones de facilitación de su desempeño ante las autoridades competentes.

*Nota: En caso de que el RA no se traslade al lugar del accidente, el mismo será el encargado de solicitar la información a los Organismos correspondientes, que le fuera requerida por la autoridad del Estado que realice la investigación; coordinando el envío de aquella por el modo más apropiado, de acuerdo al tipo de formato de la información.*

4.5.2 Al recibir la notificación, la JST suministrará, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se pudieran encontrar a bordo de la aeronave.

#### **4.6 Accidentes o incidentes ocurridos en un Estado no contratante o, fuera del territorio de cualquier Estado y la aeronave involucrada es de matrícula argentina**

##### 4.6.1 Envío



4.6.1.1 Cuando la JST tome conocimiento de un suceso en el cual se halle involucrada una aeronave de matrícula argentina, enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en 4.2 con la menor demora posible y por el medio más apropiado y rápido de que disponga a:

- a) El Estado del explotador;
- b) el Estado de diseño;
- c) el Estado de fabricación; y
- d) a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga un peso máximo superior a 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor como así también se encuentre encuadrado el suceso en los parámetros que la OACI ha determinado como notificables.
- e) al ARCM.

#### **4.7 Accidentes o incidentes ocurridos en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado y Argentina es el Estado del explotador, de diseño y/o de fabricación**

##### 4.7.1 Información y participación

4.7.1.1 Cuando la JST tome conocimiento de un suceso en el cual se halle involucrada una aeronave cuyo explotador, de diseño y/o de fabricación es el Estado argentino, la JST, acusará recibo de la notificación y suministrará, al Estado de suceso, cuando así lo solicite, la información pertinente que disponga respecto a la tripulación de vuelo y de la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave.

4.7.1.2 Asimismo, comunicará el nombre y datos del RA para establecer contacto y si éste será comisionado para estar presente en la investigación técnica, como así también la fecha prevista de su llegada a los efectos de permitir las gestiones necesarias de facilitación que fueren menester.

4.7.1.3 En los casos en que la República Argentina tuviera la condición de estado del explotador, al recibir la notificación, suministrará al Estado de suceso, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se pudieran encontrar a bordo de la aeronave.

#### **4.8 Formato y contenido de la notificación**



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

- a) En el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura SINCID y en el caso de incidentes 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 los hubiere;
- d) habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente;
- f) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- g) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, latitud y longitud;
- h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo y terceros en superficie, muertos y gravemente heridos; según lo expresado en el plan de vuelo presentado oportunamente, quedando por cuenta del explotador el dar a conocer la nómina completa y exacta de las personas afectadas;
- i) lo que se sepa sobre la descripción del accidente o incidente, y los daños que presente la aeronave;
- j) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar a otro Estado involucrado.
- k) características físicas del lugar del accidente o incidente, 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 el Estado del suceso; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

*Nota: Para los mensajes enviados por la Red AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación, se utilizará la abreviatura de 4 letras "YLYX", junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, los que forman el indicador de destinatario de 8 letras. Este indicador de destinatario no se utilizará cuando los*



*mensajes se cursen por el servicio público de telecomunicaciones, siendo sustituido por la dirección postal o telegráfica.*

#### **4.9 Idioma**

4.9.1 La notificación se preparará en idioma español o inglés de acuerdo con el Estado al que deba notificarse.

#### **4.10 Información adicional**

4.10.1 En caso de que la notificación inicial no fuese completa, tan pronto como sea posible, se remitirán los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

*Nota 1: En el Adjunto A se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.*

*Nota 2: La lista de direcciones de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves de los distintos Estados Contratantes, figura en el Sistema de Gestión Documentos de acceso libre para el personal de la JST, en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I - Organización y planificación (Doc. 9756) y principalmente en el sitio web de la OACI/AIG.*

*Nota 3: El teléfono, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirán en la mayoría de los casos "el medio más adecuado y rápido de que se disponga".*



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DE LA DNISAE**

#### **5.1 Institución y realización de la investigación de accidentes e incidentes en su área de competencia**

5.1.1 Cuando el suceso se produzca en su área de competencia la DNISAE instituirá una investigación técnica para determinar la circunstancia del accidente o incidente y será responsable de realizarla.

5.1.2 La JST determinará el alcance, los criterios y procedimientos que han de seguirse para llevar a cabo la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes, según las lecciones que espera obtener de la investigación para contribuir a la mejora de la seguridad operacional.

#### **5.2 Institución y realización de la investigación de accidentes e incidentes ocurridos en territorio nacional**

5.2.1 Conforme con lo establecido en el artículo 6° de la Ley N°27514, la Junta de Seguridad en el Transporte intervendrá ante la ocurrencia de los siguientes sucesos:

#### **5.3 Accidentes – incidentes**

5.3.1 Cuando ocurra un accidente o incidente de aviación en territorio, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo de Argentina, la JST deberá instituir una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla conforme a las disposiciones del Anexo 13, Documentos conexos, Legislación y Reglamentos nacionales.

#### **5.4 Delegación de la investigación**



5.4.1 La JST podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En caso de delegar total o parcialmente la misma, la JST deberá emplear todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

5.4.2 Cuando se delegare parte de la investigación, la JST conservará la responsabilidad de la realización de la investigación.

## **5.5 Accidentes o incidentes ocurridos en un Estado no contratante el Convenio de Chicago/44**

### 5.5.1 Aeronaves con matrícula del Estado de Argentina

5.5.1.1 Cuando una aeronave con matrícula del Estado de Argentina esté involucrada en un accidente o incidente que haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante y que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, la JST podrá instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, en caso de no obtener tal colaboración, podrá efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga y obtenga.

### 5.5.2 Aeronaves cuyo explotador aéreo es del Estado de Argentina

5.5.2.1 Si la aeronave involucrada en un accidente o incidente que haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante y el explotador aéreo es del Estado de Argentina, y el Estado no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, la JST podrá instituir y realizar dicha investigación. Sin embargo, podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado o en una Organización Regional de Investigación de Accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos.

## **5.6 Accidentes o incidentes ocurridos fuera del territorio de cualquier Estado**

### 5.6.1 Aeronaves con matrícula del Estado de Argentina



5.6.1.1 Cuando una aeronave con matrícula del Estado de Argentina esté involucrada en un accidente o incidente y el lugar del suceso no se encuentra en el territorio de un Estado, la JST deberá asumir la responsabilidad de instituir y realizar la investigación. Sin embargo, podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

#### 5.6.2 Aeronaves con matrículas de otro Estado

5.6.2.1 Si la República Argentina fuese el Estado más próximo de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales, la JST deberá proporcionar toda la ayuda que pueda disponer y, del mismo modo, responderá a las solicitudes del Estado de matrícula.

5.6.2.2 Si el Estado de matrícula es de un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 (OACI) y la República Argentina posee la condición de Estado del explotador, de diseño o de fabricación, la JST procurará instituir y realizar una investigación. Sin embargo, podría delegar la realización de la investigación, parcialmente en otro Estado o en una Organización Regional de Investigación de Accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos.

### 5.7 Organización y realización de la investigación

#### 5.7.1 Generalidades

5.7.1.1 La JST goza de independencia y autoridad absoluta para realizar la investigación, de acuerdo con lo determinado en la Ley N°27.514<sup>9</sup>.

5.7.1.2 Toda investigación que realice la DNISAE será en conformidad con las disposiciones del Anexo 13, Legislación Nacional y del presente Reglamento, la cuál será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar culpa o responsabilidad. Para cumplir este cometido la JST deberá desarrollar Manuales de políticas y procedimientos para la investigación de accidentes.

---

<sup>9</sup> Ley N°27514. Capítulo I, artículo 2, inciso a)



5.7.1.3 La JST, teniendo en cuenta la complejidad y magnitud del accidente, podrá solicitar la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo fabricantes, explotadores y pilotos.

### **5.7.2 Participación de Asesores Externos**

5.7.2.1 La JST podrá requerir a personas, organismos especializados u organizaciones de la comunidad aeronáutica asesoramiento técnico para asistir en la investigación en virtud de sus funciones o actividades específicas.

5.7.2.2 Los asesores, deberán contar con *expertise* y conocimiento técnico, relevante a la investigación, asistiendo a los investigadores de la JST para desarrollar un registro de los hechos completo y preciso.

5.7.2.3 El asesor externo deberá suscribir, previo al inicio de la tarea requerida, un acta de confidencialidad, cuyo modelo está en el Apéndice 2, y cumplir con lo establecido en la Ley N°25.188 Ética en el Ejercicio de la Función Pública y el Decreto N°41/99 Código de Ética de la Función Pública.

5.7.2.4 En caso de existir un conflicto de intereses por parte de asesor externo, entre sus tareas cotidianas y la actividad encomendada por la JST, éste deberá ser desafectado de sus obligaciones hasta tanto culmine su labor. Para ello se suscribirán los Acuerdos pertinentes con los organismos u organizaciones especializados, que incluyan los arreglos necesarios, que aseguren la liberación de los expertos de sus tareas habituales, durante el período de su intervención en la investigación.

### **5.7.3 Alcance de la investigación**

5.7.3.1 La JST estableció, a través de la Resolución N° RESOL-2021-163—APN-JST#MTR, los criterios generales aplicables a los procesos de investigación con relación a la viabilidad de la apertura, inicio y alcance de los mismos.

5.7.3.2 La DNISAE definió los criterios, alcance y procedimientos de investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (MAPRIAAC).



#### **5.7.4 Investigador a Cargo – designación**

5.7.4.1 El/la Director/a Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos, designará el Investigador a Cargo que instituirá la investigación técnica, y ésta se iniciará con la máxima prioridad.

#### **5.7.5 Protección, identificación y equipamiento de los investigadores**

5.7.5.1 La JST es responsable de la protección de riesgos profesionales de los investigadores, así como del abastecimiento de equipamiento de protección personal, equipamiento y mantenimiento de los instrumentos, equipos y materiales necesarios para el cumplimiento de los trabajos asignados. Como así también deberá velar por la salud de sus investigadores, para lo cual tomará todas las medidas necesarias para que estén protegidos de los peligros a los que están expuestos durante una investigación.

5.7.5.2 La JST deberá emitir y proveer de credenciales a todos los investigadores y personal de apoyo a la investigación, quienes deberán portarla durante la realización de las diferentes tareas de investigación, a los fines de estar debidamente identificados.

5.7.5.3 Además, el personal de investigación se rige por lo establecido en la Ley N°25.188 Ética en el Ejercicio de la Función Pública y el Decreto N°41/99 Código de Ética de la Función Pública.

5.7.5.4 El personal de investigación de la JST portará credenciales que contienen fotografías de los investigadores, DNI, grupo sanguíneo, firma del presidente del organismo, vigencia de la misma y la base legislativa y reglamentaria de su autoridad y responsabilidades durante las investigaciones de accidentes e incidentes, con el derecho de acceso ilimitado y sin restricciones a aeronaves, documentos relacionados con la aviación, aeródromos, torre de vuelo y otras instalaciones pertinentes.

#### **5.7.6 Investigador a Cargo – acceso y control**

5.7.6.1 El Investigador a Cargo (IAC), tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros de



los Servicios de Tránsito Aéreo (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, mediando solamente una coordinación con las autoridades judiciales que pudieran encontrarse actuando paralelamente.

### **5.7.7 Registradores de vuelo, otros registradores de datos**

5.7.7.1 Los registradores de vuelo, CVR y todo otro dispositivo que almacene datos, imágenes y comunicaciones (por ej. ATS) se utilizarán en la investigación de todo accidente o incidente. La JST tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

5.7.7.2 En el caso de que la JST no cuente con instalaciones adecuadas en el país para la lectura de los registradores de vuelo, utilizará las instalaciones que otro Estado ponga a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:

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

5.7.7.3 Para los casos en que por la magnitud del accidente o incidente se considere conveniente, se destacará personal competente de la JST, para realizar la supervisión de la tarea a realizar a fin de asegurar los resultados apropiados.

5.7.7.4 En dicha circunstancia, se preverá una adecuada coordinación con la autoridad judicial competente en el suceso.

### **5.7.8 Autopsias**

5.7.8.1 La JST, cuando realice la investigación técnica de un accidente con víctimas fatales, gestionará ante la autoridad judicial competente el pedido de las autopsias de los miembros de la tripulación de vuelo, de los pasajeros, de los tripulantes de cabina de pasajeros y de terceros fallecidos y que pueden ser fuente de información apropiada.

### **5.7.9 Exámenes médicos**



5.7.9.1 La JST en las investigaciones técnicas por accidentes/incidentes a su cargo, podrá gestionar ante la autoridad competente la realización de exámenes médicos que contribuyan a la investigación y de los exámenes toxicológicos que resulten necesarios a los miembros de la tripulación de vuelo y a todo otro personal involucrado en las operaciones aéreas correspondientes al evento investigado.

5.7.9.2 Cuando haya ocurrido un accidente o por las circunstancias que rodean la ocurrencia de un incidente lo amerite, la JST notificará a la tripulación o personal aeronáutico involucrado, que deberá comunicarse con el Departamento de Evaluación Médica (DEM) de la ANAC, previo a su retorno al servicio, a los efectos de determinar si el accidente/incidente afectó la aptitud psicofísica.

5.7.9.3 Respecto de los pasajeros, cuando fuera pertinente para la investigación técnica, también podrá aconsejar la posibilidad de efectuarse el examen médico en el organismo competente.

*Nota: Dichos exámenes permitirán también determinar el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal involucrado en el suceso, que pueda contribuir a la investigación.*

## **5.7.10 Coordinación con las autoridades judiciales**

5.7.10.1 El Investigador a Cargo coordinará con las autoridades judiciales el acceso a las pruebas que requieran registro y análisis para la investigación, como certificados médicos e historias clínicas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

## **5.7.11 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación**

5.7.11.1 Si durante el proceso de investigación el equipo de investigación sospecha u obtiene evidencias que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el Investigador a Cargo procederá de acuerdo al procedimiento previsto en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (MAPRIAAC) a los fines de asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad correspondientes, a la justicia y los organismos de investigación de los otros países involucrados, de forma inmediata por la vía más rápida posible.



La JST decidirá si inicia o continua con el proceso de investigación técnica, en caso de no continuar con el proceso de investigación, se coordinará con la justicia la colaboración de la JST en la investigación Judicial.

Criterios a considerar para determinar la no continuación del proceso de investigación ante un hecho de interferencia ilícita:

Casos en que no se debería continuar el proceso de investigación

- a) Que la aeronave involucrada en un accidente o incidente grave que durante su operación que devino en el suceso haya sido producto de un delito previo.
- b) Que la causa o factor contribuyente de la falla activa técnica u operativa haya sido producto de un hecho de interferencia ilícita.
- c) Que durante las acciones iniciales del trabajo de campo se descubre que la aeronave o la tripulación de vuelo ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita.

Caso en el que se debería continuar la investigación.

- a) Que, de acuerdo al tipo de suceso, la JST prevé obtener resultados que permitan proponer recomendaciones para la mejora de seguridad operacional del sistema aeronáutico nacional o global.
- b) Que la justicia interviniente en el proceso de investigación judicial ante un suceso causado por un acto de interferencia ilícita solicite a la JST la colaboración en la investigación.

*Nota: Las autoridades Judiciales tomarán conocimiento del hecho a través de la denuncia que realice la Dirección de Asuntos Jurídicos del organismo.*

### **5.7.12 Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes**

5.7.12.1 La JST no publicará ni pondrá en circulación documentación obtenida durante la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia



de administración de justicia del Estado determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas que podría tener tal decisión para la investigación en curso o para futuras investigaciones. La JST mantendrá la confidencialidad de la siguiente información:

- 1) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y de toda transcripción de las mismas; y
- 2) todas las entrevistas tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de esta;
- 3) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- 4) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente, registros de horas de descanso, registro de atenciones médicas, registros de test de alcohol y drogas, autopsias;
- 5) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de estas;
- 6) los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente;
- 7) el proyecto de informe final de la investigación técnica;
- 8) los nombres e información personal de los testigos del suceso, que pueda conducir a su identificación;
- 9) la información que se encuentre en curso de un procedimiento penal, civil, disciplinario o administrativo, que tenga carácter reservado o declarada bajo secreto de sumario;
- 10) cualquier otra información o documentación que, por su grado de sensibilidad, sea solicitada por la autoridad encargada de la investigación a través de un informe técnico.

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

*Nota: Será política de la JST, conservar únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.*



### **5.7.13 Reapertura de la investigación**

5.7.13.1 Una vez concluida la investigación puede ordenarse su reapertura, si se obtuvieran nuevas pruebas o información de relevancia tal que, a criterio de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos, se pueda modificar las conclusiones a las que se ha arribado y/o permita formular nuevas recomendaciones.

### **5.8 Responsabilidad del Estado Argentino cuando otro Estado realiza la investigación de un accidente o incidente**

#### 5.8.1 Proporcionar información

5.8.1.1 Cuando le sea solicitado a la JST información sobre un accidente o incidente de aviación, que haya ocurrido en otro Estado, proporcionará a la autoridad de investigación del Estado que realiza la investigación toda la información y elementos que se requieran a lo largo del proceso de investigación.

5.8.1.2 Además, se le facilitará al Estado que realiza la investigación, toda la información pertinente que se posea, relacionada a las instalaciones o servicios que hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados, en el Estado de Argentina por la aeronave antes del accidente o incidente.

### **5.9 Responsabilidad del Estado Argentino como Estado de Matrícula o del Explotador**

#### 5.9.1 Registradores de vuelo – accidentes e incidentes graves

5.9.1.1 Cuando una aeronave cuya matrícula y/o el explotador es del Estado Argentino y haya protagonizado un accidente o incidente grave fuera del Estado Argentino, la JST proporcionará a la autoridad de investigación del Estado que realiza la investigación, las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo o los correspondientes registradores de vuelo, cuando le sean requeridos.

#### 5.9.2 Información sobre organizaciones



5.9.2.1 Cuando una aeronave cuya matrícula y/o el explotador es del Estado Argentino, haya protagonizado un accidente o incidente grave fuera del territorio nacional, la JST proporcionará a la autoridad de investigación del Estado que realiza la investigación la información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

## **5.10 Participación del Estado Argentino en una investigación que realiza otro Estado. Participación de la JST en la investigación**

### **5.10.1 Derecho a participar en la investigación**

5.10.1.1 Cuando otro Estado realice la investigación de un accidente o incidente grave sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2.250 kg y Argentina es el Estado de matrícula y/o del Estado del explotador y/o Estado de diseño y fabricación, la JST tiene el derecho a nombrar a un representante acreditado para participar en la investigación.

5.10.1.2 También, la JST podrá nombrar a un Representante Acreditado, cuando a solicitud del Estado que realiza una investigación, la JST le facilite información, instalaciones y servicios o asesores, para que participe en la investigación.

### **5.10.2 Prerrogativa de los Representantes Acreditados designados por la JST**

5.10.2.1 Conforme con lo establecido en el Anexo 13, los Representantes Acreditados de la JST que participen en una investigación tendrán derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador a cargo.

### **5.10.3 Asesores de los Representantes Acreditados de la JST**

5.10.3.1 Todo Representante Acreditado designado por la JST, tendrá el derecho a nombrar a uno o más asesores que lo ayuden en la investigación en la que participa, para hacer efectiva su participación.



## **5.10.4 Obligaciones de los Representantes Acreditados de la JST y sus Asesores**

5.10.4.1 Los Representantes Acreditados designados por la JST y sus asesores están obligados a:

- a) Proporcionar a la organización de investigación del Estado que realiza la investigación del suceso, a través del Investigador a cargo, toda la información pertinente de que dispongan; y
- b) No divulgar información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento del Estado del suceso.

## **5.11 Participación del Estado Argentino cuando connacionales han perecido o sufrido lesiones graves en un accidente**

### **5.11.1 Derechos y prerrogativas**

5.11.1.1 Cuando connacionales del Estado Argentino hayan perecido o sufrido lesiones graves en un accidente o incidente ocurrido en otro Estado, la JST podrá designar a un experto que tendrá las siguientes prerrogativas:

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe para divulgación al público el Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso de la investigación;
- c) recibir copia del informe final; y
- d) recabar toda la información necesaria del mismo.

5.11.1.2 Estas prerrogativas no impedirán que el Estado Argentino también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes.

## **5.12 Participación de otros Estados en una investigación que realiza el Estado Argentino. Participación en la investigación del Estado de Matrícula, del Estado del Explotador, del Estado de Diseño y del Estado de Fabricación**

### **5.12.1 Derecho a participar en la investigación**



5.12.1.1 Cuando el Estado Argentino realice la investigación de un accidente o incidente grave sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg y sea solicitado expresamente su participación en la investigación por el Estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación y todo otro Estado que facilite información, instalaciones o expertos, la JST permitirá la misma a través de sus representantes acreditados.

5.12.1.2 Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un Representante Acreditado, la JST podrá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados en los manuales y regulaciones nacionales para la investigación de accidentes.

5.12.1.3 Cuando el Estado Argentino sea el Estado del suceso y la JST haya instituido una investigación podrá invitar al Estado de diseño y al Estado de fabricación para que nombren 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.

5.12.1.4 Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un Representante Acreditado, la JST podrá invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujeto a los procedimientos señalados en los manuales y regulaciones nacionales para la investigación de accidentes.

*Nota: La facilitación de la entrada de los Representantes Acreditados, así como de su Asesores y su equipo, está previsto en el Anexo 9 (OACI) – Facilitación. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada.*

## **5.13 Participación de otros Estados**

### **5.13.1 Derechos**

5.13.1.1 Todo Estado que, a solicitud de la JST, facilite información, instalaciones y servicios o asesores, tendrá derecho a nombrar un Representante Acreditado para que participe en la investigación.



*Nota: Todo Estado que proporcione una base para las operaciones de investigación en el lugar del accidente o que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento o de recuperación de los restos de la aeronave o que participe como Estado en el que hay compartición de códigos o asociados en alianzas del explotador, podrá también ser invitado a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.*

## **5.14 Prerrogativas del Representante Acreditado que participa en una investigación en el Estado Argentino.**

### **5.14.1 Prerrogativas de los Representantes Acreditados**

5.14.1.1 La JST, conforme con lo establecido en el Anexo 13, Legislación Nacional y Reglamentos, le conferirá el derecho a los Representantes Acreditados que participen en una investigación, bajo el control del investigador a cargo, 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 profundizar en las entrevistas;
- d) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;
- e) obtener copia de todos los documentos pertinentes;
- f) participar en el examen de material grabado;
- g) participar en actividades de la investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de los 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.

### **5.14.2 Asesores de los Representantes Acreditados**



5.14.2.1 Todo Representante Acreditado tiene el derecho de nombrar a uno o más asesores que lo ayuden en la investigación que participan, la JST les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la investigación, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

### **5.14.3 Obligaciones de los Representante Acreditados y sus Asesores**

5.14.3.1 Los Representantes Acreditados y sus asesores están obligados a:

- a) Proporcionar a la JST a través del Investigador a Cargo (IAC) toda la información pertinente de que dispongan; y
- b) No divulgar información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito de la JST.

*Nota: en el Apéndice 2 se encuentra el Acta de Confidencialidad que deben suscribir los Representantes Acreditados.*

5.14.3.2 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 el punto 5.33

## **5.15 Participación del otro Estado cuando sus connacionales han participado o sufrido lesiones graves en un accidente ocurrido en el Estado Argentino**

### **5.15.1 Derechos y prerrogativas**

5.15.1.1 Cuando connacionales de otro Estado hayan perecido o sufrido lesiones graves en un accidente ocurrido en el Estado Argentino, la JST permitirá que el experto designado por ese Estado tenga las siguientes prerrogativas:

- a) visitar el lugar del accidente;



- b) tener acceso a la información real pertinente que apruebe para divulgación al público el Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso de la investigación;
- c) recibir copia del informe final; y
- d) recabar toda la información necesaria del mismo.

5.15.1.2 El Estado de los connacionales también podrá participar en la identificación de las víctimas y proporcionar asistencia en reuniones con supervivientes de ese Estado.

5.15.1.3 La JST, cuando realice la investigación de algún accidente o incidente, divulgará a través del Informe Provisional al menos durante el primer año de la investigación, información real comprobada e indicará el progreso de la investigación de manera oportuna.

## **5.16 Asistencia a víctimas y familiares de accidentes de aviación**

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) deberá proporcionar a las víctimas y familiares de accidentes el acceso a información actualizada, fehaciente y veraz sobre el desarrollo de las investigaciones técnicas que lleva a cabo, en un marco que permita sostener el curso de trabajo, siempre que los datos sean de dominio público y se preserve la confidencialidad de la investigación.

### Suceso ocurrido en Argentina

Cuando la DNISAE instituya una investigación de un suceso que, a consecuencia de éste haya fatalidades o alguno de sus ocupantes haya sufrido lesiones graves, el investigador a cargo se pondrá en contacto con el área de Información a Víctimas de Accidentes y sus Familiares (IVAF) y brindará información pertinente y colaborará con esta área durante todo el proceso de investigación para pueda desarrollar su tarea.

### Suceso ocurrido en otro Estado

Cuando el suceso haya ocurrido en otro Estado y, como consecuencia de éste haya fatalidades o lesionados graves de connacionales y la DNISAE haya tomado conocimiento, la DNISAE coordinará con el área de Información a Víctimas de Accidentes y sus Familiares (IVAF) si es necesario que un investigador acompañe al experto designado por el IVAF en el caso de que



tenga la intención de trasladarse al lugar del accidente, o a otro experto del Estado que se traslade para el reconocimiento de fallecidos y/o apoyo psicológico a las víctimas o familiares.



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **CAPÍTULO 6. INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL POR PARTE DE LA JST**

#### **6.1 Generalidades**

6.1.1 La JST utiliza el formato del Informe de Seguridad Operacional (ISO) que figura en el Apéndice 1, sin embargo, podrá adaptarse a las características del accidente o incidente, cuando las circunstancias lo hagan absolutamente necesario.

*Nota 1: El Informe de Seguridad Operacional (ISO) es el equivalente del informe final (IF) para la JST.*

*Nota 2: los criterios para la utilización de los distintos formatos se encuentran desarrollados en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (MAPRIAAC).*

#### **6.2 Cuando la JST no se constituya como Estado del Suceso**

##### **6.2.1 Divulgación de la información – consentimiento**

6.2.1.1 La JST no pondrá en circulación, ni publicará ni permitirá acceso al Proyecto de Informe de Seguridad Operacional (PISO), 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 la JST ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

*Nota 1: El Proyecto de Informe de Seguridad operacional (PISO) es el equivalente del proyecto de informe final (PIF) para la JST.*

*Nota 2: Toda información que llegue a la JST de parte del Estado, se le dará el mismo tratamiento de seguridad y confidencialidad que la documentación de investigaciones propias.*



*El personal integrante de la JST se encuentra sujeto a lo establecido por la Ley 25.188 “Ley de ética de la función pública” y a su Decreto Reglamentario N° 41/99, artículos 19 y 30.*

### **6.3 Cuando la JST es el Estado que realiza la investigación**

#### **6.3.1 Consultas**

6.3.1.1 La JST enviará una copia del Proyecto de Informe de Seguridad Operacional, a todos los Estados que participaron en la misma, invitándolos a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe, a los siguientes:

- a) al Estado de matrícula;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación; y
- e) todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con el Cap. 5

*Nota: Una vez finalizado el Proyecto de Informe de Seguridad Operacional, el IAC lo enviará preferentemente por correo electrónico (o el medio más apropiado), a los Estados involucrados.*

6.3.1.2 En el caso de que la JST reciba comentarios del PISO en un plazo de SESENTA (60) días a contar desde la fecha de envío del citado proyecto, la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos analizará los comentarios propuestos al Proyecto de Informe de Seguridad Operacional para incorporarlos si así lo considera procedente. En caso de no ser considerados adecuados los mismos podrán ser incorporados como Apéndices al informe de seguridad operacional consolidado.

6.3.1.3 Si la JST no recibe comentarios en los mencionados SESENTA (60) días, mencionados anteriormente, a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el Informe de Seguridad Operacional de acuerdo con lo dispuesto en 6.4, a menos que los Estados interesados o destinatarios nacionales hayan convenido en una prórroga de dicho período.



*Nota: Nada que figure en el presente Reglamento está destinado a impedir que el Estado que realiza la investigación consulte a otros Estados tales como aquéllos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación.*

6.3.1.4 Los comentarios que han de adjuntarse al Proyecto de Informe de Seguridad Operacional, deben restringirse a los aspectos técnicos específicos de dicho informe, sobre los cuales no pudo lograrse un acuerdo.

6.3.1.5 Para el envío del Proyecto de Informe de Seguridad Operacional a los Estados destinatarios, la JST utilizará el medio más adecuado y rápido disponible, tal como facsímile, correo electrónico, servicio de mensajería o correo urgente.

6.3.1.6 La JST podrá enviar, por intermedio del Estado del explotador, una copia del Proyecto de Informe de Seguridad Operacional al Explotador para que pueda presentar comentarios sobre el mismo.

6.3.1.7 Asimismo, podrá enviar, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación una copia del Proyecto de Informe de Seguridad Operacional, a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre éste.

## **6.4 Estados a los que se les enviará el Informe de Seguridad Operacional**

6.4.1 La JST enviará, sin pérdida de tiempo, el Informe de Seguridad Operacional de la investigación a:

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



## 6.5 Difusión del Informe de Seguridad Operacional

6.5.1 La JST hará público el Informe de Seguridad Operacional lo antes posible.

6.5.2 Al respecto el Informe de Seguridad Operacional debería finalizarse en el plazo más corto posible y de ser factible dicho término no debería exceder los DOCE (12) meses de la fecha del suceso.

6.5.3 De ser posible, la JST hará público un Informe Provisional en cada aniversario del suceso.

6.5.4 Cuando se finalice la investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de un peso máximo de más de 5700 kg, además de hacer público el informe final de seguridad operacional se enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar de dicho informe en formato electrónico.

*Nota: El Informe de Seguridad Operacional que se envía a la OACI se redactará en español de acuerdo al modelo que figura en el Apéndice 1.*

## 6.6 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

6.6.1 La JST recomendará, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, a las autoridades competentes, tanto Nacionales como a las de otros Estados que fueran pertinentes, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente, para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

*Nota: Si durante cualquier fase de la investigación se detectare o manifestare un hecho, suceso o indicio que potencialmente pudiera afectar la Seguridad Operacional, e/la Director/a Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos, por el medio más rápido disponible difundirá adecuadamente las Recomendaciones que hubiere lugar.*

6.6.2 La comunicación se realizará a través de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de los Estados interesados y, cuando fuera pertinente, por normativas vigentes de la OACI, a esta Organización.



6.6.3 Si el Informe de Seguridad Operacional comprende recomendaciones en materia de seguridad operacional dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esta Organización, debe adjuntarse a ellos una nota indicando las medidas concretas que se proponen.

## **6.7 Medidas en relación con las Recomendaciones sobre Seguridad Operacional**

6.7.1 Cuando la JST emita recomendaciones en materia de seguridad operacional instituirá un proceso para su control y seguimiento. Dicho control, estará a cargo de la Dirección Nacional de Evaluación y Monitoreo Accidentológico del organismo, o de quien en el futuro suceda sus funciones.

6.7.2 Cuando la JST emita recomendaciones en materia de seguridad operacional solicitará al destinatario que, en un plazo de SESENTA (60) días a partir de la fecha de la carta de envío, las medidas preventivas que se han tomado o se proyecten tomar, o bien, las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida. En los casos en que se emitan recomendaciones a otros Estados, se aplicará el plazo de NOVENTA (90) días establecido en el punto 6.10 del Anexo 13.

6.7.3 Asimismo, la JST cuando realice una investigación, formulará propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones de seguridad operacional.

6.7.4 Cuando la JST reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado, dará curso a las mismas a través de la Dirección Nacional de Evaluación y Monitoreo Accidentológico del organismo, o a quien en el futuro suceda sus funciones, y solicitará a quienes vayan dirigidas las recomendaciones de seguridad, que en un plazo de Noventa (90) días a partir de la fecha de envío, deberá comunicar a la JST las medidas preventivas que se han tomado o se proyecte tomar, o bien, las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida; para poder informar al Estado que emitió las recomendaciones de seguridad operacional.

6.7.5 La JST comunicará al Estado que haya formulado las recomendaciones de seguridad operacional, las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **CAPÍTULO 7. NOTIFICACIÓN ADREP**

#### **7.1.1 Responsabilidades de la JST respecto del informe preliminar cuando se encuentre a cargo de la investigación**

##### **7.1.1.1 Accidentes de aeronaves con masa máxima mayor a 2250 kg**

Cuando el Estado Argentino lleve a cabo una investigación sobre un accidente de una aeronave con una masa máxima de más de 2250 Kg., la JST deberá enviar el informe preliminar:

- a) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explorador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al estado de fabricación;
- e) a todos los Estado que hayan facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesoramiento; y
- f) a la Organización de Aviación Civil Internacional.

##### **7.1.1.2 Accidentes de aeronaves con una masa de 2250 kg o menos**

Cuando el Estado Argentino lleve a cabo una investigación sobre un accidente de una aeronave cuya masa sea igual a 2250 kg. o menos, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se considere de interés para otros Estados, la JST deberá enviar el informe preliminar a:

- a) al Estado de matrícula o 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 asesoramiento.

7.1.2 La notificación se hará de acuerdo con lo especificado en el Capítulo 4, en caso de ser necesario se solicita Asistencia Técnica.

## **7.2 Idioma**

7.2.1 La JST elaborará el informe preliminar en idioma español, para ser enviado a los otros Estados según corresponda y a la OACI, y cuando sea posible y en función de los Estados receptores en inglés como uno de los idiomas de trabajo de la OACI.

## **7.3 Despacho**

7.3.1 El Informe Preliminar se enviará por correo electrónico dentro de los TREINTA (30) días de la fecha en que ocurrió el accidente/incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y rápido disponible.

## **7.4 Informe de datos sobre accidentes e incidentes de aviación**

7.4.1 Accidentes de aeronaves con una masa máxima mayor a 2250 kg

Cuando el Estado Argentino lleve a cabo la investigación sobre un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2250 Kg, la JST enviará lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la OACI.

## **7.5 Información adicional**

7.5.1 Cuando el Estado Argentino lleve a cabo la investigación, la JST deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.



## **7.6 Incidentes de aeronaves con una masa mayor a 5700 kg**

7.6.1 Cuando el Estado Argentino realice la investigación, sobre un incidente ocurrido a una aeronave cuya masa máxima mayor a 5700 kg, la JST deberá enviar lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la OACI.



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **CAPÍTULO 8. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES**

*Nota: Estas especificaciones tienen por finalidad favorecer la prevención de accidentes mediante el análisis de los datos de accidentes e incidentes y un rápido intercambio de información.*

#### **8.1 Sistema de base de datos**

8.1.1 La JST establecerá y mantendrá actualizada una base de datos sobre accidentes e incidentes, con miras a facilitar el análisis efectivo de la información obtenida, sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles para determinar las medidas preventivas.

8.1.2 En la misma no se considera la notificación de incidentes sin daños, para aeronaves de matrícula Nacional.

8.1.3 El sistema de dicha base de datos de la JST, utiliza el formato normalizado ECCAIRS para facilitar el intercambio de datos con otros organismos similares de países signatarios, a tal efecto la clasificación de accidente o incidente.

8.1.4 Los textos de orientación atinentes a las especificaciones sobre dichas bases de datos serán los proporcionados por la OACI.



## **REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)**

### **CAPÍTULO 9. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACIÓN DE MODIFICACIONES, ACTUALIZACIONES Y ENMIENDAS A LAS REGULACIONES, REGLAMENTOS Y MANUALES.**

#### **9.1 Definiciones**

9.1.1 Para los fines de este Reglamento, las expresiones que figuran a continuación tienen el siguiente significado:

**Actualización:** Proceso derivado de los cambios en las leyes, decretos, normas y métodos recomendados por la OACI y otros documentos, cuyos contenidos o alcances estén relacionados con algunos de los aspectos sobre la investigación de accidentes/incidentes de la aviación civil.

**Adopción:** Conjunto de acciones y reformas que efectúan los Estados para alcanzar, dentro del plazo determinado, un ambiente armonizado entre sus reglamentos nacionales y los documentos de la OACI, sin ningún tipo de requisitos.

**Cambio:** Proceso derivado de la necesidad de actualizar los contenidos del reglamento por razones de la aplicación de nuevas técnicas, aplicación de directivas, procedimientos u otros aspectos que se relacionan con la investigación de accidentes/incidentes de la aviación civil.

**Enmienda:** Es la modificación de cualquier regulación, reglamento o manuales que surge de las enmiendas a las normas y métodos recomendados (SARPs) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las enmiendas a los LAR o por iniciativa propia de la JST.

**Fecha de aplicación:** Fecha en que la que entra en vigor para su cumplimiento obligatorio.

**Propuesta de desarrollo o enmienda (PDE):** Es el documento por medio del cual se presenta una solicitud de desarrollo o enmienda a las regulaciones, reglamentos o manuales.

#### **9.2 Redacción**



9.2.1 En la redacción se tendrán en cuenta los siguientes principios:

- 1) utilización del principio de lenguaje claro, sencillo y conciso, de fácil entendimiento para el lector, evitando en lo posible toda ambigüedad;
- 2) uso del lenguaje y el léxico contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y documentos de la OACI, en la versión en español;
- 3) debe contener una estipulación que especifique su carácter de obligatorio mediante el uso de una forma verbal que no deje duda sobre su obligatoriedad, ya sea de modo imperativo o futuro. Cuando la obligación se aplique únicamente en determinadas condiciones, deberán incluirse las indicaciones secundarias en que se señale concretamente cuáles son esas condiciones. En estas indicaciones secundarias deben usarse términos como “puede”, “no es necesario” y “entre otros”.

### **9.3 Desarrollo y aprobación**

9.3.1 El desarrollo y aprobación de una regulación, reglamento o manual deberá cumplir como mínimo con las siguientes etapas:

(a) Etapa de Propuesta

(1) La Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos (DNISAE) podrá proponer el desarrollo de requisitos a ser incluidos en las regulaciones, los reglamentos o los manuales, a través de una propuesta de desarrollo o enmienda (PDE).

(2) Las áreas técnicas competentes de la DNISAE a través de los responsables designados, son los encargados de los procesos de su elaboración y ejecutarán el trabajo en coordinación con el área legal de la JST.

(b) Etapa de Validación interna

(1) Las propuestas de normas una vez desarrolladas, serán discutidas y validadas por los responsables designados de las áreas técnicas competentes de la DNISAE, involucrados en los asuntos a ser reglamentados. Asimismo, cuando sea necesario mantendrá una coordinación sistemática con los expertos del área legal pertinentes.

(c) Etapa de Aprobación

La versión definitiva será elevada a la Máxima Autoridad de la JST para su aprobación mediante Resolución Administrativa, publicación en la página Web y entrada en vigencia.



## **9.4 Procedimientos de modificación, enmienda y actualización para regulaciones, reglamentos y manuales de la JST**

9.4.1 Las regulaciones, reglamentos o manuales estarán sujetos a un proceso de actualización y revisión continuo. La actualización se llevará a cabo a través de dos vías, una revisión rutinaria anual o una propuesta de cambio específico ante una actualización de la normativa vigente o del Anexo 13.

9.4.2 Los mismos tendrán una revisión anual a partir de la emisión de la presente edición. La revisión estará a cargo del/de la Director/a Nacional de Investigaciones de Sucesos Aeronáuticos y el equipo de revisión que él designe. Cuando el equipo revisor considere que no existen actualizaciones necesarias, se dejará asentado y se comunicará la vigencia de los mismos; caso contrario, se procederá a llevar a cabo las modificaciones con el procedimiento que se describe a continuación.

9.4.3 Una vez determinada la necesidad de actualizar, cambiar o enmendar las regulaciones, los reglamentos o los manuales, el/la Director/a Nacional de Investigaciones de Sucesos Aeronáuticos designará un grupo de trabajo para tal tarea. Establecida la necesidad del cambio y/o actualización sobre el cuerpo del documento se iniciará el expediente administrativo correspondiente, con las actuaciones pertinentes; el texto de la regulación, del reglamento o el manual será remitido a las áreas competentes y la Auditoría interna, para su consideración. Consensuado el documento será remitido a la Dirección de Asuntos Jurídicos para su evaluación y dictamen y posterior emisión de resolución de la máxima autoridad del organismo.

9.4.4 El plazo mínimo para la entrada en vigencia de las actualizaciones o cambios indicados en la enmienda, no será inferior a TREINTA (30) días corridos a partir de la fecha de la firma. Las enmiendas serán asentadas en el Registro de Ediciones y Revisiones.

## **9.5 Procedimientos para la adopción y aprobación de enmiendas de documentos OACI**

9.5.1 La adopción de las enmiendas realizadas al Anexo 13 y documentos conexos, tiene como objetivo cumplir con el compromiso internacional adquirido por el Gobierno de la República



Argentina, quien ratificó por Ley N°13.891 el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44), a fin de observar lo dispuesto por el mencionado Convenio en su artículo 37 en relación con la adopción de normas y procedimientos internacionales emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a través de sus diecinueve Anexos.

9.5.2 Notificada la JST de la existencia de una enmienda a los Anexos y/o documentos OACI, el/la Director/a Nacional de Investigaciones de Sucesos Aeronáuticos designará un grupo de trabajo para su análisis.

9.5.3 Analizada la enmienda en cuestión, el personal especializado designado por la DNISAE; elaborará un informe manifestando la conveniencia o no de la adopción de la misma y establecerá los documentos de la JST afectados y que deben modificarse.

9.5.4 Establecida la necesidad del cambio y/o actualización sobre el cuerpo del documento se iniciará el expediente administrativo correspondiente, con las actuaciones pertinentes; el texto de la regulación, del reglamento o el manual será remitido a las áreas competentes y la Auditoría interna, para su consideración. Consensuado el documento será remitido a la Dirección de Asuntos Jurídicos para su evaluación, dictamen y posterior emisión de resolución de la máxima autoridad del organismo, y posterior comunicación a la ANAC.

## **9.6 Notificación de diferencias con la OACI**

9.6.1 La notificación de diferencias entre los SARPs y/o documentos de la OACI con el marco normativo nacional, tiene como objetivo cumplir con el compromiso internacional adquirido por la República Argentina, quien ratificó por Ley N°13.891 el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44), en relación a la notificación de diferencias con los documentos de la OACI.

9.6.2 Analizada la enmienda en cuestión, el personal especializado designado por la DNISAE; elaborará un informe estableciendo la existencia de diferencias con el marco normativo nacional, sea por adopción parcial o no adopción de la misma, quedando debido registro de tal circunstancia en la DNISAE y de la posterior comunicación a la OACI a través de la ANAC.



*Nota: La ANAC, como Autoridad Aeronáutica de la República Argentina, tiene a su cargo la notificación de diferencias de normas y métodos recomendados. Por ello la JST enviará a la SECRETARÍA GENERAL de la ANAC las diferencias entre sus reglamentos y los documentos de la OACI, para que elabore el documento final de aceptación de enmiendas y remitirlo a la OACI, asimismo como medio de alternativa para la notificación de diferencias la SECRETARIA GENERAL, podrá dar alta y actualizar las divergencias, que tenga la JST, a través del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) implementado por OACI.*



## **APÉNDICE 1 – FORMATO DEL INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

### **FINALIDAD**

Este formato tiene por finalidad presentar el Informe de Seguridad Operacional de manera apropiada y uniforme.

En el Manual de Procedimientos para la Investigación de Accidentes de Aviación Civil (MAPRIAAC), se encontrarán indicaciones detalladas para completar los distintos formatos de informes de seguridad operacional de acuerdo con el tipo de suceso.

### **FORMATO INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL COMPLETO**

**Título:** El informe de seguridad operacional deberá llevar un título que comprenda:

Explotador/propietario, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave; lugar, fecha y hora del accidente o incidente.

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

Notificación del accidente a las autoridades nacionales y 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 un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

**Cuerpo.** El cuerpo del informe de seguridad operacional comprenderá los siguientes títulos principales:

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

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

**Apéndices:** Los que corresponda.

**Nota:** Al preparar el informe de seguridad operacional utilizando el presente modelo procúrese: Incluir bajo el título correspondiente toda la información pertinente para comprender la información sobre los hechos, los análisis y las conclusiones; cuando no se disponga de información con respecto a algún punto de 1. – Información sobre los hechos, o cuando la



misma no sea pertinente a las circunstancias que dieron lugar al accidente, incluir una nota con este objeto en la subsección que corresponda.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 **Reseña del vuelo:** Breve descripción que contenga la información siguiente: Número del vuelo, tipo de operación, último punto de salida, hora de salida (local o UTC), y punto de aterrizaje previsto. Preparación del vuelo, descripción del vuelo y 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 si ocurrió de día o de noche.

1.2 **Lesiones a personas:** Se consignará los datos siguientes (en números): Lesiones, mortales, graves o leves / ninguna; a la tripulación, pasajeros y otros.

<i>Lesiones</i>	<i>Tripulación</i>	<i>Pasajeros</i>	<i>Otros</i>
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

*Nota: Las lesiones mortales incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente.*

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:** 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. Breve reseña de los títulos y experiencia de los demás tripulantes. Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicio de tránsito aéreo, mantenimiento, etc., cuando corresponda.



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

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

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

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

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

1.11 **Registradores de vuelo:** Ubicación de los registradores en la aeronave, su estado después de recuperados y datos pertinentes facilitados por los mismos.

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. 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 apéndices.

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

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



- 1.14 **Incendio:** En el caso de que se hubiese declarado un incendio, información sobre las causas del mismo y sobre el equipo extintor utilizado, así como de su eficacia.
- 1.15 **Supervivencia:** Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en el que se hallaba 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. Fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrecto de los componentes.
- 1.17 **Información orgánica y de dirección:** Información pertinente de las entidades y administraciones que influyen en las operaciones de la aeronave. 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 los puntos 1.1 a 1.17 anteriores.
- 1.19 **Técnicas de investigación útiles o eficaces:** Cuando se haya utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la razón del empleo de esas técnicas, y menciónese 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 AL ANÁLISIS

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

El formato del informe final de este Apéndice puede adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente. Por consiguiente, pueden utilizarse “causas” o “factores contribuyentes”, o ambos, en las Conclusiones



#### **4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL**

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

#### **APÉNDICES**

Inclúyase, si procede, cualquier otra información pertinente que se considere necesaria para la comprensión del Informe de Seguridad Operacional.



## **APÉNDICE 2 – ACTA DE CONFIDENCIALIDAD**

### ACTA DE CONFIDENCIALIDAD REPRESENTANTE ACREDITADO, ASESORES Y EXPERTOS

#### IDENTIFICACION DE LA AERONAVE

Marca y modelo:

Matricula Ubicación Fecha:

El abajo firmante, xxx (D N I/Pasaporte N° xxx), Asesor Externo en nombre de xxx, reconoce que está colaborando en la investigación del accidente/incidente, con el fin de proporcionar asistencia e información a la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE (JST) y se compromete a:

- Cumplir con las funciones asignadas y las disposiciones establecidas en la legislación interna (Código Aeronáutica Argentino, Ley N° 27.514, Regulaciones Argentinas de Aviación Civil RAAC 13 y el Manual de Procedimientos para la Investigación de Accidentes de Aviación Civil MAPRIAAC). En caso de no cumplir con lo dispuesto o su conducta perjudique la investigación perderá su carácter de Asesor Externo.
- No ser Representante Legal de ninguna de las partes afectadas por el accidente/incidente (como demandantes, querellantes, denunciantes o la aseguradora).
- Proporcionar a la JST toda la información pertinente de que disponga.
- No divulgar información sobre el curso y las conclusiones de la investigación, tal como lo establece, el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y la Resolución N° E 12/2021, a menos que las autoridades en materia de administración de justicia determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas que podría tener tal decisión para investigación en curso o para futuras investigaciones.

La presente Acta se firma por duplicado a un solo tenor y efecto.

Asesor Externo.

Firma:

Aclaración

D.N.I.:

JST FIRMA



## ACCREDITED REPRESENTATIVES, ADVISORS AND EXPERTS CONFIDENTIALITY CERTIFICATE

### AIRCRAFT IDENTIFICATION

Mark and model:

Registration Number:

Location:

Date:

The undersigned, xxx (ID/Passport N° xxx), External Advisor on behalf of xxx, acknowledges that he/she is collaborating in the investigation of the accident/incident, in order to provide assistance and information to the TRANSPORTATION SAFETY BOARD (JST) and undertakes to:

- Comply with the assigned functions and the provisions set forth in the internal legislation (Argentine Aeronautical Code, Law No. 27,514, Argentine Civil Aviation Regulations RAAC 13 and the Procedures Manual for the Investigation of Civil Aviation Accidents MAPRIAAC). In case of non-compliance with the provisions or his/her conduct is detrimental to the investigation, he/she shall lose his/her status as External Advisor.
- Not to be the Legal Representative of any of the parties affected by the accident/incident (such as claimants, plaintiffs, complainants or the insurer).
- Provide the JST with all relevant information available to him/her.
- Not to disclose information about the course and findings of the investigation, as provided for in Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation and Resolution No. E 12/2021, unless the authorities in the administration of justice determine that the disclosure of such information is more important than the adverse consequences of such a decision for the ongoing investigation or for future investigations.

These present certificates are signed in duplicate, in full force and effect.

External Advisor´s name:

Signature:

Clarification:

ID:

JST Signature



## **ADJUNTO A. CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES**

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

- Suceso internacional: accidente ocurrido en el territorio de un Estado contratante a una aeronave matriculada en otro Estado contratante.
- Suceso nacional: accidentes e incidentes graves ocurridos en el territorio del Estado de matrícula.
- Otros sucesos: accidentes e incidentes graves ocurridos en el territorio de un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado.

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

Procedente de	Respecto de	Destinatario	Referencia en el RIAAC
Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación. OACI (cuando la aeronave supere los 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor).	4.2
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de todo tipo	Estado del explotador. Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor).	4.3



## 2. INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Accidentes e incidentes dondequiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en el RIAAC
Estado que realiza la investigación	Informe de Seguridad Operacional	Aeronaves de todo tipo	Estado que instituye la investigación. Estado de matrícula. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación. Estado interesado por percer nacionales. Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores.	6.4
Estado que realiza la investigación	Informe de Seguridad Operacional	Aeronaves de más de 5.700 kg	OACI	6.5.3

## 3. INFORME ADREP

Accidentes e incidentes graves donde quiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en el RIAAC
Estado que realiza la investigación	Informe Preliminar	Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg	Estado de matrícula o Estado del suceso. Estado del explotador. Estado de diseño. Estado de fabricación Estado que proporciona información,	7.1



			instalaciones y servicios de importancia o asesores. OACI.	
Estado que realiza la investigación	Informe Preliminar	Accidentes de aeronaves de 2.250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés	Ídem anterior, excepto OACI.	7.2
Estado que realiza la investigación	Informe de datos sobre accidente	Accidentes de aeronaves de más de 2.250 Kg	OACI	7.5
Estado que realiza la investigación	Informe de datos sobre incidente	Incidentes de aeronaves de más de 5.700 Kg	OACI	7.7

#### 4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

##### Asuntos de seguridad de interés para otros Estados

Procedente de	Respecto de	Tipo de informe	Destinatario	Referencia en el RIAAC
Estados que formulan recomendaciones	Recomendaciones de seguridad	Recomendaciones formuladas a otros Estados	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado.	6.6
		Documentos de la OACI	OACI	6.6.2



## **ADJUNTO B. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES**

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

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

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

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

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

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

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



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

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

3. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos de incidentes que podrían ser graves. Sin embargo, la lista no es exhaustiva y, dependiendo del contexto, los ejemplos que contiene pueden no clasificarse como incidentes graves si quedan defensas entre el incidente y el escenario verosímil.

- Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.
- Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada. **(1)**
- Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje, una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizaje tales como calzadas. **(1)**
- Aterrizajes o intentos de aterrizaje en pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje, una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizaje tales como calzadas. **(1)**
- Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no clasifique como accidente.
- Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.
- Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.



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

\*(1) Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.



## **ADJUNTO C. DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO**

### **RESPUESTA INICIAL**

Después de un accidente grave, la JST abordará inmediatamente la lectura y análisis de los registradores de vuelo. Es fundamental proceder a la lectura lo antes posible después de un accidente. La pronta identificación de las áreas problemáticas puede afectar a la investigación que se lleva a cabo en el lugar del accidente, donde las pruebas tienen a veces un carácter transitorio. La pronta identificación de las áreas problemáticas también puede permitir que se formulen recomendaciones urgentes sobre seguridad operacional, que acaso sean necesarias para evitar un suceso similar.

### **SELECCIÓN DE LA INSTALACIÓN**

La JST puede solicitar asistencia de cualquier Estado que en su opinión esté en mejores condiciones de ser útil para la investigación. Habitualmente, se requieren técnicas especiales de recuperación y análisis, si los registradores se han averiado.

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

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

### **PARTICIPACIÓN DEL ESTADO DE FABRICACIÓN (O DISEÑO) Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR**



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

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

## **PROCEDIMIENTOS RECOMENDADOS**

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

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

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

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

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



## **ADJUNTO D. ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE**

Se considerarán accidente los siguientes casos:

1. Si un motor se separa de la aeronave, aunque el daño se limite al motor.
2. Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse.

No se considerarán accidente los siguientes casos:

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

*Nota 1: En relación con una aeronave que sufre daños que afectan adversamente a su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, la aeronave puede haber*



*aterrizado en condiciones de seguridad operacional, pero no puede ser despachada para un nuevo vuelo en condiciones de seguridad operacional sin efectuarse reparaciones*

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

*Nota 3: El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no debería utilizarse como única guía para determinar si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente. Análogamente, una aeronave puede considerarse como “pérdida de casco” porque su reparación no resulta económica, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente.*



## **ADJUNTO E. PERSONAL DE LA DNISAE: INVESTIGADORES**

### 1- Introducción

La investigación de accidentes de aviación es una tarea especializada que debería ser realizada únicamente por investigadores debidamente capacitados. Los investigadores de accidentes potenciales deben poseer considerable experiencia aeronáutica práctica a modo de base para la pericia en investigación que han de adquirir.

### 2- Generalidades

La política de personal de la JST- Modo Aeronáutico se apoya en la orientación de los Documentos de OACI como la Circular 298, Doc. 9962 y 9756 con respecto a la selección y designación de investigadores.

La JST formará su plantel de investigadores de accidentes e incidentes teniendo en cuenta que estos posean experiencia en aviación, como: piloto profesional, ingeniero aeronáutico, técnico de mantenimiento de aeronaves, tripulante de cabina, ya que esto les permitirá desarrollar sus cualidades de investigador. Además, se considerarán otros sectores especializados de la aviación: operaciones, aeronavegabilidad, servicios de tránsito aéreo, meteorología, factores humanos, etc.

Debido a que las investigaciones de accidentes con frecuencia abarcan todas estas especialidades, es importante que los investigadores tengan una clara visión sistémica del sistema aeronáutico y conozcan cada una de sus diferentes esferas.

Además de los conocimientos técnicos, la JST requerirá a todo investigador de accidentes ciertos atributos personales, entre ellos la integridad e imparcialidad para describir los hechos, tener capacidad analítica y ser perseverante en la búsqueda de evidencias, que a veces se realizan en condiciones extremas, y tener empatía para tratar gran variedad de personas que han sufrido la experiencia traumática de accidente de aviación.

Como el resultado de toda investigación depende en gran parte de la habilidad y experiencia de los investigadores asignados a la misma, la DNISAE designará en cada investigación por lo menos a un investigador que tenga un nivel adecuado de experiencia.

### 3- Convocatoria de expertos y especialistas



Si la JST no cuenta con personal especializado en un área determinada dedicado exclusivamente a la investigación de accidentes, convocará personal calificado preferentemente instruido en métodos de investigación de accidentes. También podrá convocar a especialistas para trabajar en una parte de la investigación o asesorar en un tema determinado. En lo posible todo personal que sea convocado deberá cumplir con ciertos requisitos establecidos para los investigadores.

Para cumplir con este cometido, la JST concertará acuerdos con las otras autoridades encargadas de investigación de accidentes e incidentes de aviación de otros Estados u otros organismos del Estado para recurrir a otros expertos a fin de obtener asistencia con poca anticipación y sin tener que establecer acuerdos oficiales en el momento en que se necesita tal asistencia.

La JST, de ser necesario mantendrá una lista de investigadores competentes que cubran las brechas de las especialidades o para ocupar puestos claves ante un accidente mayor.

Los expertos externos deberán acreditar que han sido liberados de sus obligaciones ordinarias durante el curso de la investigación. La independencia y objetividad de los mismos en la labor de investigación es indispensable, y es importante asegurar que no haya conflictos de intereses reales o percibidos como tales entre las personas que trabajan en el régimen mencionado. Los investigadores que participan en régimen de adscripción deberán recibir credenciales apropiadas y firmar acuerdos conforme las leyes, reglamentos, políticas y procedimientos del Estado Argentino, para demostrar su independencia y objetividad, que garantice que no hay conflictos de interés durante el período de adscripción.

#### 4- Categorías de Investigadores

##### a) INVESTIGADOR A CARGO:

**OBJETIVO GENERAL:** Coordinar la correcta fiscalización del proceso de la investigación en el campo del suceso.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:** Realizar la coordinación del equipo de investigación, la supervisión de los informes preliminares y la verificación de los datos e información recolectada en el campo.

**ACTIVIDADES/TAREAS:** Intervenir en sucesos de gran complejidad. Supervisar al equipo de investigación. Relevar evidencia física en el lugar del suceso. Elaborar planimetrías y croquis



del lugar del suceso y de la posible dinámica del mismo. Tomar registro fotográfico y fílmico en el lugar del suceso.

Coordinar y realizar entrevistas a conductores, pasajeros, personal de la empresa y/o a cualquier otra persona que pueda proveer información útil para la investigación del suceso. Solicitar información a organismos públicos y privados para la investigación del suceso. Producir informes sobre las posibles causas de los accidentes investigados. Elaborar Recomendaciones y Acciones de Seguridad Operacional a partir de las investigaciones realizadas. Compartir conocimientos y mejorar los estándares internacionales de investigación de accidentes e incidentes

**b) INVESTIGADOR:**

**OBJETIVO GENERAL:** Contribuir en la investigación de sucesos de transporte con el objetivo de identificar sus causas y factores contribuyentes, con la finalidad de identificar deficiencias y vulnerabilidades en el sistema de transporte.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:** Coordinar la correcta organización del proceso previo a la salida al campo.

**ACTIVIDADES/TAREAS:** Intervenir en sucesos de mediana complejidad. Supervisar a los investigadores auxiliares. Relevar evidencia física en el lugar del suceso. Elaborar planimetrías y croquis del lugar del suceso y de la posible dinámica del mismo. Tomar registro fotográfico y fílmico en el lugar del suceso. Coordinar y realizar entrevistas a conductores, pasajeros, personal de la empresa y/o a cualquier otra persona que pueda proveer información útil para la investigación del suceso. Solicitar información a organismos públicos y privados para la investigación del suceso. Producir informes sobre las posibles causas de los accidentes investigados. Elaborar Recomendaciones y Acciones de Seguridad Operacional a partir de las investigaciones realizadas. Compartir conocimientos y mejorar los estándares internacionales de investigación de accidentes e incidentes

**c) INVESTIGADOR AUXILIAR:**

**OBJETIVO GENERAL:** Supervisar las tareas de los aspirantes a investigador.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:** Asegurar el correcto aprovisionamiento de los recursos materiales. Coordinar la logística y el traslado de los investigadores.



**ACTIVIDADES/TAREAS:** Intervenir en sucesos de mediana complejidad. Coordinar las acciones del traslado de los investigadores. Colaborar con las acciones comunicacionales generando el vínculo con el área de institucionales de la JST. Gestionar administrativamente el traslado de los investigadores al lugar del suceso (pasajes, alojamiento, etc.). Concurrir al lugar del suceso cuando sea convocado. Ejecutar las acciones iniciales en el lugar del suceso preparando el campo para la investigación. Elaborar informes preliminares, planillas de seguimiento, registros, entre otros. Asistir en la coordinación con los otros organismos que acudan al lugar del suceso (bomberos, fiscalías, fuerzas de seguridad, etc.). Colaborar con lo que indique el investigador en el área de su competencia. Participar en la distribución de conocimientos y mejorar los estándares internacionales de investigación de accidentes e incidentes.

d) **ASPIRANTE A INVESTIGADOR:**

**OBJETIVO GENERAL:** Brindar asistencia con la logística del proceso de investigación.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:** Asegurar la disponibilidad del material necesario para que el investigador de campo cuente con el equipamiento completo. Brindar soporte administrativo a los investigadores.

**ACTIVIDADES/TAREAS:** Intervenir en sucesos de mediana complejidad. Identificar los recursos materiales necesarios para el proceso de investigación conforme al lugar del accidente. Verificar y asegurar la disponibilidad del equipamiento. Brindar soporte administrativo. Realizar guardias pasivas. Realizar las prácticas en el lugar de trabajo que le indique el tutor. Concurrir al lugar del suceso cuando sea convocado.

Colaborar con lo que indique el tutor en el área de su competencia. Participar en la distribución de conocimientos y mejorar los estándares internacionales de investigación de accidentes e incidentes.

e) **ANALISTA A CARGO DE ÁREAS DE ESTUDIO:**

**OBJETIVO GENERAL:** Coordinar la correcta fiscalización del proceso de la investigación en el modo de transporte correspondiente.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:** Realizar la coordinación del equipo de áreas de estudio, la supervisión de los informes preliminares y la verificación de los datos e información recolectada.



ACTIVIDADES/TAREAS: Intervenir en sucesos de gran complejidad con probabilidad de salida a campo. Supervisar a los analistas de áreas de estudio. Responder por el seguimiento, análisis e interpretación de datos. Supervisar el análisis de las causas de accidentes. Solicitar información a organismos públicos y privados para la investigación del suceso. Producir informes sobre las posibles causas de los accidentes investigados. Supervisar la elaboración de Recomendaciones y Acciones de Seguridad Operacional a partir de las investigaciones realizadas. Coordinar el monitoreo para que se lleven a cabo las acciones correctivas. Coordinar el análisis de las problemáticas que afectan la seguridad en el Transporte. Coordinar la implementación de la sistematización de recomendaciones generadas en función de las investigaciones realizadas. Supervisar el desarrollo de diferentes estudios sobre temáticas de interés específico en el Sistema Nacional e Internacional del transporte.

f) ANALISTA DE ÁREAS DE ESTUDIO:

OBJETIVO GENERAL: Contribuir en la investigación de sucesos de transporte con el objetivo de identificar sus causas y factores contribuyentes, con la finalidad de identificar deficiencias y vulnerabilidades en el sistema de transporte.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS: Coordinar la elaboración de estudios estadísticos con relación a los sucesos en el modo de transporte correspondiente.

ACTIVIDADES/TAREAS: Intervenir en sucesos de mediana complejidad con probabilidad de salida a campo. Supervisar a los analistas auxiliares de áreas de estudio. Responder por el seguimiento, análisis e interpretación de datos. Analizar las entrevistas a conductores, pasajeros, personal de la empresa y/o a cualquier otra persona que pueda proveer información útil para la investigación del suceso. Identificar y analizar las causas de accidentes. Solicitar información a organismos públicos y privados para la investigación del suceso. Producir informes sobre las posibles causas de los accidentes investigados. Elaborar Recomendaciones y Acciones de Seguridad Operacional a partir de las investigaciones realizadas. Monitorear que se lleven a cabo las acciones correctivas. Analizar las problemáticas que afectan la seguridad en el Transporte. Coordinar la implementación de la sistematización de recomendaciones generadas en función de las investigaciones realizadas. Coordinar el desarrollo de diferentes estudios sobre temáticas de interés específico en el Sistema Nacional e Internacional del transporte.



g) ANALISTA AUXILIAR DE ÁREAS DE ESTUDIO:

**OBJETIVO GENERAL:** Supervisar las tareas de los aspirantes a analistas de áreas de estudio.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:** Colaborar con la elaboración de estudios estadísticos con relación a los sucesos en el modo de transporte correspondiente.

**ACTIVIDADES/TAREAS:** Intervenir en sucesos de mediana complejidad. Colaborar con las acciones comunicacionales generando el vínculo con el área de institucionales de la JST. Elaborar informes preliminares, planillas de seguimiento, registros, entre otros. Colaborar en el análisis de las entrevistas a conductores, pasajeros, personal de la empresa y/o a cualquier otra persona que pueda proveer información útil para la investigación del suceso. Identificar y analizar las causas de accidentes. Asistir en la coordinación con los otros organismos que participen en el suceso (bomberos, fiscalías, fuerzas de seguridad, etc.). Colaborar con la implementación de la sistematización de recomendaciones generadas en función de las investigaciones realizadas. Colaborar con lo que indique el analista de área de estudio en el ámbito de su competencia. Gestionar el desarrollo de diferentes estudios sobre temáticas de interés específico en el Sistema Nacional e Internacional del transporte.

h) ASPIRANTE A ANALISTA DE ÁREAS DE ESTUDIO:

**OBJETIVO GENERAL:** Brindar asistencia en el proceso de investigación.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:** Brindar soporte administrativo a las analistas de áreas de estudio.

**ACTIVIDADES/TAREAS:** Intervenir en sucesos de mediana complejidad. Brindar soporte administrativo. Realizar las prácticas en el lugar de trabajo que le indique el tutor. Colaborar con lo que indique el tutor en el área de su competencia. Participar en la elaboración informes preliminares, planillas de seguimiento, registros, entre otros. Colaborar en el desarrollo de diferentes estudios sobre temáticas de interés específico en el Sistema Nacional e Internacional del transporte.

5- Formación de los investigadores

La JST ha definido una política de formación del equipo de investigadores a través de un programa de instrucción adecuado, de conformidad con las normas internacionales y las mejores prácticas. La JST seguirá la orientación proporcionada en la Circular 298 de la OACI, que contiene información detallada respecto a la capacitación de investigadores en sus cuatro fases:



- a) Instrucción inicial.
- b) Formación en el puesto de trabajo.
- c) Cursos básicos de investigación de accidentes.
- d) Curso periódico (recurrent)
- e) Cursos avanzados de investigación de accidentes e instrucción adicional.

El área de Instrucción/Capacitación se encarga del desarrollo del plan de instrucción de los investigadores teniendo en cuenta los lineamientos planteados por la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos.

Cada persona contratada por la JST para desempeñarse como investigador deberá poseer cierto grado de conocimientos, especialidad y habilidades aplicables a las tareas que serán asignadas. Además, requerirá de los investigadores diferentes niveles de conocimientos, especialidad y habilidades, dependiendo de las funciones de investigación que se les pueda asignar.

El área de Instrucción/Capacitación y de RRHH llevará un registro de la capacitación profesional de cada investigador, con los documentos probatorios, tales como certificados y otros documentos que acrediten su capacitación y experiencia.

Dentro de la política de capacitación, la JST proporcionará a todos los investigadores instrucción inicial y periódica sobre el equipo y los procedimientos relativos a la Seguridad en el Trabajo.

#### 6- Cuidado de la salud de los investigadores

El personal de investigadores por el tipo de tarea que realiza en el lugar del accidente está en contacto con diferentes peligros biológicos naturales, materiales, etc., por lo que deberán estar vacunados contra el tétano, la hepatitis B, la fiebre amarilla, otras vacunas y sus refuerzos que son requeridas en la Región Latinoamericana, a los efectos de que los investigadores puedan trasladarse a otros Estados para brindar asistencia cuando es requerida.

La JST implementará a través del área de RRHH un programa de vacunación para los investigadores y personal que puede participar en el sitio del accidente. Se encargará de llevar el control de las vacunas y todo otro requerimiento que haga falta para cuidar la integridad física de los investigadores.



La JST proveerá al personal de investigadores su equipo de protección personal, que al menos contendrá los elementos conforme a lo dispuesto en la Cir. 315 y todo otro equipo que la JST estime necesario.

#### 7- Equipo e instrumental de trabajo

La JST proveerá el instrumental de trabajo personal y el equipamiento de investigación necesario para llevar adelante sus tareas, los cuales deberán estar en condiciones de uso. Además, los investigadores tendrán sus efectos personales que necesiten preparados para partir de inmediato al lugar del accidente.

Dicha partida de inmediato será posterior a una adecuada planificación y preparación, que resultará de suma importancia para la eficacia de la investigación.

La Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos (DNISAE) deberá efectuar un control periódico del equipo de investigación técnica que han de usar los investigadores en el sitio de un accidente. El equipo incluye cámaras, computadoras portátiles, teléfonos móviles, herramientas, etc.

#### 8- Documentación personal de los investigadores

El personal de investigadores de la JST, o investigadores convocados deberán tener la credencial de investigador en vigencia al igual que el pasaporte y en lo posible la visa para Estados Unidos y libreta de vacunación en condiciones.

#### 9- Credenciales de investigadores

La JST emitirá y proveerá las credenciales a los investigadores que son miembros de la organización como así también a los investigadores convocados a participar en la investigación en tiempo parcial. Será obligatorio portarla a la vista durante la realización de las diferentes tareas de investigación, a los fines de estar debidamente identificados. De igual manera y con la misma finalidad se les proveerá una credencial a los representantes acreditados y a los asesores que participarán en la investigación.

La credencial de los investigadores de la JST deberá contener al menos la siguiente información:

- a) referencia a la legislación/reglamentación habilitante;
- b) validez de la misma; y



- c) fotografía del investigador,
- d) n° de documento
- e) grupo Sanguíneo
- f) firma del Presidente de la JST

La credencial para los investigadores convocados por la JST y para los representantes acreditados deberá contener al menos la siguiente información:

- a) referencia a la legislación/reglamentación habilitante;
- b) validez de la misma; y
- c) nombre del usuario
- d) RA / ADVISOR
- e) Estado y/u organización al representa

El área de Recursos Humanos realizará la emisión y provisión de las credenciales correspondientes como así también el control de la vigencia de las mismas.

#### 10- Derechos, facultades y obligaciones de los investigadores

Para desempeñar eficazmente sus deberes, los investigadores de accidentes deben de tener ciertas facultades establecidas, que comprenden tener autoridad en el sitio del accidente y custodia de la evidencia, el derecho de analizar cualquier cosa recogida y de recibir los documentos pertinentes. Sin embargo, estos poderes deben emplearse únicamente cuando sean necesarios y siempre con la mayor discreción. Los investigadores han de estar conscientes de que durante la fase inicial de la investigación su labor es esencialmente recoger información, lo cual se consigue mejor en un ambiente donde reine la cooperación.

La JST ha otorgado a sus investigadores, conformes a las obligaciones del Estado y en virtud del Anexo 13 de la OACI, Ley N°27.514 y reglamentos los siguientes derechos y facultades:

- a) Acceso sin restricciones y control absoluto al lugar del accidente y a los restos de las aeronaves.
- b) Acceso sin restricciones y control absoluto sobre todos los materiales pertinentes para la investigación del accidente/incidente, pruebas, documentos, etc., incluidos los registros del servicio de tránsito aéreo (ATS) y los registradores.
- c) El derecho de realizar un examen y ensayo detallado de material/pruebas pertinentes sin demora o interferencia.



d) El derecho y la obligación de no divulgar cierta información para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa o futuras investigaciones.

Dicha información incluye:

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

## 11 Facilitación

En el Anexo 9 de la OACI — Facilitación, Capítulo 8, Sección B, figuran las normas y métodos recomendados relativos a la facilitación de la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recuperación. La siguiente es una lista parcial de las disposiciones de facilitación que corresponden a la realización de investigaciones de accidentes, sujeta a las condiciones impuestas por el Anexo 13, para lo cual la JST:

- a) hará arreglos para asegurar la entrada temporal y sin demora en su territorio del personal especializado y calificado que sea necesario para la investigación del accidente;



- b) intercederá y coordinará para que el Estado Argentino no exija más documentos de viaje que un pasaporte a los representantes acreditados y asesores, que participarán de la investigación;
- c) en los casos en que Argentina exija visados de entrada para el personal que se menciona en (a), el mismo deberá, cuando sea necesario y excepcionalmente, expedir dichos visados a la llegada o de otro modo facilitar la entrada del personal;
- d) desarrollará actividades para que las autoridades correspondientes estén adecuadamente informadas de las disposiciones del Anexo 13 relativas a la facilitación de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación;
- e) se encargará de organizar el transporte al lugar del accidente o incidente sin demora;
- f) arbitrará los medios para que el Estado Argentino facilite la entrada temporal dentro de su territorio de todas las aeronaves, herramientas y equipo necesarios para la investigación del accidente; y
- g) se asegurará que se efectúe sin demora el traslado a otro Estado contratante de una pieza o piezas para el examen o ensayos técnicos correspondientes.

*Nota: En el Anexo 9, Capítulo 8, Sección I, figuran las normas y métodos recomendados relativos a la facilitación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.*



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
Las Malvinas son argentinas

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (RIAAC)

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 87 pagina/s.