



Dirección General de Aeronáutica Civil

Reglamentación Aeronáutica Boliviana

RAB 830

**Reglamentación sobre la investigación de
accidentes e incidentes de aviación civil**

Tercera Edición

Enmienda 2

Julio 2019

RAB Parte 830
Reglamentación sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
Registro de revisiones

Guía de revisiones a la RAB Parte 830				
No. Revisión	Página	Fecha de Aplicación	Fecha de Inserción	Insertado por:
1		Agosto 2013	Agosto 2013	
2 3ra Edición		julio 2019	Julio 2019	JCRC / ESS

RAB Parte 830
Reglamentación sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas de la RAB Parte 830			
Detalle	Páginas	Revisión	Fechas
<u>Subparte A</u> Aplicación y Autoridad de aplicación	1-2	Enmienda 01	Agosto 2013
<u>Subparte B</u> Definiciones	1-2-3	Enmienda 02	Julio 2019
<u>Subparte C</u> Generalidades	1	Enmienda 02	Julio 2019
<u>Subparte D</u> Notificación	1-2-3	Enmienda 02	Julio 2019
<u>Subparte E</u> Investigación	1 al 9	Enmienda 02	Julio 2019
<u>Subparte F</u> Informe Preliminar	1	Enmienda 01	Agosto 2013
<u>Subparte G</u> Informe Final	1-2	Enmienda 02	Julio 2019
<u>Subparte H</u> Notificación ADREP	1	Enmienda 01	Agosto 2013
<u>Subparte I</u> Medidas de prevención de accidentes	1	Enmienda 02	Julio 2019

INDICE
RAB Parte 830
Reglamentación sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil

GUIA DE REVISIONES A LA RAB 830.....	i
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS LPE.....	ii
INDICE RAB 830	iii
Subparte A – Aplicación y Autoridad de aplicación	
830.01 Aplicabilidad.....	A1
830.03 Autoridad de aplicación.....	A1
Subparte B – Definiciones	
830.05 Significado de los términos que se usan en esta reglamentación	B1
Subparte C – Generalidades	
830.07 Objetivo de la investigación	C1
830.09 Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)	C1
830.11 Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave	C1
830.13 Cesión de la custodia.....	C1
Subparte D – Notificación	
830.15 Envío	D1
830.17 Formato y contenido	D1
830.19 Idioma	D2
830.21 Información adicional	D2
830.23 Información – Participación	D2
Subparte E – Investigación	
830.25 Responsabilidad por la institución y realización de la investigación	E1
830.27 Accidentes e incidentes que se producen en el territorio de un Estado no contratante	E1
830.29 Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier Estado.....	E1
830.31 Organización y realización de la investigación.....	E2
830.33 Investigador encargado (IIC)	E2
830.35 Equipo del investigador, peligros biológicos y seguridad en el sitio del accidente	E3
830.37 Investigación de campo, acciones iniciales en el sitio del accidente	E3
830.39 Restos de la aeronave en el agua	E4
830.41 Registradores de vuelo – Accidentes e incidentes.....	E4
830.43 Autopsias	E4
830.45 Exámenes médicos.....	E4
830.47 Coordinación – Autoridades judiciales.....	E5
830.49 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación.....	E5
830.51 Medios de comunicación	E5

830.53	Trato con familiares de víctimas de accidentes.....	E5
830.55	Protección de los registros	E6
830.57	Reapertura de la investigación	E7
830.59	Responsabilidad de todo otro Estado.....	E7
830.61	Responsabilidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador.....	E7
830.63	Participación en la investigación (derechos y obligaciones)	E7
830.65	Participación de otros Estados – Derechos.....	E8
830.67	Prerrogativa del representante acreditado y asesores.....	E8
830.69	Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente – Derechos y prerrogativas	E9
Subparte F – Informe Preliminar (accidentes, incidentes graves e incidentes)		
830.71	Presentación y plazo de entrega	F1
Subparte G – Informe Final (accidentes e incidentes graves)		
832.73	Formato del Informe Final.....	G1
830.75	Divulgación de la información – Consentimiento.....	G1
830.77	Consultas	G1
830.79	Estados que reciben la información.....	G1
830.81	Difusión del informe final	G2
830.83	Recomendaciones en materia de seguridad operacional	G2
830.85	Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional.....	G2
Subparte H – Notificación ADREP		
830.87	Informe preliminar	H1
830.89	Idioma y despacho o envío	H1
830.91	Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación	H1
Subparte I – Medidas de prevención de accidentes		
830.93	Sistema de notificación de incidentes.....	I1
830.95	Sistema y análisis de base de datos – Medidas preventivas	I1
830.97	Intercambio de información sobre seguridad operacional.....	I1
ADJ A	Lista de ejemplos de incidentes graves.....	Adj A

Subparte A – Aplicación y autoridad de aplicación

830.1 Aplicabilidad

- (a) Este Reglamento establece las reglas aplicables a las actividades de investigación posteriores a los accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves civiles ocurridos dentro el territorio y el espacio aéreo boliviano, y de aeronaves con matrícula civil boliviana en otros Estados, o en aeronaves cuando intereses y/o personas de nacionalidad boliviana estén involucradas. Se incluyen también accidentes e incidentes de aeronaves no tripuladas en territorio boliviano, con la excepción de:
 - 1) Aeronaves militares, a menos que una aeronave civil esté involucrada;
 - 2) Aeronaves ultralivianas, paracaidismo, alas deltas, parapentes, paracaidismo propulsado y globos;
 - 3) Aeronaves militares a menos que haya una solicitud expresa de la Autoridad competente; y
 - 4) Aeronaves identificadas como ilícitos (ilegales).
- (b) La aplicación de esta especificación con respecto a accidentes e incidentes graves que ocurran en el territorio de un estado no contratante, en una zona de soberanía no determinada se trata en 830.23 y 830.25 respectivamente.
- (c) Las especificaciones relativas al Estado del Explotador se aplican únicamente cuando la aeronave está arrendada, fletada o intercambiada, y cuando ese Estado no es el de matrícula, y si desempeña, con respecto al presente Reglamento, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de Matrícula.
- (d) La Unidad AIG encargada de la investigación de accidentes gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este Reglamento
- (d) Las disposiciones contenidas en este Reglamento deben entenderse sin perjuicio de las facultades jurisdiccionales de que están revestidos por la Constitución Política del Estado, la Ley y los Tribunales competentes cuando conozcan de estos mismos hechos.
- (e) Para la redacción de la presente reglamentación, se ha tomado en consideración y sustento legal la normativa que a continuación se detalla:
 - 1) Ley No. 2902 (29-10-04) – Ley de la Aviación Civil de Bolivia;
 - 2) Ley No. 165 (16-08-11) – Ley General de Transporte;
 - 3) Ley No. 1759 (29-02-97) – Ratificación del Convenio de Chicago;
 - 4) D.S. No. 28478 (02-12-05) – Marco Institucional de la DGAC;
 - 5) La Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB);
 - 6) Anexo 13 de la OACI;
 - 7) Manual de Investigaciones de Accidentes de Aviación de la OACI (Doc. 9756 y Doc. 9962);
 - 8) Manual AIG – Políticas y Procedimientos; y
 - 9) Normas de la Autoridad Aeronáutica Boliviana que fueran de aplicación.

830.3 Autoridad de aplicación

La Ley No. 2902 de la Aeronáutica Civil de Bolivia y el D.S. 28478 Marco Institucional de la DGAC, establecen que es responsabilidad del Estado Plurinacional de Bolivia la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil que ocurrieren dentro el territorio y el espacio aéreo boliviano y de aeronaves con matrícula civil boliviana en otros Estados, o en aeronaves cuando intereses y/o personas de nacionalidad boliviana estén involucradas. Así mismo, el Artículo 26 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional establece que es responsabilidad del Estado en el que se produce un accidente de aeronave, realizar una investigación sobre las circunstancias del accidente.

- (a) La Autoridad Aeronáutica del Estado Plurinacional de Bolivia establece a la Unidad de Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes (Unidad AIG), como el órgano autorizado para la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil, dependiendo lineal y funcionalmente de la Máxima Autoridad Ejecutiva de la DGAC, contando con autoridad para llevar a cabo la investigación de accidentes e incidentes; e independencia plena respecto a las Direcciones de la DGAC, Autoridades Aeroportuarias y de cualquier otra índole cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con su objetivo.
- (b) La DGAC garantizará que las investigaciones realizadas por la Unidad AIG, de conformidad con el Anexo 13 de la OACI, no se vean obstaculizadas por procedimientos administrativos o judiciales.

Subparte B – Definiciones

830.5 Significado de los términos que se usan en esta reglamentación

Cuando los siguientes términos son usados en este reglamento, en conformidad con el Capítulo 1 del Anexo 13 de la OACI, tienen el siguiente significado:

(a) **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:

1) 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

2) 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

3) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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

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

Nota 3. El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1. del Anexo 13 de la OACI.

Nota 4. En el Adjunto G del Anexo 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave.

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

(c) **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.

- (d) **Autoridad de investigación de accidentes.** Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto del presente reglamento
- (e) **Causas.** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.
- (f) **Estado de diseño.** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.
- (g) **Estado de fabricación.** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.
- (h) **Estado de matrícula.** Estado en el cual está matriculada la aeronave.

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

- (i) **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.
- (j) **Estado del suceso.** Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.
- (k) **Explotador.** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- (l) **Factores contribuyentes.** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.
- (m) **Incidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Nota: En el Adjunto C del Anexo 13 de la OACI figura una lista de tipos de incidentes de especial interés para la OACI en sus estudios de prevención de accidentes.

- (n) **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.

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

- (o) **Informe preliminar.** Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante

las etapas iniciales de la investigación.

- (p) **Investigación.** Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.
- (q) **Investigador encargado (IIC).** Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nota. Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

- (r) **Lesión grave.** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:
- 1) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
 - 2) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
 - 3) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
 - 4) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
 - 5) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
 - 6) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

- (s) **Masa máxima.** Masa máxima certificada de despegue.

- (t) **Programa estatal de seguridad operacional – SSP.** Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

- (u) **Recomendación sobre seguridad operacional.** Propuesta de la Unidad AIG, 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.

- (v) **Registrador de vuelo.** Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

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

Nota. Véanse en el Anexo 6, Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

- (w) **Representante acreditado.** Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

- (x) **Suceso.** Término genérico aplicado indiferentemente si es accidente, incidente grave o incidente.

Subparte C – Generalidades

830.7 Objetivo de la investigación

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

830.9 Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP)

- (a) La Unidad AIG participa activamente en el programa estatal de seguridad operacional establecido por la Autoridad Aeronáutica para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil, conforme la orientación proporcionada por el Doc. 9859 de la OACI.
- (b) En la operación del SSP, el Estado mantiene la independencia de la Unidad AIG de otras organizaciones estatales de aviación.

830.11 Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave

- (a) Es responsabilidad del piloto, propietario o explotador de la aeronave que realizó una notificación de acuerdo a 830.15 (a) tomar las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido hasta que el investigador encargado (IIC) tome custodia de los mismos durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros.

Nota 1.- En 830.33 (b) se trata del control sobre los restos de la aeronave.

Nota 2.- La protección de las pruebas que contiene el registrador de vuelo exige que la recuperación y la manipulación del registrador y de las grabaciones se asignen solamente a personal capacitado

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

830.13 Cesión de la custodia

El investigador encargado (IIC) es la única persona autorizada para ceder la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el propietario o explotador, o el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso. Con este objeto, el IIC les facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual el Estado no considere conveniente conceder tal acceso, la Unidad AIG coordinará con el propietario el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

Subparte D – Notificación**830.15 Envío**

(a) La notificación inicial o reporte de un accidente o incidente deberá efectuarse con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que se disponga a la Unidad AIG las 24 horas del día, los 365 días del año, a través los teléfonos celulares y direcciones establecidas en el Formulario de Notificación disponible en la página web de la DGAC – AIG www.dgac.gob.bo, o en horarios administrativos a cualquier oficina Regional o Sur Regional de la DGAC, dependencias ATS más cercana o Autoridades Policiales, la responsabilidad de esta notificación recae en:

- 1) el piloto al mando de la aeronave;
- 2) el propietario o explotador de la aeronave;
- 3) autoridades ATS en las diferentes regiones de su competencia;
- 4) autoridades del aeropuerto, si el suceso ocurriese dentro su jurisdicción; y
- 5) cualquier persona o institución que tuviese conocimiento de un suceso.

Deberá contener la mayor información posible establecida en el Formulario de Notificación y no debería demorarse su envío por falta de datos.

Nota.- El adjunto A de este reglamento contiene una lista de eventos que podrían ser considerados incidentes graves

(b) La Unidad AIG como Estado del suceso enviará una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- 1) al Estado de matrícula;
- 2) al Estado del explotador;
- 3) al Estado de diseño;
- 4) al Estado de fabricación; y
- 5) a la OACI, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor.

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

(c) Cuando la Unidad AIG como Estado de matrícula instituya la investigación de un accidente o incidente grave, enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en 830.17 (a) y 830.19 (a) con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- 1) al Estado del explotador;
- 2) al Estado de diseño;
- 3) al Estado de fabricación; y
- 4) a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor.

830.17 Formato y contenido

(a) La notificación referida en 830.15 (b) se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

- 1) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- 2) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- 3) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;

- 4) habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- 5) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;
- 6) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- 7) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;
- 8) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;
- 9) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;
- 10) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado del suceso;
- 11) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- 12) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la autoridad de investigación de accidentes del Estado del suceso; y
- 13) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

Nota 1.— La abreviatura de cuatro letras “YLYX”, junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de ocho letras para los mensajes enviados por la AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación. El indicador de destinatario no puede usarse cuando los mensajes se cursan por el servicio público de telecomunicaciones, debiendo sustituirlo por la dirección postal o telegráfica.

Los indicadores de destinatario, de 8 letras, y las correspondientes direcciones postal y telegráfica, cuando han sido comunicadas a la OACI, figuran en el documento Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (Doc 8585).

Nota 2.— El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación Parte I — Organización y planificación (Doc 9756) contiene texto de orientación que se refiere a la preparación de los mensajes de notificación y a los arreglos que han de concertarse para su pronta entrega al destinatario

830.19 Idioma

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

830.21 Información adicional

- (a) Adicionalmente a los datos básicos enviados a la Unidad AIG en el Formulario de Notificación, el piloto o explotador deberá enviar información complementaria consistente en: documentos inherentes al vuelo en cuestión como ser: plan de vuelo, manifiesto de despacho, recibos de combustible, licencias de vuelo y vigencia médica, bitácoras de horas de vuelo, un informe pormenorizado escrito y firmado por el piloto al mando, y cualquier otra información o documentos requeridos por el IIC.
- (b) Tan pronto como sea posible, la Unidad AIG de acuerdo a lo establecido en 830.15 (b) remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

830.23 Información – Participación

- (a) El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave.

- (b) Al recibirse la notificación, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán a la Unidad AIG, tan pronto como les sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación. Cada Estado informará igualmente a la Unidad AIG si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajará a Bolivia, la fecha prevista de su llegada.

Nota 1.— De conformidad con 830.63 (a), el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación.

Nota 2.— De conformidad con 830.63 (f), se señala a la atención del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación su obligación de nombrar un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2 250 kg. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación

- (c) Al recibir la notificación, el Estado del explotador suministrará a la Unidad AIG, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.
- (d) El Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave.
- (e) Al recibir la notificación, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán, al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que dispongan respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave. Cada Estado también comunicará al Estado de matrícula si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de su llegada.

Al recibir la notificación, el Estado del explotador suministrará al Estado de matrícula, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

Subparte E – Investigación**830.25 Responsabilidad por la institución y realización de la investigación**

- (a) La Unidad AIG instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, como Estado del suceso se emplearán todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.
- (b) La Unidad AIG instituirá una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. Sin embargo, 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 todos los casos, la Unidad AIG facilitará la investigación por todos los medios.
- (c) La Unidad AIG instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga una masa máxima superior a 2 250 kg., y podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimientos mutuos. En todo caso, la Unidad AIG empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

Nota 1.— La investigación de un incidente grave no excluye los otros tipos ya existentes de investigación de incidentes (graves o no) por otros organismos.

Nota 2.— Cuando toda la investigación se delegue a otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que ese Estado será responsable de la realización de la investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP. Cuando se delegue parte de la investigación, la Unidad AIG generalmente conservará la responsabilidad de la realización de la investigación.

Nota 3.— En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, sólo se considerarán las aeronaves que tengan una aprobación operacional y/o de diseño.

Nota 4.— En el caso de incidentes graves, la Unidad AIG podrá considerar la posibilidad de delegar la investigación en el Estado de matrícula o el Estado del explotador, en particular cuando se trata de sucesos en los que podría ser ventajoso o más práctico que uno de dichos Estados lleve a cabo la investigación.

830.27 Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado no contratante

- (a) Cuando el accidente o incidente grave haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante que no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, debería tratar de instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, debería efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

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

- (a) Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, el Estado de matrícula asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación

pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

- (b) Los Estados más próximos al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales proporcionarán la ayuda que puedan y, del mismo modo, responderán a las solicitudes del Estado de matrícula.
- (c) Si el Estado de matrícula es un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, deberían procurar instituir y realizar una investigación. Sin embargo, tal Estado podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

830.31 Organización y realización de la investigación

- (a) Conforme 830.3 (b), la Unidad AIG encargada de la investigación de accidentes gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este Reglamento. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:
 - 1) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
 - 2) la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en 830.55
 - 3) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
 - 4) de ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y
 - 5) la redacción del informe final.

Se hará todo lo posible para llegar al lugar del accidente e iniciar la investigación de campo, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La Unidad AIG determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

- (b) Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.
- (c) La Unidad AIG ha establecido políticas y procedimientos documentados en el Manual de investigación de accidentes e incidentes, en los que se detallan las funciones de investigación de accidentes. Éstos deberían incluir: organización y planificación; investigación; e informes.
- (d) La Unidad AIG se asegurará que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este Reglamento tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora
- (e) La Unidad AIG garantizará la cooperación entre su autoridad encargada de la investigación de accidentes y las autoridades judiciales de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

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

830.33 Investigador encargado (IIC)

- (a) La Unidad AIG, en razón de sus calificaciones y experiencia designará mediante memorándum al IIC que ha de encargarse de la investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente. Esta designación incluirá la organización, planificación investigación y el Informe Final, así como tomar declaraciones a

los testigos; y dependiendo de la magnitud del suceso, podrá organizar un equipo investigador integrado por especialistas, asegurándose de su formación y experiencia dentro del área de su competencia a efectos de llevar a cabo de manera sistemática una investigación a fondo.

- (b) El IIC tendrá acceso sin restricciones a todo lugar que se lleve adelante la investigación de un accidente de aviación civil, a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.
- (c) La Unidad AIG en coordinación con la MAE designarán a los miembros del grupo investigador a través de memorándums que incluyan prerrogativas y el compromiso de cumplir con el presente Reglamento, el Manual AIG de políticas y procedimientos, reconocer como líder del grupo al IIC, asegurarse que no haya conflictos reales de intereses y garantizar que durante su comisión de servicio sean relevados de sus tareas habituales hasta la conclusión de la investigación.

830.35 Equipo del Investigador, peligros biológicos y seguridad en el sitio del accidente

- (a) Los investigadores de accidentes deberán prever y estar listos para salir sin la menor demora posible al sitio del accidente con su equipo de investigación de campo y vestimenta apropiada para la zona del suceso (climas extremos, terreno montañoso, selva, desierto, etc.) e iniciar la investigación de campo, así como los equipos necesarios de protección personal contra riesgos biológicos y sus vacunas válidas antitetánica y contra la hepatitis. En el Manual AIG y la Circular 315 de la OACI – Riesgos en los lugares de accidentes de aviación, se proporcionan directrices relativas a dichos riesgos.
- (b) Antes que el trabajo de investigación de campo comience en el sitio del accidente, el IIC debe evaluar el manifiesto de carga verificando que no haya materiales peligrosos en la carga consignada.
- (c) Cuando se conozca la existencia de mercancías peligrosas, deberá solicitarse el apoyo del cuerpo de bomberos y/o especialistas, según sea necesario, para evaluar conocidos y/o potenciales peligros, e informar al equipo de investigación, según corresponda.
- (d) El IIC designará a un miembro del grupo (o persona de otra organización) como coordinador de la seguridad en el sitio del accidente, informar sobre los riesgos y la salud de los participantes, y velar por el equipo de protección personal y su uso, así como tomar medidas para garantizar la seguridad de los restos a través de la Policía, militares o civiles contratados especialmente para tal fin.

830.37 Investigación de campo, acciones iniciales en el sitio del accidente

- (a) Durante la investigación de campo, el IIC deberá notificar y coordinar las acciones iniciales con el SAR, Policía, Bomberos y otras autoridades involucradas, con el objetivo de garantizar la seguridad y el control en el sitio del accidente. Es esencial que en las primeras fases de la investigación las pruebas vitales no se pierdan a través de la interferencia con los restos de la aeronave, para tal efecto deberá:
 - 1) en la medida de las posibilidades, acordonar el área y asegurar los restos de la aeronave de los riesgos de incendio y futuros daños;
 - 2) comprobar de la presencia de mercancías peligrosas, tales como envíos radiactivos o tóxicos se estén llevando como carga, y la adopción de medidas de protección adecuado;
 - 3) colocar guardias civiles o policiales para garantizar la custodia eficaz y que no se estén manipulando o perturbando la aeronave, su contenido o restos, durante el tiempo que sea necesario para realizar la investigación, incluyendo la protección para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas, el que se cometan robos o se causen deterioros
 - 4) tomar las medidas necesarias para preservar, a través de fotografías, videos u otros medios apropiados, cualquier evidencia de naturaleza transitoria, como los depósitos de hielo, la nieve o el hollín; y
 - 5) obtener los nombres y direcciones de todos los testigos cuyo testimonio puede ayudar en la investigación del accidente.

- (b) En el caso de un accidente involucrando una aeronave grande, los investigadores deben prever que los restos no sean movidos y los cuerpos de personas fallecidas y sus pertenencias personales permanezcan intactos en su ubicación hasta la llegada de especialistas de la Policía y el equipo de identificación de víctimas, tales como patólogos y odontólogos forenses. En general, la alteración de los restos deberá limitarse a lo necesario para rescatar a los sobrevivientes, extinción de incendios y proteger al público.

830.39 Restos de la aeronave en el agua

- (a) Si el accidente hubiera ocurrido en lagos o lagunas poco profundas, el IIC debe solicitar la asistencia y coordinar la investigación con las autoridades navales o del SAR; y dependiendo de la magnitud y profundidad, con organismos de otros Estados, para que con personal y equipo especializado se planifique la ubicación y recuperación de manera oportuna de los restos y si fuera el caso, de los registradores de vuelo.
- (b) Cuando se trate de lagunas, pantanos o ríos poco profundos, de acuerdo a 830.35 (a) y previo a la investigación de campo, el IIC debe recurrir a los lugareños o pescadores de la zona quienes suelen tener vasto conocimiento de las condiciones y peligros reinantes en el lugar.

830.41 Registradores de vuelo – Accidentes e incidentes graves

- (a) Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente grave. La Unidad AIG tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.
- (b) En el caso de que en Bolivia no se cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, se efectuaran las gestiones para utilizar las instalaciones que otros Estados pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:
 - 1) la capacidad de las instalaciones de lectura;
 - 2) la posibilidad de una pronta lectura; y
 - 3) la ubicación de las instalaciones de lectura.
- (c) En el Anexo D del Anexo 13 figuran las directrices sobre la lectura y análisis de los registradores de vuelo.

830.43 Autopsias

- (a) Cuando se realice la investigación de un accidente mortal, la Unidad AIG coordinará o preverá de realizar una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa. En el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984) y en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756) se proporcionan en detalle orientaciones relativas a las autopsias, conteniendo el primero de ellos directrices detalladas sobre las pruebas de toxicología.

830.45 Exámenes médicos

- (a) Cuando corresponda, la Unidad AIG debería encargarse de realizar el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuaría un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible. Dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación. En el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984) figura orientación relativa a exámenes médicos.

- (b) En razón de lo anterior y una vez presentado el informe de notificación descrito en 830.15 (a), los miembros de la tripulación o cualquier personal aeronáutico relacionado con el suceso deberán efectuarse un chequeo médico y quedaran a disposición de la DGAC (DSO / DNA), quienes dispondrán su retorno a sus actividades en virtud a su investigación dentro el ámbito de su competencia y a las contravenciones y/o violaciones a la RAB; y según sea el caso, señalaran su sanción y/o suspensión de los mismos de conformidad al dictamen de la Comisión de Faltas y Sanciones.
- (c) Siempre que el IIC tenga una base razonable para creer que una persona no esté en conformidad con la RAB 91.010, el personal aeronáutico debe someterse en cualquier clínica, médico u otra persona autorizada por la DGAC a una prueba de sangre tomada para determinar la presencia de alcohol o sustancias narcóticas hasta ocho (8) horas antes o inmediatamente después de actuar o de intentar actuar como tripulante y el resultado de esta prueba será derivada en forma inmediata a la DGAC y debe ser usada como corresponda. La persona que se niegue a someterse a los exámenes será derivado a la DGAC para la respectiva aplicación de las responsabilidades emanadas de la legislación y/o normativa aeronáutica.
- (d) La investigación a la que hace referencia en los párrafos (b) y (c) de esta sección, es absolutamente independiente a la investigación del suceso que efectúa la Unidad AIG y por tanto es ajena a la misma.

830.47 Coordinación — Autoridades judiciales

- (a) La Unidad AIG reconocerá la necesidad de coordinación entre el IIC y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.
- (b) En razón de lo anterior, si durante el curso de la investigación se hiciera evidente la ocurrencia de alguna infracción o hecho que pudiera originar responsabilidad, esta no se desviará hacia tal aspecto y continuará su curso normal, sin perjuicio de que la autoridad o dependencia competente para tal efecto, asuma el conocimiento respecto de lo que le corresponda ante tales circunstancias.
- (c) Cualquier investigación realizada de conformidad con las disposiciones del presente reglamento serán separadas o independientes de cualquier procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o responsabilidad. Esta investigación tiene un carácter estrictamentetécnico.

830.49 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

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

830.51 Medios de comunicación

- (a) El IIC debe mantener una buena relación con los medios de comunicación por ser de gran valor para la investigación y para obtener más información sobre el área local, los nombres de posibles testigos o cuando se busca la ayuda del público para recuperar las piezas perdidas de los restos de la aeronave.
- (b) La Unidad AIG en coordinación con el área de comunicación social de la DGAC aportará a los medios de comunicación, de forma regular, con detalles de los avances de la investigación y los hechos que pueden ser difundidos sin perjuicio para la investigación.
- (c) El IIC o una persona designada por la Unidad AIG serán los únicos puntos de contacto con los medios. Los medios de comunicación deben ser informados de que un Informe Preliminar (factual) se dará a conocer en lo posible dentro los cinco (5) días después del accidente.

830.53 Trato con familiares de víctimas del accidente

- (a) A las víctimas y sus familiares no se les permite participar en la investigación, sin embargo, conforme 830.69 (a) se establecen ciertos derechos y prestaciones a los Estados que tienen un interés especial en un accidente en virtud de muertes o lesiones graves a sus ciudadanos. Al recibir una solicitud de dichos Estados, la Unidad AIG les permitirá nombrar a un experto, quien tendrá derecho a:
- 1) visitar el lugar del accidente;
 - 2) tener acceso a la información factual pertinente, que es aprobado para su publicación por el Estado que realiza la investigación, y la información sobre los avances de la investigación; y
 - 3) recibir una copia del Informe Final.
- (b) Esto no debe impedir que el Estado también asista en la identificación de las víctimas para cumplir con los sobrevivientes de ese Estado. Estas disposiciones no permiten al experto designado a participar activamente en la investigación.
- (c) En el caso de accidentes de aeronaves grandes, es responsabilidad del explotador la notificación a los familiares ya que es una tarea delicada que debe ser planeada y llevada a cabo con gran cuidado a fin de evitar anomalías, como las notificaciones múltiples o erróneas. La Circular 285 de la OACI – Guía sobre la orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, se proporcionan directrices relativas a dicha asistencia.

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

- (a) La Unidad AIG no dará a conocer los registros siguientes para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la autoridad competente designada por el Estado determine de conformidad con la legislación nacional que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones;
- 1) todas las declaraciones tomadas a las personas o testigos por la Unidad AIG en el curso de la misma;
 - 2) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
 - 3) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
 - 4) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas;
 - 5) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
 - 6) Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada en las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y
 - 7) El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.
- (b) Recomendación.— La Unidad AIG debería determinar si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados en 830.55 (a), cualquier otro registro obtenido o generado como parte de la investigación de un accidente o incidente. Los registros enumerados en 830.55 (a) se incluirán en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de los registros que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

Nota.— Los registros citados en 830.55 (a) incluyen información relacionada con un accidente o incidente. Si la divulgación o uso de esa información se realiza para fines no necesarios para la seguridad operacional, quizá podría significar que la información no se vuelva ya en el futuro a facilitar

abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad operacional de la aviación.

- (d) La Unidad AIG no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.
- (e) La Unidad AIG se asegurará de que las solicitudes de registros que estén bajo su custodia o control se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible.
- (f) Recomendación.— En la medida de lo posible, la autoridad encargada de la investigación de accidentes debería conservar únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.
- (g) La Unidad AIG adoptará medidas para asegurarse de que el contenido de sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no sea divulgado al público.
- (h) Cuando la Unidad AIG expida o reciba un proyecto de informe final adoptará medidas para cerciorarse de que no sea divulgado al público.

830.57 Reapertura de la investigación

- (a) Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la Unidad AIG procederá a reabirla. Sin embargo, cuando el Estado que haya realizado la investigación no sea el que la instituyó, ese Estado deberá primero obtener el consentimiento del Estado que instituyó la investigación.
- (b) Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial, se localiza posteriormente, puede evaluarse la posibilidad de reabrir la investigación.

830.59 Responsabilidad de todo otro Estado – Información

- (a) Todo Estado, cuando lo solicite la Unidad AIG, facilitará toda la información pertinente que posea.

Recomendación.— Los Estados deberían cooperar para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla entre sí para fines de investigación de un accidente o incidente

- (b) Todo Estado cuyas instalaciones o servicios hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente, facilitará a la Unidad AIG toda la información pertinente que posea.

830.61 Responsabilidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador

- (a) En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, a solicitud del Estado que realiza la investigación, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.
- (b) Cuando la Unidad AIG lo solicite, el Estado de matrícula y el Estado del explotador proporcionarán información orgánica pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

830.63 Participación en la investigación (derechos y obligaciones)

- (a) El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación. Nada en este Reglamento tiene la intención de implicar que el representante acreditado y los asesores de un Estado hayan de estar siempre presentes en el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación.
- (b) El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.
- (c) Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, La Unidad AIG invitará al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados por el Estado Boliviano.
- (d) El Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar uno o varios asesores propuestos por las organizaciones responsables del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave, para asistir a sus representantes acreditados.
- (e) Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, la Unidad AIG, como encargada de la investigación, deberá invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujetas a los procedimientos señalados por el Estado Boliviano.
- (f) Cuando la Unidad AIG realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg solicite expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, los Estados interesados designarán obligatoriamente cada uno un representante acreditado.

830.65 Participación de otros Estados – Derechos

- (a) Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la Unidad AIG, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.
- (b) 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.

830.67 Prerrogativa del representante acreditado y asesores

- (a) Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante (*mejores expertos técnicos de cualquier procedencia*) en las tareas de investigación. La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, está prevista en el Anexo 9 — Facilitación.
- (b) A los asesores que ayuden a los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la investigación, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.
- (c) La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del IIC, y en particular de:
 - 1) visitar el lugar del accidente;
 - 2) examinar los restos de la aeronave;
 - 3) obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;
 - 4) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;
 - 5) obtener copias de todos los documentos pertinentes;

- 6) participar en el examen del material grabado;
- 7) participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones;
- 8) 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 operacional; y
- 9) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

(d) Los representantes acreditados y sus asesores tendrán las siguientes obligaciones:

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

830.69 Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente – Derechos y prerrogativas

(a) Un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente nacionales del mismo, tendrá derecho a nombrar a un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

- 1) visitar el lugar del accidente;
- 2) 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; y
- 3) recibir copia del informe final.

Esto no impedirá que el Estado también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes de ese Estado. En la Circular 285 de la OACI – Guía sobre la orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares se proporcionan directrices relativas a dicha asistencia.

La Unidad AIG divulgará, al menos durante el primer año de la investigación, información fáctica comprobada e indicará el progreso de la investigación de manera oportuna.

Subparte F – Informe preliminar (accidentes, incidentes graves e incidentes)**830.71 Presentación y plazo de entrega**

- (a) Por tratarse de una comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación y la investigación de campo, el Informe preliminar en lo posible debería emitirse y enviarse a la DGAC dentro de los cinco (5) días de la fecha en que ocurrió el accidente.
- (b) Cuando están involucrados asuntos que afectan directamente a la seguridad operacional, el Informe Preliminar debe ser enviado a la DGAC tan pronto como la información esté disponible y por los medios más adecuados y expeditos.

Conforme 830.87, una copia del Informe Preliminar, en uno de los idiomas de trabajo de la OACI, se enviará a todos los Estados implicados y a la OACI, cuando se trata de un accidente o incidente grave de una aeronave de una masa máxima de más de 2.250 kg.

Subparte G – Informe Final (accidente e incidentes graves)**830.73 Formato del Informe Final**

- (a) La Unidad AIG utilizará el formato del Informe Final del Anexo 13 de la OACI. Sin embargo, podría adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.
- (b) Los sucesos clasificados como incidentes que no figuran en el Anexo 13 de la OACI, Anexo C, por tener poca trascendencia desde el punto de vista técnico operativo y que no ameriten obligatoriamente una investigación afondo, se registraran únicamente con el Informe Preliminar para fines de prevención y estadísticas.

830.75 Divulgación de la información — Consentimiento

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

830.77 Consultas

- (a) La Unidad AIG enviará una copia del proyecto de informe final, incluyendo las recomendaciones de seguridad operacional, a los Estados siguientes invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

- 1) Estado de matrícula;
- 2) Estado del explotador;
- 3) Estado de diseño;
- 4) Estado de fabricación; y
- 5) todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con el Capítulo 5.

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

- (b) La Unidad AIG enviará, por intermedio del Estado del explotador, una copia del proyecto de informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.
- (c) La Unidad AIG enviará, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, una copia del proyecto de informe final a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

830.79 Estados que reciben la información

- (a) La Unidad AIG enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

- 1) al Estado de matrícula;
- 2) al Estado del explotador;
- 3) al Estado de diseño;
- 4) al Estado de fabricación;
- 5) a todo Estado que haya participado en la investigación;
- 6) a todo Estado del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y
- 7) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia

o expertos.

830.81 Difusión del informe final

- (a) En pro de la prevención de accidentes, la Unidad AIG pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible en la página web de la DGAC – AIG y, si se puede, en un plazo de doce (12) meses.
- (b) Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de doce (12) meses, la Unidad AIG pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.
- (c) cuando la Unidad AIG haya hecho público un informe final sobre un accidente o un incidente grave sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg, enviará a la OACI en uno de los idiomas de trabajo de la Organización, un ejemplar del informe final.

830.83 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

- (a) La Unidad AIG recomendará en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.
- (b) La Unidad AIG enviará, de ser necesario, en carta de envío fechada, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esta Organización.

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

- (a) Cuando la Unidad AIG recibe recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado comunicará, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, al Estado que haya formulado la propuesta las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.
- (b) La Unidad AIG dispone de procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación.

Cuando la Unidad AIG reciba una recomendación en materia de seguridad operacional, de acuerdo a procedimiento establecido, vigilará el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

Subparte H – Notificación ADREP**830.87 Informe preliminar**

- (a) Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg, la Unidad AIG enviará el informe preliminar:
- 1) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
 - 2) al Estado del explotador;
 - 3) al Estado de diseño;
 - 4) al Estado de fabricación;
 - 5) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
 - 6) a la Organización de Aviación Civil Internacional.
- (b) Cuando se trate de un accidente de una aeronave de 2 250 kg o menos, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, el Estado que realice la investigación enviará el informe preliminar:
- 1) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
 - 2) al Estado del explotador;
 - 3) al Estado de diseño;
 - 4) al Estado de fabricación; y
 - 5) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

830.89 Idioma y Despacho o envío

- (a) La Unidad AIG presentará el informe preliminar a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la OACI.
- (b) El informe preliminar se enviará por facsímile, correo electrónico o correo aéreo dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente a menos que se haya enviado anteriormente el informe de datos sobre el accidente/incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible.

830.91 Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación

- (a) Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2 250 kg, la Unidad AIG enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la OACI.
- (b) La Unidad AIG suministrará, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.
- (c) Cuando la Unidad AIG efectúe una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg, enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la OACI.

Subparte I – Medidas de prevención de accidentes

830.93 Sistemas de notificación de incidentes

- (a) La Unidad AIG ha establecido un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional. Estas especificaciones tienen por finalidad favorecer la prevención de accidentes mediante la recopilación y el análisis de los datos de seguridad operacional y un rápido intercambio de información sobre seguridad operacional, como parte del programa estatal de seguridad operacional.
- (b) La Unidad AIG ha establecido un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes.
- (c) Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

830.95 Sistemas y análisis de bases de datos — Medidas preventivas

- (a) La Unidad AIG ha establecido y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes basado en el sistema ECCAIRS / ADREP para facilitar el análisis eficaz de la información obtenida sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, incluida la información procedente de sus sistemas de notificación de incidentes, y para determinar las medidas preventivas necesarias.
- (b) El sistema de base de datos utilizará formatos normalizados para facilitar el intercambio de datos.
- (c) Tras identificar las medidas preventivas necesarias con respecto a las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, La Unidad AIG aplicará esas medidas y establecer un proceso para supervisar la aplicación y la eficacia de las respuestas.
- (d) Si al analizar la información contenida en su base de datos, la Unidad AIG identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, ese Estado deberá facilitar dicha información sobre seguridad operacional lo antes posible.
- (e) Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, la Unidad AIG también transmitirá esta información.
- (f) Recomendación.— Las autoridades estatales encargadas de la aplicación del SSP deberían tener acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en 830.95 (a) en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

830.97 Intercambio de información sobre seguridad operacional

- (a) La Unidad AIG promoverá el establecimiento de redes para compartir información sobre seguridad operacional entre todos los usuarios del sistema aeronáutico y facilitar el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional.

ADJUNTO A

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

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

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

- a) 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.
- b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje *1 o una pista no asignada.
- e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje *1 o una pista no asignada.
- f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje *1 o una pista no asignada.
- g) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- h) Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- i) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- j) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
- k) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.

¹. Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

- l) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
- m) 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.
- n) 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.
- o) 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.
- p) Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
- q) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
- r) 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.
