DGAC
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

REGLAMENTACION
AERONAUTICA
BOLIVIANA

RAB 830

Reglamentación sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil

Cuarta edición, Enmienda 5, R.A.378 de 21/SEP/2026

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 23 de noviembre de 2028, todas las enmiendas anteriores del RAB 830.

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

Registro de enmiendas

REGISTRO DE ENMIENDAS A LA RAB 830			
Enmienda N°	**Fecha de aplicación**	**Fecha de aprobación**	**Aprobado por**
1	8/Agosto/2013	8/Agosto/2013	JP
2	15/Julio/2019	15/Julio/2019	JCRC / ESS
3	01/Septiembre/2022	20/07/2022	DGAC
4	28/noviembre/2024		DGAC
5	23/noviembre/2028	21/09/2026	DGAC/AIG

RAB 830
Reglamentación sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
Detalle de enmiendas

DETALLE DE ENMIENDAS A LA RAB 830			
Enmienda N°	**Origen**	**Temas**	**Aprobado**
Primera Edición	Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG/1999)	Investigación de accidentes e incidentes de aviación	10/Agosto/2004
Enmienda 1 Segunda Edición	Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) de 2008; Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP)	Nueva definición de "factores contribuyentes" y enmienda de la definición de "programa estatal de seguridad operacional" (SSP); transferencia al Anexo 19 de lo siguiente: norma relativa al SSP en el Capítulo 3; disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional.	8/Agosto/2013
Enmienda 2 Tercera Edición	Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP); Grupo de expertos sobre protección de registros de accidentes e incidentes (GEPAIR); Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional (SIP TF) Enmiendas 15 y 16 Anexo 13	Nueva definición de "autoridad de investigación de accidentes"; norma sobre el establecimiento de una autoridad de investigación de accidentes independiente; nueva disposición sobre la cooperación entre las autoridades de investigación de accidentes y las autoridades judiciales;	15/Julio/2019
Enmienda 3 Tercera Edición	Tercera y cuarta reunión del Grupo de expertos sobre investigación de accidentes. AIGP/3) Enmiendas 17 y 18 Anexo 13	Enmienda de la definición de "representante acreditado"; armonización de las disposiciones sobre notificación para incluir incidentes y diseminación de los informes finales; Nueva definición y norma de "recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC)"	01/Septiembre/2022
Enmienda 4 Cuarta edición	Sexta reunión del Grupo experto en investigación de Accidentes (AIG/6)	Divulgación de información de las investigaciones, datos e información del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS), publicación de los informes finales, y periodo de consulta de los informes finales; y a) disposiciones que se refieren a las investigaciones relativas a aeronaves no tripuladas a partir del 26 de noviembre de 2026	28/noviembre/2024

Enmienda 5 Quinta edición	Séptima y octava reuniones del Grupo Experto en Investigación de Accidentes (AIGP/7 y 8); quinta y séptima reuniones del Grupo Experto en Gestión de la Seguridad Operacional (SMP/5 y 7).	Adopción de la **Enmienda 20 del Anexo 13** de la OACI. Incorporación de definiciones y medidas para la gestión de conflictos de intereses (Interferencia ilícita), simplificación del sistema ADREP, eliminación del informe preliminar ADREP, reducción del umbral de peso para informes internacionales a 2 250 kg y alineación del SSP con el Anexo 19.	23/11/2028

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 830			
Detalles	**Páginas**	**Revisión**	**Fecha de aplicación**
Capítulo A Definiciones	A1 a A4	Enmienda 05 Tercera Edición	23/11/2028
Capitulo B Aplicación y Autoridad de aplicación	B1	Enmienda 05 Tercera Edición	28/11/2024
Capítulo C Generalidades	C1	Enmienda 03 Tercera Edición	01/09/2022
Capítulo D Notificación	D1 a D4	Enmienda 03 Tercera Edición	01/09/2022
Capítulo E Investigación	E1 a E11	Enmienda 05 Tercera Edición	23/11/2028
Capítulo F Informe Final	F1 a F2	Enmienda 05 Tercera Edición	23/11/2028
Capítulo G Notificaciones ADREP	G1	Enmienda 05 Tercera Edición	23/11/2028
Capítulo H Medidas de prevención de accidentes	H1	Enmienda 03 Tercera Edición	01/09/2022
Adjunto A Lista de ejemplos de incidentes graves	Adj1 a Adj3	Enmienda 04 Tercera Edición	28/11/2024

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

REGISTRO DE ENMIENDAS A LA RAB 830……I
DETALLE DE ENMIENDAS A LA RAB 830..... II
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS LPE III
INDICE RAB 830 IV

Capítulo A – Definiciones

830.001 Significado de los términos que se usan en esta reglamentación A1

Capítulo B – Aplicación y autoridad de aplicación

830.100 Aplicabilidad B1
830.105 Autoridad de aplicación B1

Capítulo C – Generalidades

830.200 Objetivo de la investigación..... C1
830.205 Independencia de las investigaciones C1

Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave del Estado del suceso

Responsabilidad de Bolivia como Estado del suceso

830.210 Generalidades..... C1
830.215 Cesión de la custodia..... C1

Capítulo D – Notificación

Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un Estado contratante en los que intervienen aeronaves de otro Estado contratante

Responsabilidad de Bolivia como Estado del suceso

830.300 Envío D1
830.305 Formato y contenido D1
830.310 Idioma D2
830.315 Información adicional D2

Responsabilidad de Bolivia como Estado de matrícula y como Estado del explotador

830.320 Información – Participación D2

Accidentes o incidentes que se producen en el Estado de matrícula en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado.

Responsabilidad de Bolivia como Estado de matrícula

830.325 Envío D2

Responsabilidad de Bolivia como Estado del explotador

830.330 Información – Participación D3

Reporte a la Autoridad AIG de sucesos ocurridos en territorio del Estado Boliviano

830.335 Notificación inicial……D3
830.340 Reporte por parte de los servicios de tránsito aéreo……D4
830.345 Reporte por parte de las tripulaciones de vuelo……D4
830.350 Reporte por parte del explotador, propietario, operador o quien manipule los controles de un RPA……D4

Capítulo E – Investigación

Responsabilidad por la Institución y Realización de la Investigación

Accidentes o Incidentes que se producen en territorio nacional

830.400 Responsabilidad de Bolivia como Estado del suceso E1

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

830.405 Responsabilidad de Bolivia como Estado de matrícula E2

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

830.410 Estado de matrícula E2

Organización y realización de la investigación

830.415 Generalidades E2

830.420 Investigador encargado (IIC) E3

830.425 Comisión Investigadora de accidentes E3

Datos registrados – Accidentes e incidentes

830.430 Registradores de vuelo E4

830.435 Grabaciones con base en tierra E5

830.440 Autopsias E5

830.445 Exámenes médicos E5

830.450 Coordinación con Autoridades judiciales E5

830.455 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación E5

830.460 Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes E6

830.465 Reapertura de la investigación E6

Responsabilidad de Bolivia en las investigaciones realizadas por otros estados

830.470 Información accidentes e incidentes E7

Responsabilidad de Bolivia como Estado de matrícula o Estado del explotador

830.475 Registradores de vuelo accidentes e incidentes graves E7

830.480 Información orgánica E7

Participación en la investigación

Participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador del Estado de diseño y del Estado de fabricación

830.485 Derechos E7

830.490 Obligaciones E8

Participación de otros estados

830.495 Derechos E8

Prerrogativa del Representante Acreditado

830.500 Asesores E8

830.505 Participación E8

830.510 Obligaciones E9

Participación de Estados cuyos nacionales han perecido o sufrido lesiones graves en un accidente

830.515 Derechos y prerrogativas E9

Acciones posteriores a un accidente o incidente grave

830.520 Suspensión de actividades del personal aeronáutico……E9

830.525 Liberación de la aeronave……E10

830.530 Auditoría general de la empresa u organización aeronáutica……E10

830.535 Costos de la investigación……E10

Capítulo F – Informe final

830.600 Informe final F1

830.605 Divulgación de la información – Consentimiento F1

830.610 Consultas F1

830.615 Estados que reciben la información F1

830.620 Difusión del Informe Final……F1

830.625 Recomendaciones en materia de seguridad operacional……F2

Responsabilidad del Estado que recibe o formula recomendaciones en materia de seguridad operacional

830.630 Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional……F2

Capítulo G – Notificación de datos sobre accidentes/incidentes

Informe preliminar

830.700 Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg G1

830.705 Accidentes de aeronaves de 2.250 kg o menos G1

830.710 Idioma G1

830.715 Despacho G1

Informe de datos sobre accidentes e incidentes de aviación

Responsabilidad de Bolivia como Estado que realiza la investigación

830.720 Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg G1

830.725 Información adicional G1

830.730 Incidentes de aeronaves de más de 5.700 kg……G1

Capítulo H – Medidas de prevención de accidentes

830.800 Sistema de notificación H1

830.805 Sistema y análisis de bases de datos – Medidas preventivas H1

Adjunto A Lista de ejemplos de incidentes graves Adj1

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo A – Definiciones

830.001 Significado de los términos que se usan en esta reglamentación

Nota.- Para cualquier definición que no figure en este reglamento, se considerará la establecida en el Doc. OACI 9713 Vocabulario de aviación civil internacional.

Cuando los siguientes términos son usados en este reglamento, 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 rádomo); o

3) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1. *Por uniformidad estadística, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, será clasificada 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 investigara se trata en Capitulo B (a) 4)*

(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) ***Aeronave pilotada a distancia (RPA).*** Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

(d) ***Actos de interferencia ilícita***. El acto o tentativa de acto que pone en peligro la seguridad operacional de la aviación civil. Estos actos incluyen, entre otros:

1) apoderamiento ilícito de aeronaves;

2) destrucción de una aeronave en servicio;

3) toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos;

4) intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,

5) introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de sustancias o artefactos peligrosos con fines criminales;

6) uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medioambiente;

7) comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad del público pasajero, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

(e) ***Asesor.*** Persona nombrada por el Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su Representante Acreditado en las tareas de investigación.

(f) ***Autoridad AIG.*** Autoridad designada por el Estado Plurinacional de Bolivia como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto del presente reglamento

(g) ***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.

(h) ***Enlace C2.*** El enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de gestión de vuelo.

(i) ***Estacion de pilotaje a distancia (RPS).*** Componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar la aeronave a distancia.

(j) ***Estado de diseño***. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

(k) ***Estado de fabricación***. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

(l) ***Estado de matrícula.*** Estado en el cual está matriculada la aeronave.

(m) ***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.

(n) ***Estado del suceso.*** Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

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

Nota.--- En el contexto de las aeronaves pilotadas a distancia, la explotación de aeronaves se refiere a la explotación de un RPAS.

(p) ***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.

(q) ***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.

(r) ***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 1: *En el Adjunto A de este reglamento figura una lista de tipos de eventos que podrían clasificarse como Incidentes Graves.*

Nota 2: *La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.*

(s) ***Informe preliminar.*** Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iníciales de la investigación.

(t) ***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.

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

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

(v) ***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.

(w) ***Masa máxima.*** Masa máxima certificada de despegue.

(x) ***Programa estatal de seguridad operacional – SSP.*** Conjunto integrado de leyes, reglamentos, políticas, objetivos, procesos, procedimientos y actividades con el objetivo de gestionar la seguridad operacional a nivel estatal.

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

(z) ***Recomendación sobre seguridad operacional.*** Propuesta de una Autoridad 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.

(aa) ***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.*

(bb) ***Representante acreditado.*** Persona designada por la Autoridad AIG, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendrá de la Autoridad AIG.

(cc) ***Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS***). Aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces C2 requeridos y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño tipo.

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

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo B Aplicación y Autoridad de aplicación

830.100 Aplicabilidad

(a) Este Reglamento establece las reglas aplicables a las actividades de investigación posteriores a los accidentes e incidentes de aeronaves civiles ocurridos dentro el territorio y el espacio aéreo boliviano y de aeronaves con matrícula civil boliviana en aguas o territorios que no se encuentren bajo la soberanía de otro Estado. 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 o que haya una solicitud expresa de la Autoridad competente;
2) Aeronaves ultralivianas, paracaidismo, alas deltas, parapentes, paracaidismo propulsado y globos;

(b) Las especificaciones relativas al Estado del Explotador se aplican únicamente cuando la aeronave esté arrendada, fletada o intercambiada, por una empresa aérea boliviana, y Bolivia no sea el Estado de matrícula.

(c) Aeronaves pilotadas a distancia (RPA) certificadas de conformidad con el anexo 8 ----- Aeronavegabilidad y/u operadas en virtud de una autorización de explotador de conformidad con el anexo 6 ---- operación de aeronaves, Parte IV ---- Operaciones internacionales ---- sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.

(d) Para la redacción de la presente reglamentación, se ha tomado en consideración la normativa que a continuación se detalla:

1) Ley No. 2902 (29-10-04) – Ley de la Aviación Civil de Bolivia;
2) D.S. No. 28478 (02-12-05) – Marco Institucional de la AAC;
3) D.S. N°. 4609 (03-11-21) - Prerrogativas y prohibiciones para el o los investigadores a cargo de accidentes e incidentes de aeronaves civiles
4) Reglamentación Aeronáutica Boliviana 11 (RAB 11) Reglas para el desarrollo, aprobación y enmienda de la RAB
5) Anexo 13 de la OACI – Investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

830.105 Autoridad de aplicación

La Ley N° 2902 de la Aeronáutica Civil de Bolivia, establece que es obligación de la Autoridad Aeronáutica la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil. Así mismo el Artículo 26 del D.S. 28478 determina que AIG es el área especializada, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, encargada de la investigación y prevención de accidentes e incidentes que ocurrieren dentro el territorio y el espacio aéreo boliviano, así como los que ocurran en aeronaves bolivianas en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado, para determinar sus causas probables y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo C – Generalidades

830.200 Objetivo de la investigación

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.

830.205 Independencia de las investigaciones

De acuerdo con el inciso (a) del párrafo 2 del Decreto Supremo 4609 que modifica el artículo 26 del Decreto Supremo 28478 (Accidentes e Incidentes), se establece que en toda investigación de cualquier naturaleza, el personal de la Autoridad AIG o los investigadores a cargo dependientes de esta área gozarán en todos sus actos de independencia absoluta, no debiendo requerir ni recibir ningún tipo de instrucciones por parte de autoridades aeronáuticas, fiscales, judiciales, policiales o cualquier otra organización pública o privada.

PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE RESPONSABILIDAD DE BOLIVIA COMO ESTADO DEL SUCESO

830.210 Generalidades

(a) La Autoridad AIG, gestionará y coordinará con la organización correspondiente a fin de que se adopten las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, 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 830.420 se trata del control sobre los restos de la aeronave.

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

(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 Autoridad 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.

830.215 Cesión de la custodia

Siempre que no sea incompatible con las disposiciones del presente capítulo, el investigador encargado (IIC) cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el propietario o explotador, o el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso. Con este objeto, el IIC 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 no se considere conveniente conceder tal acceso, se coordinará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo D – Notificación

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DEL ESTADO BOLIVIANO EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES BOLIVIANAS O DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

Responsabilidad de Bolivia como Estado del suceso

830.300 Envío

(a) La Autoridad AIG, enviará una notificación de un accidente, un incidente grave o un incidente que se investigará en el marco de este Reglamento, 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 Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2.250 kilogramos o se trate de un avión turborreactor.

(b) Sin embargo, cuando la Autoridad AIG como Estado del suceso no esté enterada de un incidente grave, o de un incidente que será objeto de investigación, 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 Boliviano como Estado del suceso.

830.305 Formato y contenido

(a) La notificación referida en 830.300 (a) 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 SINCID; y en el caso de incidentes 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
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 AIG del Estado del suceso; y
13) Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

Nota 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 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.

830.310 Idioma

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.

830.315 Información adicional

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

Responsabilidad de Bolivia como Estado de matrícula y como Estado del explotador

830.320 Información – Participación

(a) La Autoridad AIG deberá acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente

(b) Al recibirse la notificación, la Autoridad AIG como Estado de matrícula o Estado del explotador, suministrará al Estado del suceso tan pronto como le sea posible la información pertinente de que dispongan respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación, igualmente informará al Estado del suceso 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 al Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada.

Nota 1. — De conformidad con 830.485, 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 830.490, 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, la Autoridad AIG en calidad de Estado del explotador, suministrará al Estado del suceso, 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.

Accidentes o incidentes que se producen en el Estado de matrícula, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado.

Responsabilidad de Bolivia como Estado de matrícula

830.325 Envío

Cuando la Autoridad AIG como Estado de matrícula instituya la investigación de un accidente o incidente grave, enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en 830.300 (a), 830.305 y 830.310 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 turborreactor.

Responsabilidad de Bolivia como Estado del explotador

830.330 Información Participación

(a) La Autoridad AIG al recibir la notificación, en calidad del Estado del explotador, suministrará al Estado del matrícula con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información pertinente respecto a la tripulación de vuelo y la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente, también comunicará al Estado de matrícula si tiene el propósito o no de nombrar un representante acreditado, y si lo nombra nombre y datos para establecer contacto y si el representante acreditado estará presente en la investigación, la fecha prevista de su llegada.

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

Reporte a la Autoridad AIG de sucesos ocurridos en territorio del Estado Boliviano.

830.335 Notificación inicial

(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 Autoridad AIG dentro de las 12 (doce) horas siguientes al suceso a través los teléfonos celulares y direcciones establecidas en el Formulario de Notificación disponible en la página web de la DGAC – Autoridad AIG o cualquier oficina Regional o Sub Regional de la AAC, dependencias ATS más cercana y/o Autoridades Policiales, la responsabilidad de esta notificación recae en:

1. El propietario o explotador de la aeronave;
2. El piloto al mando de la aeronave.
3. Personal ATS del aeródromo del suceso o del aeródromo más cercano al lugar del suceso.
4. Explotadores y operadores de aeródromo, si el suceso ocurriese dentro su jurisdicción; y
5. Toda persona que tuviese conocimiento de un suceso.

(b) Todo explotador de aeronaves involucradas en un accidente o incidente, debe notificar el suceso por escrito, a la Autoridad AIG dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes. La notificación deberá contener lo siguiente:

1. Un informe detallado, sin omitir datos por parte del representante legal del explotador, propietario y/o representante legal de la aeronave, o quien haga sus veces, acerca de lo ocurrido;
2. Teléfonos o direcciones para contacto y coordinación de desplazamiento y logística en general de los investigadores;
3. Puntos de despegue y aterrizaje previstos;
4. Nombres de la tripulación con los datos relativos a licencias y certificados médicos;
5. Datos del propietario y/o explotador;
6. Cantidad y nombre de los ocupantes;
7. Gravedad de las lesiones;
8. Descripción de los daños conocidos; y
9. Lista del material considerado como mercancía peligrosa que pudiera haber a bordo de la aeronave.

(c) Lo anterior se considera como un primer informe, el cual deberá ser complementado posteriormente a criterio de Autoridad AIG. Si no se cuenta con toda la información, una vez se tenga certeza de los datos, estos deberán ser suministrados tan pronto como sea posible a la Autoridad AIG.

Nota . – La notificación escrita es de carácter obligatorio, su omisión injustificada podrá tomarse como

incumplimiento a este reglamento.

(d) El explotador involucrado en el suceso deberá coordinar con la Autoridad AIG el desplazamiento y la logística general del personal que realizará la investigación en el sitio del suceso, en virtud de lo establecido en 830.515 e) 1.

830.340 Reporte por parte de los servicios de tránsito aéreo

(a) Teniendo en cuenta que los servicios de tránsito aéreo disponen normalmente de los medios de comunicación apropiados, todo personal que esté ejerciendo atribuciones propias de los servicios de tránsito aéreo en Bolivia deberá reportar de inmediato, de manera obligatoria, a la Autoridad AIG luego de conocer, directa o indirectamente, de la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente.

(b) Adicionalmente, en un plazo de cuatro (4) días a partir del suceso el personal ATS enviará los siguientes documentos:

1. Plan de vuelo;
2. Registro de seguimiento del vuelo.
3. Reporte METAR de una hora antes, hora del suceso y una hora después del suceso.
4. Grabaciones de las comunicaciones con la aeronave.
5. Transcripciones de las grabaciones relacionadas con el suceso con detalle por hora.
6. Informe escrito y detallado de lo acontecido.

(c) Dicha información deberá ser entregada al Investigador a Cargo o enviada a la Autoridad AIG. No debe demorarse la entrega de las grabaciones de comunicaciones ATS. El Investigador a Cargo de la Autoridad AIG podrá requerirlos directamente en las dependencias ATS para garantizar su custodia y evitar cualquier posibilidad de divulgación indebida.

830.345 Reporte por parte de las tripulaciones de vuelo

(a) A menos que por razones de fuerza mayor relativas a la naturaleza de las lesiones sufridas o porque la localización de la aeronave accidentada y sus condiciones impidan la comunicación y no pueda cumplirse con esta exigencia, toda tripulación involucrada en un suceso de aviación debe, dentro de las doce (12) horas siguientes, comunicarse telefónicamente o por cualquier otro medio con la Autoridad AIG para reportarlo y coordinar las acciones a seguir.

(b) En todos los sucesos, la tripulación tiene la obligación de presentar un informe escrito detallando pormenores de lo acontecido. Cuando sea necesario, y de acuerdo con las características del evento, el Investigador a Cargo citará a la tripulación para ser entrevistada; estas declaraciones pueden ampliarse o extenderse como resultado directo del avance de la investigación.

830.350 Reporte por parte del explotador, propietario, operador o quien manipule los controles de un RPA.

(a) El explotador, propietario, operador o quien manipule los controles de vuelo de un RPA cualquiera que sea su clase, deberá reportar a la Autoridad AIG cualquier evento durante la operación del aparato por el cual:

1. Se causen lesiones a personas o daños a propiedad en la superficie;
2. Colisione con otra RPA; o
3. Colisione contra cualquier elemento de la infraestructura crítica del país (p. ej., torres de energía, antenas, puentes, etc.).

(b) El explotador y/o el operador de un RPA, cualquiera que sea su clase, deberá reportar inmediatamente a la Autoridad AIG la ocurrencia de un accidente o incidente durante la operación del aparato en el cual haya resultado involucrada una aeronave tripulada o cualquier elemento de la infraestructura aeronáutica

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo E – Investigación

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN TERRITORIO NACIONAL

830.400 Responsabilidad de Bolivia como Estado del suceso.

(a) La Autoridad AIG instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un 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, la Autoridad AIG empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

(b) La Autoridad 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 Autoridad AIG facilitará la investigación por todos los medios.

(c) La Autoridad AIG instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga una masa máxima superior a 2 250 kg Sin embargo 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 Autoridad AIG empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

(d) Si Bolivia no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, como se especifica en los incisos (a) y (b), el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito a Bolivia que delegue la realización de dicha investigación. Si Bolivia, da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.

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 Bolivia delegue toda la investigación 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 Bolivia delegue parte de la investigación, la Autoridad AIG conservará la responsabilidad de la realización de la investigación.*

Nota 3. *— En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, el requisito conforme al capitulo B sólo se aplica a las aeronaves pilotadas a distancia certificadas de conformidad con el Anexo 8 --- Aeronavegabilidad y/u operadas en virtud de una autorización de explotador de conformidad con el Anexo 6 --- Operación de aeronaves, Parte IV --- Operaciones internacionales --- Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.*

Nota 4. *— En el caso de incidentes graves, la Autoridad 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.*

Nota 5. *— En el manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9946) figura orientación relacionada sobre el establecimiento y la gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).*

Nota 6. — *La delegación de una investigación no exime al Estado del suceso de sus obligaciones en el marco del este Reglamento.*

Nota 7. — *Lo dispuesto en 830.400 (c) no da necesariamente al Estado que hace la solicitud el derecho de acceso al lugar del accidente, a los restos de la aeronave ni a ninguna otra prueba o información que se encuentre dentro del territorio del Estado boliviano.*

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

830.405 Responsabilidad de Bolivia como Estado de matrícula.

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, Bolivia como Estado de matrícula o como Estado del explotador, 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.

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

830.410 Estado de matrícula

(a) Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, Bolivia como Estado de matrícula asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse; total o parcialmente; a otro Estado, o a una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, 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 de Bolivia como Estado de matrícula.

(c) Si Bolivia como Estado de matrícula no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, como se especifica en el inciso (a), el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito a Bolivia que delegue la realización de dicha investigación. Si Bolivia da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.

Organización y realización de la investigación

Responsabilidad de Bolivia como Estado que realiza la investigación

830.415 Generalidades.

(a) Conforme 830.205, la Autoridad AIG 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 830.455
3. La difusión pública y oportuna de la información sobre los hechos, cuando corresponda;
4. Si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
5. De ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y
6. 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 Autoridad 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) En el caso de los accidentes o incidentes que atraigan una gran atención de La opinión pública, la autoridad de investigación de accidentes AIG hará pública la información pertinente sobre los hechos en los primeros días de la investigación.

(c) En el caso de los accidentes e incidentes que atraigan una gran atención de la opinión pública, la autoridad de investigación de accidentes publicará un informe preliminar por escrito en un plazo de 30 días a partir de momento en que se produjo el accidente o incidente, que contenga la información constatada sobre los hechos e indique el avance de la investigación.

Nota.---- Lo enunciado en el inciso (c), no tiene por objeto impedir que Bolivia como el Estado que realiza la investigación consulte a los Estados que participen en ella antes de publicar el informe preliminar por escrito.

(d) De acuerdo con el inciso b) del parágrafo II del Decreto Supremo 4609, 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 y no recibe instrucciones de ninguna autoridad o persona pública o privada, teniendo acceso sin restricciones y control absoluto del lugar del accidente y todo el material probatorio disponible sin demora.

(e) La Autoridad AIG ha establecido políticas y procedimientos documentados, en los que se detallan las funciones de investigación de accidentes. Éstos incluyen: organización y planificación; investigación; e informes.

Nota. – Los siguientes documentos propios establecen los lineamientos para la Autoridad AIG*:*

1. Manual de políticas y procedimientos de investigación.
2. Procedimientos de investigación de accidentes.
3. Guía de entrenamiento para el personal de investigadores.

Esta lista de documentos no es limitativa pudiendo la Autoridad AIG desarrollar, adoptar o utilizar otros documentos que considere necesarios.

Nota.- La cooperación con las autoridades del Ministerio Público se ha establecido mediante un acuerdo de colaboración mutua, que asegura la separación de la investigación judicial en virtud de la normativa legal vigente y la investigación técnica en concordancia al Anexo 13, para que la misma no se vea obstaculizada por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

(f) *Intervención de los Inspectores de Seguridad Operacional y/o de otros funcionarios de la Autoridad Aeronáutica*. En situaciones especiales en las que se requieran acciones iniciales inmediatas, con previa coordinación y autorización de la Autoridad AIG, podrá delegarse a un inspector de seguridad operacional y/o a otro funcionario de la AAC para que atienda las acciones iniciales del suceso, particularmente lo relacionado con la toma de registros, recolección y preservación de evidencias, mientras llega al sitio el investigador a cargo.

(g) *Delegación de investigación de incidentes*. La Autoridad AIG, según corresponda y de acuerdo con el caso, podrá delegar la realización de la investigación técnica de un incidente al departamento o área de seguridad operacional (SMS) del explotador involucrado, con la continua supervisión y coordinación con la Autoridad AIG.

(h) *En estos casos*, el explotador elaborará un informe preliminar y un informe final siguiendo los lineamientos del Apéndice 1 del Anexo 13, que contenga las recomendaciones de seguridad operacional resultantes, las

cuales deben ser comunicadas a la Autoridad AIG para su control y mejora de la seguridad operacional del Estado.

830.420 Investigador/a encargado/a (IIC)

Designación

La Autoridad AIG, designará al Investigador/a a Cargo (IIC) que ha de encargarse de la investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente.

Acceso y control

El o la Investigador/a a Cargo tendrá acceso sin restricciones y control absoluto de todo lugar donde hubiese ocurrido un accidente de aviación civil, a los restos de las aeronaves, 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.

Nota.---- En el caso de un sistema de aeronave pilotada a distancia, el material pertinente que se indica comprende la aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces C2 requeridos, cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo, y las grabaciones y documentos conexos.

830.425 Comisión Investigadora de accidentes

(a) La Autoridad AIG al designar un investigador a cargo, dependiendo del alcance de la investigación podrá a su vez conformar una comisión investigadora de accidentes, cuando se trate de investigar sucesos de aviación de las siguientes características:

1. Eventos de alto impacto mediático de cualquier índole;
2. Accidentes de aeronaves de transporte aéreo comercial regular de pasajeros con peso superior a cinco mil setecientos kilogramos (>5.700 kg);
3. Accidentes de interés internacional;
4. Cualquier otro suceso a juicio de la Autoridad AIG. .

(b) La Comisión investigadora de accidentes según las características y necesidades específicas de la investigación, podrá estar compuesta por expertos de las siguientes áreas:

1. Operación de aeronaves;
2. Aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves;
3. Factores humanos, medicina y psicología de aviación;
4. Registradores de vuelo;
5. Servicios de tránsito aéreo y servicios asociados;
6. Ayudas a la navegación, aeronavegación;
7. Licencias aeronáuticas;
8. Meteorología aeronáutica;
9. Búsqueda y salvamento;
10. Extinción de incendios;
11. Aeródromos;
12. Factores de material;

(c) El número de personas llamadas a participar dependerá exclusivamente de la particularidad de cada caso y, de preferencia, se tratará de personas que por sus calificaciones y trayectoria pueden aportar sus conocimientos especializados. Para todos los efectos propios de la investigación, el investigador a cargo será el vocero autorizado, así como el líder y responsable de dicha comisión.

(d) Cuando no haya expertos disponibles al interior de la Autoridad AIG, se buscará para que participen en la comisión investigadora funcionarios y/o Inspectores de la AAC mediante una solicitud al Director Ejecutivo de la AAC, indicando los nombres y especialidades de las personas requeridas. Estas

personas no podrán estar relacionadas con la vigilancia sobre el explotador u operador de la aeronave o su tripulación, como tampoco sobre la organización responsable su mantenimiento, ni de los servicios a la navegación aérea o aeródromo involucrado, ni haberlo estado al momento del suceso investigado.

(e) También se podrá convocar personas externas que no tengan relación laboral directa ni indirectamente con el explotador involucrado, ni tengan algún parentesco dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o único civil con dicho explotador o directivos de la empresa explotadora, según el caso, ni con la tripulación o personal de mantenimiento, personal de despacho o servicios de tránsito aéreo involucrados;

(f) Según se requiera, se solicitará la participación de expertos del ARCM.

(g) Los integrantes de la comisión investigadora al igual que el experto o funcionario llamados para participar en la investigación, deben firmar un compromiso de confidencialidad y entregar su respectivo informe de especialista, al investigador a cargo.

(h) Cuando representantes acreditados de otros Estados participen en la investigación, la Autoridad AIG podrá invitarlos a ser parte de la comisión investigadora.

Datos registrados – Accidentes e incidentes

830.430 Registradores de vuelo

(a) Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un accidente o incidente. La Autoridad AIG, tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

(b) Cuando la Autoridad AIG no cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, se efectuarán 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.

Nota.- En el Anexo 6 – Operación de aeronaves, Partes I, II, y III, figuran los requisitos relativos a las grabaciones de los registradores de vuelo.

830.435 Grabaciones con base en tierra

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

Nota.- En el Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo, capítulo 6, figuran los requisitos relativos al registro de datos de vigilancia y comunicaciones ATS

830.440 Autopsias

Cuando se realice la investigación de un accidente mortal, se coordinará con la autoridad competente la realización de una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y se tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, 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.

830.445 Exámenes médicos

Cuando corresponda, de acuerdo a la investigación, la Autoridad AIG coordinará con el médico evaluador de

la AAC para la realización de un examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible de acuerdo al protocolo médico aeronáutico establecido.

830.450 Coordinación — Autoridades judiciales

Al realizar la investigación la coordinación entre el Investigador a Cargo y las autoridades del ministerio público se realizará de acuerdo al convenio establecido entre la AAC y la Fiscalía del Estado, 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.

830.455 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 notificará inmediatamente a la AAC para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación, así como a las autoridades de seguridad de los Estados interesados.

(b) En caso de presentarse un suceso de aviación sin la existencia del soporte que defina claramente la intención de vuelo y/o existan hechos tales como suplantación de la tripulación, operación desde o hacia aeródromos ilegales o no autorizados por la AAC, operación de aeronaves, aeródromos o tripulaciones suspendidas, uso de matrículas falsas o cambios no advertidos de ruta, sustracción de aeronaves, secuestros, sabotajes, suicidios o actos de terrorismo, esto se notificará a las entidades competentes.

Nota.- Un acto de interferencia ilícita no exime a Bolivia como Estado del suceso de la responsabilidad de completar una investigación de conformidad a las disposiciones de este RAB ni de publicar un informe final.

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

(a) La Autoridad AIG, como Estado que lleva a cabo la investigación, no dará a conocer los registros siguientes de acuerdo a la protección de reserva establecida por la legislación correspondiente. A menos que las autoridades competentes designadas por el Estado boliviano determinen 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) 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;
(2) Los registros bajo la custodia del Investigador a cargo o de la Comisión de investigación como se detalla:

(i) Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
(ii) Todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
(iii) La información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
(iv) Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
(v) Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo
(vi) El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

(b) La Autoridad AIG determinará si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados en 830.460 (a), cualquier otro registro obtenido o generado como parte de la investigación de un accidente o incidente.

(c) Los registros enumerados en 830.460 (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.

(d) La Autoridad AIG no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

(e) Se asegurará que las solicitudes de registros que estén bajo custodia o control de la Autoridad AIG, se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible.

(f) Se adoptarán las medidas necesarias para asegurar que el contenido del sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y sonido de las grabaciones de imágenes de abordo, no sean divulgados al público.

(g) Cuando se expida o reciba un proyecto de informe final se adoptarán medidas para cerciorarse de que no sea divulgado al público.

830.465 Reapertura de la investigación

Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la Autoridad AIG procederá a reabrirla.

Responsabilidad de Bolivia en las investigaciones realizadas por otros estados

830.470 Información accidentes e incidentes

(a) Cuando el Estado que realiza la investigación de un accidente o incidente, solicite información a Bolivia, éste facilitará toda la información pertinente que posea.

(b) Si instalaciones o servicios dentro del territorio boliviano, han sido utilizados o pudieran haber sido utilizados por la aeronave antes del accidente o incidente, Bolivia por medio de la AAC facilitará al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que posea.

(c) Si el AIG de Bolivia dispone de datos de un registrador de vuelo de una aeronave implicada en un accidente o incidente:

1.---- proporcionara sin demora todos los datos que disponga al Estado que realiza la investigación; y

2.---- no divulgara dichos datos sin el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.

Responsabilidad de Bolivia como Estado de matrícula o Estado del explotador

830.475 Registradores de vuelo - accidentes e incidentes graves

(a) En caso de que una aeronave de matrícula o explotador boliviano implicada en un accidente o incidente grave, aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso por medio de la AAC, 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) Para la ejecución de lo dispuesto en el párrafo anterior, la AAC de Bolivia podrá solicitar la cooperación del cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo

830.480 Información orgánica

Cuando el Estado que realiza la investigación lo solicite y se trate de una aeronave de matrícula o explotador boliviano, la AAC de Bolivia proporcionará toda la información pertinente sobre la organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

Participación en la investigación

Participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador del Estado de diseño y del Estado de fabricación

830.485 Derechos

(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.

(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 el Estado de matrícula y el Estado del explotador se abstengan de designar un representante acreditado, la Autoridad AIG podrá invitar al explotador de la aeronave para que participe en la misma, sujeto a los procedimientos previstos para la investigación

(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 designen un representante acreditado, la Autoridad AIG de Bolivia podrá 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 para el efecto.

830.490 Obligaciones

Cuando el Estado que realiza la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg solicite expresamente la participación de Bolivia como Estado de matrícula o Estado del explotador la Autoridad AIG designará un investigador como representante acreditado.

Participación de otros estados

830.495 Derechos

Todo Estado que a solicitud, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la Autoridad AIG, cuando ésta realice una investigación, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación

Prerrogativa del Representante Acreditado

830.500 Asesores

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

(b) La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, está prevista en la RAB 997 concordante con el Anexo 9 — Facilitación. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada. La entrada del personal de investigación y el equipo se coordinará con las autoridades de inmigración y aduanas del Estado Boliviano, mediante la Unidad de Facilitación de la AAC.

(c) 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.

830.505 Participación

(a) 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.

(b) 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 830.490.

830.510 Obligaciones

Los representantes acreditados y sus asesores tendrán las siguientes obligaciones:

- Proporcionarán a la Autoridad AIG como Estado que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan; y
- No divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito de la Autoridad AIG.

Estados cuyos nacionales han perecido o sufrido lesiones graves en un accidente

830.515 Derechos y prerrogativas

(a) Un Estado que tenga especial interés en un accidente investigado por Bolivia, 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 Bolivia como Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso de la investigación; y
3. Recibir copia del informe final.

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

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

Acciones posteriores a un accidente o incidente grave.

830.520 Suspensión de actividades del personal aeronáutico

(a) Mientras se evalúa la incidencia o no de su desempeño operacional o técnico en un accidente o en un incidente grave, los miembros de la tripulación involucrada a requerimiento del Investigador a Cargo podrán ser suspendidos de manera temporal y preventiva de toda actividad aeronáutica de tierra o vuelo según corresponda, hasta que se efectúen, según sea requerido, las entrevistas, exámenes médicos, evaluación sicológica e informes escritos que aporten datos al proceso investigativo; de acuerdo a las características del suceso.

(b) Así mismo, el personal de tierra que intervino en el último servicio de mantenimiento, despacho, operación de la aeronave y el personal de servicios a la navegación aérea que prestaba apoyo a la aeronave al momento del suceso, a requerimiento del Investigador a Cargo podrá quedar suspendido de toda actividad aeronáutica, hasta que se efectúen, según sea requerido, las entrevistas, exámenes médicos, evaluación sicológica e informes escritos que aporten datos al proceso investigativo, de acuerdo a las características del suceso.

(c) Una vez cumplidos los requerimientos realizados a dicho personal, el Investigador a Cargo tomará las medidas para que el personal suspendido pueda reasumir el ejercicio de las atribuciones de su licencia.

830.525 Liberación de la aeronave

(a) El propietario y/o explotador de la aeronave involucrada en un suceso, debe solicitar por escrito, a la Autoridad AIG, la liberación de la aeronave para efectos de reparación, inspección o retiro del servicio, una vez que no la requiera con fines investigativos.

(b) Esta liberación no es una autorización para reparar ni para operar la aeronave. Todo trabajo de reparación de la aeronave, así como su retorno a la condición de aeronavegabilidad, deberá ser autorizado por la Dirección de Seguridad Operacional de la AAC a través de la Unidad de Aeronavegabilidad.

1. *Inspección de componentes y/o elementos*. Según las características del suceso y cuando lo determine el Investigador a Cargo, las partes de una aeronave o elementos especiales que estuvieron comprometidos en un suceso de aviación serán inspeccionadas en una OMA o un taller especializado, de acuerdo a requerimiento del Investigador a Cargo. En los casos cuando la inspección se realice en el exterior, se hará con la participación directa de un representante de la Autoridad de Investigación de Accidentes de ese Estado. Este procedimiento se realizará en coordinación con el representante acreditado asignado y el representante del explotador y/o propietario.

2. Si el procedimiento de inspección a un sistema, componente, elemento y/o fluidos ordenados por la Autoridad AIG, no es cumplido por el propietario o explotador, la aeronave permanecerá suspendida, o podrá ser nuevamente suspendida (si ya hubiese sido liberada por la Autoridad AIG) ante la condición de interrupción del proceso investigativo.

830.530 Auditoría general de la empresa u organización aeronáutica.

Cuando una misma empresa explotadora u organización aeronáutica se vea involucrada en más de dos accidentes o incidentes graves en un periodo de un (1) año, la Autoridad AIG informará sobre el particular, para que se realice una auditoría especial por parte de la Autoridad Aeronáutica. El resultado de esta auditoría especial será comunicado por escrito a la Autoridad AIG.

(a) La auditoría tendrá un alcance entre otros a:
1. Procesos de mantenimiento;
2. Procesos de operaciones aéreas;
3. Recomendaciones y acciones desarrolladas luego de los accidentes o incidentes;

4. Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);
5. Cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos;
6. Cumplimiento de directivas, circulares y demás disposiciones de la autoridad aeronáutica; y
7. Las demás que se estimen convenientes.

(b) Elementos de evidencia

1. El investigador a cargo solicitará a la AAC, al explotador y/o propietario de la aeronave comprometida en el suceso, al explotador del aeródromo y al prestador de servicios a la navegación aérea, todos los documentos, datos, fotografías, evidencias de trazabilidad, elementos y evidencias que sean requeridas de la empresa, la aeronave misma y de su tripulación, si no las hubiera obtenido durante las diligencias preliminares post accidente / incidente.

2. El investigador a cargo puede solicitar, en cualquier momento, toda documentación, elemento o información que sea necesaria directamente a las personas responsables de ellos o de su custodia. Los explotadores de aeronaves y sus dependientes, el personal de las organizaciones de mantenimiento y de los explotadores de aeródromo, estarán obligados a entregar tales documentos una vez sean requeridos por el investigador a cargo, y sin dilación ni demora alguna.

3. Tan pronto como ocurra cualquier suceso que sea definido en este reglamento, toda la documentación referente a la aeronave quedará a estricta disposición de la Autoridad AIG y no podrán sustraerse, suprimirse, adicionarse, alterarse o, modificarse, ni consultarse por nadie diferente a los investigadores designados por la Autoridad AIG, como mínimo, hasta cuando se termine la fase de análisis documental.

4. Toda la documentación solicitada por la Autoridad AIG deberá ser entregada en medio físico y electrónico preferentemente en formato digital, y en lo posible a color, completamente legible, según corresponda, y será enviada sin dilaciones.

5. En caso de que el explotador y/o propietario no presentase la documentación requerida para el desarrollo de la investigación, la Autoridad AIG podrá mantener suspendida la aeronave. La entrega de la documentación requerida es de carácter obligatorio, su omisión injustificada podrá tomarse como incumplimiento a este reglamento.

830.535 Costos de la investigación

(a) Todos los gastos derivados del proceso de investigación de un accidente, incidente grave o incidente de aviación serán costeados por el propietario y/o explotador de la aeronave o aeronaves involucradas. Los costos deben cubrir entre otros:

1. Inspecciones de plantas motrices;
2. Revisiones médicas requeridas;
3. Análisis de fluidos en laboratorios especializados;
4. Decodificación de los registradores de vuelo (cuando sea aplicable);
5. Análisis de falla en laboratorios especializados;
6. Análisis metalográficos en laboratorios especializados;
7. Embalaje, envío, inspección y devolución de partes y componentes;
8. Gastos derivados de viaje, traslado o permanencia del personal de la Autoridad AIG.

(b) Cuando la AAC y/o la Autoridad AIG asuman tales costos, repetirán contra el propietario y/o explotador interesado.

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo F – Informe final

830.600 Informe final

Para la elaboración del Informe Final se utilizará el formato que figura en el apéndice 1 del ANEXO 13 de la OACI. Sin embargo, podría adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.
En los casos previstos en la sección 830.455 (b) donde la investigación técnica regular haya cesado por operaciones ilícitas, la Autoridad AIG elaborará un Informe Final de carácter estrictamente fáctico con la información disponible. Este documento servirá como el instrumento legal para notificar los hallazgos a los Estados de matrícula, diseño y fabricación, así como a la OACI si la aeronave posee una masa máxima superior a los 2 250 kg, de conformidad con los umbrales de peso internacionales vigentes.(23 de noviembre de 2028)

830.605 Divulgación de la información – consentimiento

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

830.610 Consultas

a) Cuando se realice una investigación la Autoridad 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 E.

El periodo de consulta habitual será de 30 días a partir de la fecha de la carta de envío. El estado que realizara la investigación ampliara el periodo de consulta a sesenta días si el Estado al que se invita a formular comentarios le notifica la necesidad de disponer de más tiempo. En el caso de que se reciba comentarios en el periodo de consultas, 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 Autoridad AIG no recibe comentarios en el periodo de consulta, hará circular el informe final de acuerdo a lo establecido, a menos que se haya convenido en una prórroga en dicho período de tiempo con los Estados interesados.

b) La Autoridad 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 Autoridad 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.

830.615 Estados que reciben la información

(a) La Autoridad 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.

830.620 Difusión internacional del informe final

En pro de la prevención de accidentes, la Autoridad AIG pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible en la página web de la AAC – AIG y, si se puede, en un plazo de doce (12) meses.

a) Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de doce (12) meses, la Autoridad 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.

b) Si AIG como Estado que realiza la investigación no pone a disposición del público el informe final o una declaración provisional dentro de un plazo razonable, los otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a solicitar por escrito a AIG el consentimiento expreso para difundir una declaración que contenga las cuestiones de seguridad operacional que haya suscitado la información disponible. Si AIG da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería difundir dicha declaración después de coordinarse con los Estados participantes.

c) Cuando AIG haya hecho público un informe final sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2.250 kg enviará a la OACI en uno de los idiomas de trabajo de la Organización, un ejemplar del informe final.

Nota 1.--- Los informes finales se registran en una base de datos central de la OACI, la biblioteca electrónica de informes finales, que es de acceso público.
Nota 2.--- La copia del informe final que se envíe a la OACI se preparara preferentemente en formato electrónico a fin de facilitar su inclusión en la biblioteca electrónica de informes finales.

830.625 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

a) 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) 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.

c) Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, AIG tendrá precedencia como Estado que realiza la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a formular dichas recomendaciones después de coordinarse con la Autoridad AIG.

d) Si AIG formula una recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) comunicará a la OACI la formulación de dicha recomendación y sus respuestas por carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

Responsabilidad del Estado que recibe o formula recomendaciones en materia de seguridad operacional

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

a) Cuando el Estado Boliviano reciba 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 Autoridad AIG dispone de procedimientos para registrar las respuestas a las recomendaciones de seguridad operacional formuladas dimanantes de una investigación realizada.

c) La Autoridad AIG dispone de procedimientos para, vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a las recomendaciones recibidas.

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo G – Notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP)

Informe de datos sobre accidentes e incidentes de aviación

Responsabilidad de Bolivia como Estado que realiza la investigación

830.700

Cuando la Autoridad AIG, investigue un accidente o un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima superior a 2 250 kg, enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente/incidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional.

830.705 Información adicional

La Autoridad AIG suministrará, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo H – Medidas de prevención de accidentes

830.800 Sistema de notificación

(a) La AAC ha establecido un sistema de notificación obligatoria y voluntaria de seguridad operacional 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) El sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional no es punitivo y protegerá las fuentes de la información.

830.805 Sistemas y análisis de bases de datos — Medidas preventivas

(a) La Autoridad 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 los sistemas de notificación de incidentes, 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 Autoridad AIG aplicará esas medidas y establecerá 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 Autoridad AIG identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, deberá facilitar dicha información sobre seguridad operacional lo antes posible.

(e) Cuando la Autoridad AIG emita recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de una investigación o estudio sobre seguridad operacional y las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, transmitirá esta información a la autoridad encargada de la investigación de accidentes de ese Estado.

(f) Las autoridades estatales encargadas de la aplicación del SSP tendrán acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en 830.805 (a) en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

ADJUNTO A

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. La expresión “incidente grave” se define así en el Capítulo A 830.001 inciso (r).

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 quedan pocas, o ninguna defensa en materia de seguridad operacional para impedir que el incidente llegue a ser un accidente, para determinar esto puede efectuarse un análisis del suceso basado en el riesgo, que tenga en cuenta el escenario más verosímil en caso de que el incidente se hubiera intensificado, 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 que incidentes son incidentes graves:

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

3. En el caso de aeronaves no tripuladas, considerar si el resultado más creíble, si el incidente hubiera llegado a ser accidente, podría haber dado lugar a que una persona sufriera lesiones mortales o graves. Las lesiones mortales y graves tienen más probabilidades de justificar una investigación que los sucesos en los que el resultado más creíble sea simplemente el daño o la perdida de la aeronave no tripulada.
El riesgo de que se produzcan lesiones mortales o graves también puede influir en el alcance de la investigación que se lleve a cabo.

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

c) Cuasi colisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.

d) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.

e) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.

f) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.

g) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada

h) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje, o una pista no asignada o lugares que no son para aterrizaje tales como calzadas.

i) Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.

j) 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.

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

l) 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.

m) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.

n) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.

o) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta

p) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:

– Para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia); 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.

q) 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.

r) Incursiones en las pistas clasificadas de gravedad A. El Manual sobre prevención de

las incursiones en la pista (Doc. 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.

s) 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.

t) 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.

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

v) 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.

Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros