

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE



**REGULACIÓN ARGENTINA
PARA LA INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL**



**Secretaría
de Transporte**
Ministerio de Economía

REGISTRO DE ENMIENDAS

Número de Enmienda	Fecha de aplicación	Fecha en Anotación	Anotada por

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

ÍNDICE

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

SUBPARTE A. DEFINICIONES

SUBPARTE B. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

Secc. Título

- 13.1 Aplicación
- 13.2 Autoridad de aplicación
- 13.3 Objetivo de la investigación

SUBPARTE C. NOTIFICACIÓN DE SUCESOS Y PRESERVACIÓN DE EVIDENCIAS

Secc. Título

- 13.4 Notificación de accidentes e incidentes graves
- 13.5 Información que debe proporcionarse en la notificación
- 13.6 Notificación de incidentes
- 13.7 Preservación del lugar, la aeronave, sus contenidos y registros
- 13.8 Acceso y liberación de restos de una aeronave, sus contenidos y registros
- 13.9 Preservación de documentación e información

SUBPARTE D. INVESTIGACIÓN

Secc. Título

- 13.10 Inicio de la investigación
- 13.11 Notificación a otros Estados
- 13.12 Organización y realización de la investigación
- 13.13 Investigador a Cargo
- 13.14 Participación en la investigación de otro Estado

SUBPARTE E. EXAMENES ESPECIALES Y COORDINACIONES

Secc. Título

- 13.15 Registradores de vuelo y grabaciones con base en tierra
- 13.16 Autopsias
- 13.17 Exámenes médicos
- 13.18 Coordinación con las autoridades judiciales
- 13.19 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación
- 13.20 Protección de los registros de las investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes
- 13.21 Reapertura de la investigación
- 13.22 Provisión de información a otros Estados
- 13.23 Participación de otros Estados en la investigación de la JST
- 13.24 Prerrogativas de los Representantes Acreditados de los Estados

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

SUBPARTE F. INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Secc. Título

13.26 Divulgación de la información

13.27 Consulta del Proyecto de Informe de Seguridad Operacional

13.28 Envío del Informe de Seguridad Operacional

13.29 Difusión del Informe de Seguridad Operacional

13.30 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

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

SUBPARTE G. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Secc. Título

13.32 Bases de datos y medidas preventivas

APÉNDICE I. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

SUBPARTE	PÁGINA	REVISIÓN	SUBPARTE	PÁGINA	REVISIÓN
ÍNDICE	2	16/12/2024			
LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS	5	16/12/2024			
AUTORIDADES DE APLICACIÓN	6	16/12/2024			
SUBPARTE A	7	16/12/2024			
SUBPARTE B	14	16/12/2024			
SUBPARTE C	17	16/12/2024			
SUBPARTE D	22	16/12/2024			
SUBPARTE E	26	16/12/2024			
SUBPARTE F	35	16/12/2024			
SUBPARTE G	40	16/12/2024			
APÉNDICE I	41	16/12/2024			

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

Los siguientes Organismos actuarán en carácter de Autoridades Aeronáuticas competentes en sus respectivas áreas de responsabilidad:

1. JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Florida 361 piso 7°

C1005AAG - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 0800-333-0689

E-mail: info@jst.gob.ar o aviación@jst.gob.ar

Web: www.argentina.gob.ar/jst

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

SUBPARTE A. DEFINICIONES

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

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

a) hallarse en la aeronave, o

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

c) por exposición directa al chorro de un reactor,

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

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

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

b) que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

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

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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

Acción de seguridad operacional: propuesta relevante a la seguridad operacional, incluida en el informe de seguridad operacional abreviado, que por su naturaleza no amerita el estatus de recomendación de seguridad operacional. Las acciones de seguridad operacional se refieren generalmente a la comunicación o difusión de la importancia de observar y respetar las buenas prácticas de seguridad operacional. Se centran en una condición que es insegura, pero que no presenta evidencia suficiente para convalidar un problema sistémico de seguridad operacional.

Aeronave: Para aeronaves de matrícula nacional, se aplica la siguiente definición de aeronave según el Artículo 36 de la Ley 17.285 “Código Aeronáutico”:

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

Para las circunstancias que deba aplicarse la definición de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) será:

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

Aeronave pilotada a distancia (RPA)¹: Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia

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

Autoridad de investigación de accidentes (AIA): Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes.

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

Enlace C2¹: El enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de gestión de vuelo.

Estación de pilotaje a distancia (RPS)¹: Componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar la aeronave a distancia

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

Estado de fabricación²: Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

Estado de fabricación¹: Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

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

¹ Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

² Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

Nota. - En el caso de la matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago/44, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación.

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

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

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

“Persona que utiliza la aeronave legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro”.

Además, debe tenerse en cuenta lo especificado en el Título IV (Cap. IV “Registro Nacional de Aeronaves”) y (Cap. V “Propiedad de Aeronaves”) Artículos 45 y 50, respectivamente.

Explotador (OACI): 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.

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.

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

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

Nota 2. - Hay ejemplos de incidentes graves en el Apéndice I.

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

Investigación: Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes e incidentes 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.

Investigadora/Investigador a cargo: Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

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

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; u
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); u
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculo o tendones; u
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; u

- e) ocasiona quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Nota. - Para aeronaves de matrícula nacional, según la legislación vigente, no está contemplada la definición de lesión grave.

Masa máxima: Masa máxima certificada de despegue.

Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP): Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.

Propietario de la aeronave: Para aeronaves de matrícula Nacional, se aplica la siguiente definición de “Propietario de la aeronave”, según el Artículo 66 de la Ley 17.285 “Código Aeronáutico”:

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

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.

Recomendación sobre seguridad operacional: Propuesta basada en la información obtenida de la investigación y formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes. 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.

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

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

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS)³: 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 de tipo.

Suceso: Según sus características, refiere a un accidente, incidente grave o incidente.

³ Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

SUBPARTE B. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

13.1 Aplicación

(a) Estas regulaciones resultarán de aplicación a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes de aviación civil que ocurran en o sobre el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que lo cubre, en que intervengan:

- aeronaves tripuladas; o
- a partir del 26 de noviembre de 2026, 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.

Nota. - Las regulaciones que figuran en la presente no tienen por objeto impedir que un Estado lleve a cabo una investigación en otras circunstancias en las que prevea extraer enseñanzas de seguridad operacional para la explotación de aeronaves tripuladas y no tripuladas (las aeronaves pilotadas a distancia son un subgrupo de las aeronaves no tripuladas).

(b) Estas regulaciones establecen los requisitos para:

1. la notificación de accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves;
2. la preservación de aeronaves, restos de éstas, contenidos de aeronaves y todo tipo de registros de las aeronaves después de un accidente, incidente grave e incidente; y
3. la preservación de toda documentación relacionada con el explotador aéreo, proveedor de servicios, propietario de la aeronave y el personal operativo involucrado.

(c) Estas regulaciones no serán aplicables a:

1. parapentes y parapentes con motor;
2. globos cautivos, globos libres y globos no tripulados (a menos que el globo posea matrícula nacional);
3. paracaídas;
4. alas delta;
5. ultralivianos; y
6. aeronaves utilizadas en actividades ilícitas.

13.2 Autoridad de aplicación

(a) La Ley 27.514, promulgada el 28 de agosto de 2019, establece que la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes aeronáuticos que ocurran con aeronaves civiles en o sobre el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que lo cubre.

(b) La JST es un organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Economía de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado.

(c) La JST desarrollará - con arreglo a las disposiciones del Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la legislación nacional y las reglamentaciones del Estado - investigaciones para determinar las circunstancias de los accidentes e incidentes de aeronaves que hayan ocurrido en el espacio aéreo argentino.

(d) La JST podrá participar en la investigación de accidentes e incidentes ocurridos en otros Estados, actuando como representante de la República Argentina en su calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación conforme a lo estipulado en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

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

(f) La JST gozará de independencia, para realizar la investigación, y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Ley 27.514 y los reglamentos del Estado.

13.3 Objetivo de la investigación

(a) El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes es la prevención de futuros accidentes o incidentes.

(b) De conformidad con el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago / 44) ratificado por Ley 13.891, con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285) y con el Artículo 17 de la Ley 27.514, la investigación de accidentes o incidentes tiene un carácter estrictamente técnico, sin que se generen conclusiones, presunciones de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

(c) Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente o incidente, pudiera ser incoada de acuerdo con las leyes vigentes.

(d) El Informe de Seguridad Operacional es un documento que refleja las conclusiones de la investigación técnica efectuada por la JST en relación con las circunstancias en que se produjo el accidente o incidente objeto de la investigación, indicando de manera descriptiva las recomendaciones y acciones correctivas tentativas dirigidas a mitigar los riesgos que llevaron a la ocurrencia del accidente o incidente.

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

SUBPARTE C. NOTIFICACIÓN DE SUCESOS Y PRESERVACIÓN DE EVIDENCIAS

13.4 Notificación obligatoria de accidentes e incidentes graves

(a) Todo prestador de servicios aéreos, explotador o propietario de aeronaves, piloto al mando o cualquier otro personal aeronáutico que esté involucrado en, o tenga conocimiento de, un accidente o incidente grave, deberá notificar a la JST el suceso con la menor demora posible y por el medio más adecuado y rápido de que disponga.

(b) Asimismo, el personal detallado en el inciso (a) deberá notificar a la JST en los casos en que una aeronave presente un retraso significativo y exista la presunción razonable de que podría haber estado involucrada en un accidente.

Nota. – En el Apéndice I figura una lista de ejemplos de incidentes graves.

13.5 Información que debe proporcionarse en la notificación

(a) La notificación del suceso requerida en 13.4 deberá contener la siguiente información, si está disponible:

1. Fecha y hora del suceso.
2. Ubicación del suceso o localización de la aeronave, con referencia a un punto geográfico de fácil identificación.
3. Datos de la aeronave: matrícula y tipo de aeronave.
4. Descripción de los daños sufridos por la aeronave.
5. Información del personal a bordo: nombre del piloto al mando o de la tripulación.

6. Cantidad de personas a bordo de la aeronave.
7. Número de tripulantes, pasajeros o terceras personas fallecidas o gravemente heridas.
8. Datos del vuelo: último punto de partida y próximo punto de aterrizaje previsto de la aeronave.
9. Nombre del explotador o propietario de la aeronave.
10. Descripción de las condiciones meteorológicas en el lugar del suceso.
11. Presencia y descripción de mercancías peligrosas a bordo, si las hubiera.
12. Información de contacto de la persona que realiza la notificación.

13.6 Notificación de incidentes

- (a) Todo prestador de servicios aéreos, explotador o propietario de aeronaves, piloto al mando o cualquier otro personal aeronáutico que esté involucrado en, o tenga conocimiento de, un incidente, deberá notificar a la JST el suceso con la menor demora posible y por el medio más adecuado y rápido de que disponga.
- (b) La JST deberá publicar un listado de incidentes de especial interés para la seguridad operacional. Este listado servirá como referencia para identificar los sucesos que requieren notificación obligatoria según lo dispuesto en el inciso 13.6 (a).

13.7 Preservación del lugar, la aeronave, sus contenidos y registros

- (a) La JST coordinará y requerirá a la autoridad competente en el lugar del suceso la preservación y custodia eficaz de la aeronave, sus restos, contenido y registros, evitando el acceso de toda persona a la aeronave, hasta la llegada de los investigadores y durante el tiempo que sea necesario para llevar a cabo la investigación.
- (b) En aquellos casos en que la demora de la llegada de los investigadores represente un peligro concreto para la vida o la integridad física, cualquier persona presente en el lugar

estará legitimada para realizar las acciones de salvamento necesarias para rescatar a personas o animales de la aeronave.

(c) Para preservar la aeronave, sus restos, contenido y registros después de un suceso, ninguna persona podrá acceder, interferir o remover la aeronave y sus contenidos, salvo que esté previamente coordinado y autorizado por la JST.

(d) La JST coordinará con el cuerpo forense que, previo a remover cuerpos o restos, se registre, en lo posible, mediante fotografía o video la posición y ubicación en que quedaron los mismos.

(e) Una persona podrá, previa coordinación y autorización de la JST:

1. proteger la aeronave, sus restos o contenidos, incluyendo correo o carga, de daños posteriores; o
2. desconectar cualquier registrador de voz en el puesto de pilotaje (CVR), registrador de datos de vuelo (FDR); o
3. Evitar obstrucciones al público o a la navegación aérea donde no haya alternativas prácticas disponibles.

(f) Cualquier resto de la aeronave, correo o carga removido deberá:

1. trasladarse únicamente en la medida necesaria para garantizar su integridad;
2. resguardarse en áreas diferenciadas y separadas, claramente identificando la parte de la aeronave que proviene; y
3. cuando sea posible, realizar notas descriptivas y tomar fotografías que documenten su posición original y cualquier marca de impacto significativa.

(g) La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda evidencia, previo a ser removido, o que pueda borrarse, perderse o destruirse.

(h) 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 de acuerdo con las facultades conferidas por el Art. 23 de la Ley 27.514.

(i) Si el Estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación no fuera la República Argentina y solicitaran que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, la JST tomará las medidas necesarias para atender dicha solicitud siempre que sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación, y se coordine con la autoridad judicial interviniente.

Nota 1. – En 13.13 (b) se trata sobre el control los restos de la aeronave.

Nota 2. – A los efectos de la protección de las pruebas que contienen los registradores de vuelo se preverá, para la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda, personal específicamente capacitado.

13.8 Acceso y liberación de restos de una aeronave, sus contenidos y registros

(a) La JST tendrá, para los propósitos de la investigación, acceso irrestricto para inspeccionar, asegurar o remover una aeronave o sus contenidos que estén involucrados en un suceso.

(b) Solo las personas autorizadas por el Investigador a Cargo podrán acceder a los restos de la aeronave, sus contenidos y registros.

(c) La JST será responsable de liberar la disponibilidad y/o movilización de la aeronave del lugar del suceso, conforme a las disposiciones de las leyes especiales y del ordenamiento jurídico internacional vigente.

(d) Los restos de la aeronave, sus contenidos y registros bajo resguardo de la JST serán liberados cuando esta determine que ya no los necesita. Los receptores de los elementos liberados deberán firmar un acta de liberación proporcionada por la JST.

13.9 Preservación de documentación e información

- (a) El explotador o propietario de una aeronave involucrado en un suceso deberá preservar todos los registros, incluyendo todos los medios de grabación (voces, datos e imágenes, según corresponda) inmediatamente después de ocurrido. Asimismo, deberá facilitar los medios técnicos y logísticos a su alcance para colaborar en la investigación.
- (b) El prestador de servicios aéreos involucrado en un suceso deberá poner a disposición, de manera inmediata, toda la documentación e información relacionada, y deberá preservarla por un período mínimo de 60 días posteriores, salvo que exista un requerimiento específico de la JST.
- (c) Toda persona involucrada en un suceso deberá poner a disposición, de manera inmediata, toda la documentación e información relacionada.
- (d) La autoridad aeronáutica deberá preservar y poner a disposición todos los registros y archivos relacionados con el suceso, inmediatamente después de haber tomado conocimiento de éste.
-

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

SUBPARTE D. INVESTIGACIÓN

13.10 Inicio de la investigación

(a) La JST llevará a cabo una investigación para determinar las circunstancias de un accidente o incidente grave ocurrido en o sobre el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que lo cubre, y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado o RAIO, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, la JST empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

Nota. – En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, el requisito de investigación solo 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.

(b) Cuando el accidente o incidente grave haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante⁴ que no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, la JST en calidad de autoridad del Estado de matrícula o, en su defecto, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, tratará de instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, efectuará la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

⁴Referencia a todo aquel Estado que no sea signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44)

13.11 Notificación a otros Estados

- (a) La JST deberá enviar una notificación del accidente, incidente grave, o incidente que investigue conforme los lineamientos del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional a los Estados de matrícula, explotador, diseño, fabricación y a la OACI, si la aeronave tiene una masa máxima superior a 2.250 kg o es un avión turboreactor, con la menor demora posible y por el medio más adecuado.
- (b) Si el Estado del suceso no tiene conocimiento de un incidente grave, o de un incidente que será objeto de investigación, y la JST interviene en calidad de autoridad del Estado de matrícula o del Estado del explotador, según corresponda, deberá notificar del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso.
- (c) Cuando la JST en calidad de autoridad del Estado de matrícula inicie la investigación de un accidente, incidente grave o incidente ocurrido en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado, deberá enviar una notificación, con la menor demora posible y por el medio más adecuado, al Estado del explotador, al Estado de diseño, al Estado de fabricación y a la OACI, si la aeronave involucrada tiene una masa máxima superior a 2,250 kg o es un avión turboreactor.

13.12 Organización y realización de la investigación

- (a) La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:
1. la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el suceso;
 2. la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes conforme lo dispuesto en 13.20;
 3. la difusión pública y oportuna de la información sobre los hechos, cuando corresponda;
 4. la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional, cuando corresponda;

5. la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes que puedan afectar la seguridad operacional del sistema aeronáutico, estén relacionadas o no con el suceso; y
6. la redacción del Informe de Seguridad Operacional.

(b) Cuando sea factible, la JST accederá al lugar del accidente, examinará los restos de la aeronave y realizará entrevistas a los testigos. También, 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.

(c) La JST deberá establecer las políticas y documentar los procedimientos que detallen sus funciones en la investigación de accidentes, incluyendo la organización, planificación, investigación e informes.

(d) La JST deberá arbitrar los medios necesarios a fin de garantizar la cooperación con las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

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

13.13 Investigador a Cargo

(a) Cuando la JST instituya una investigación, deberá designar al Investigador o Investigadora que ha de encargarse de la investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente.

(b) El Investigador o Investigadora a Cargo tendrá acceso sin restricciones a los restos de la aeronave, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) de manera inmediata, 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 en 13.12 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.

13.14 Participación en la investigación de otro Estado

(a) Al recibirse una notificación, la JST en calidad de autoridad del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, según corresponda, deberá suministrar al Estado del suceso, tan pronto como sea posible, toda información pertinente disponible sobre la aeronave involucrada en el suceso y su tripulación. La JST deberá informar igualmente 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.

(b) Al recibir la notificación, la JST en calidad de autoridad del Estado de explotador deberá proporcionar al Estado del suceso, con la menor demora posible y por el medio más adecuado disponible, información detallada sobre las mercancías peligrosas a bordo de la aeronave.

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

SUBPARTE E. EXAMENES ESPECIALES Y COORDINACIONES

13.15 Registradores de vuelo y grabaciones con base en tierra

- (a) Los registradores de vuelo y las grabaciones con base en tierra se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un suceso.
- (b) La JST deberá tomar las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.
- (c) En el caso de que la República Argentina no cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, utilizará 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.

13.16 Autopsias

- (a) Cuando la JST realice la investigación de un accidente con víctimas fatales deberá gestionar ante la autoridad judicial competente la realización de autopsias completas de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos y, según lo ameriten las circunstancias, de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos, por parte de un patólogo, preferentemente con experiencia en investigaciones de accidentes. Estas autopsias deberán realizarse de manera expedita y completa.

13.17 Exámenes médicos

(a) La JST deberá gestionar ante la autoridad competente la realización de exámenes médicos que contribuyan a la investigación, así como los exámenes toxicológicos necesarios, a los miembros de la tripulación de vuelo, pasajeros y a cualquier otro personal aeronáutico involucrado que resulte de interés para la investigación. Lo exámenes en cuestión se llevarán a cabo lo antes posible.

Nota. – Dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación.

(b) Cuando haya ocurrido un accidente o las circunstancias que rodean la ocurrencia de un incidente así lo amerite, la JST deberá notificar al personal aeronáutico involucrado, que deberá comunicarse con la autoridad aeronáutica, previo a su retorno al servicio, a los efectos de determinar si el suceso afectó su aptitud psicofísica.

13.18 Coordinación con las autoridades judiciales

(a) La JST deberá coordinar con las autoridades judiciales y dará especial atención a las evidencias que requieran registro y análisis inmediatos para una investigación eficaz, como las historias clínicas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

13.19 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 Investigador a Cargo tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

(b) La JST podrá continuar con la investigación de seguridad operacional, de forma paralela e independiente a cualquier investigación judicial que fuera iniciada con motivo de la detección o sospecha de la comisión de un ilícito.

13.20 Protección de los registros de las investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes

(a) La JST no dará a conocer los registros siguientes para fines que no sean la investigación de accidentes, incidentes graves o incidentes, a menos que determine que la divulgación de dicha información 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 de toda transcripción de las mismas;
2. todas las entrevistas tomadas a las personas en el curso de la investigación;
3. todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
4. la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el suceso;
5. las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de éstas;
6. los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el suceso;
7. el proyecto de informe de seguridad operacional de la investigación de un suceso; y
8. cualquier otra información o documentación que, por su grado de sensibilidad, resulte necesario proteger.

(b) Los registros enumerados en 13.20 se incluirán en el Informe de Seguridad Operacional o en sus apéndices únicamente cuando resulten relevantes para el análisis del suceso. Las partes de los registros que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

- (c) La JST no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el suceso.
- (d) Cualquier solicitud de información a la JST sobre registros bajo su custodia deberá dirigirse a la fuente original de dicha información, si está disponible.
- (e) El contenido de sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no será divulgado al público.
- (f) La JST adoptará las medidas necesarias para garantizar que:
 - 1. Los proyectos de informes de seguridad operacional que expida no sean divulgados al público antes de su publicación oficial, y
 - 2. Los proyectos de informes finales recibidos de otros Estados tampoco sean divulgados al público.

13.21 Reapertura de la investigación

- (a) Si, tras el cierre de la investigación, se obtienen nuevas evidencias de suficiente relevancia que puedan modificar las conclusiones alcanzadas o permitan formular nuevas recomendaciones, la JST reabrirá la investigación.

13.22 Provisión de información a otros Estados

- (a) Cuando el Estado que realiza la investigación del suceso lo solicite, la JST facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea.

Si la República Argentina dispone de datos de un registrador de vuelo de una aeronave involucrada en un suceso, la JST:

- 1. proporcionará sin demora todos los datos de los que disponga al Estado que realiza la investigación; y
- 2. no divulgará dichos datos sin el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.

(b) Cuando una aeronave haya utilizado o pudiera haber utilizado instalaciones o servicios en la República Argentina antes de un suceso, la JST facilitará al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que posea.

(c) En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, y la República Argentina participe en calidad de Estado de matrícula o Estado del explotador, a solicitud del Estado que realiza la investigación, la JST proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

Nota. – Para la ejecución de lo dispuesto en 13.22 (c), la República Argentina podrá solicitar la cooperación de cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo.

(d) Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, y la República Argentina participe en calidad de Estado de matrícula o Estado del explotador, la JST proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

13.23 Participación de otros Estados en la investigación de la JST

(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 que lleve a cabo la JST.

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

(b) El Estado de matrícula o el Estado del explotador tendrá derecho a nombrar un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.

Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, la República Argentina invitará al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos establecidos por la JST.

(c) 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.

Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, la República Argentina invitará 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 establecidos por la JST.

(d) Cuando el Estado que realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2.250 kg solicite expresamente la participación de la República Argentina en calidad de Estado de matrícula, de Estado del explotador, de Estado de diseño o de Estado de fabricación, la JST designará un representante acreditado.

Nota 1. – Nada de lo dispuesto en 13.23 (d) trata de impedir que el Estado que realice la investigación solicite a la República Argentina en calidad de Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave, nombre un representante acreditado cuando el Estado que realiza la investigación considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.

Nota 2. – Nada de lo dispuesto en 13.23 (d) trata de impedir que el Estado que realice una investigación solicite a la República Argentina que preste ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en 13.23 (d).

(e) Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la República Argentina, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación que lleve a cabo la JST.

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

13.24 Prerrogativas de los representantes acreditados de los Estados

(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.

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

(b) La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control de la investigadora o del investigador encargada/o, 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, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional; e
9. aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

No obstante, la participación de Estados que no sean el Estado de matrícula, el Estado del

explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación, puede limitarse a aquellas cuestiones por las que se concede a tales Estados el derecho a participar en la investigación.

Nota 1. – La participación se ajustará a los procedimientos vigentes de la JST.

Nota 2. – Nada en esta norma impide que la República Argentina confiera en materia de participación prerrogativas adicionales a las enumeradas.

Nota 3. – Los documentos pertinentes aludidos en el punto 5 también incluyen documentos tales como los informes sobre exámenes de componentes o estudios realizados en el marco de la investigación.

(c) Los representantes acreditados y sus asesores:

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

Nota. – Ninguna disposición en la presente norma impide la rápida divulgación de los hechos, cuando haya sido autorizada por la República Argentina, ni que los representantes acreditados informen a sus respectivos Estados para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.

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

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

1. visitar el lugar del accidente;
2. tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe para divulgación al público la República Argentina, así como la información sobre el progreso de la investigación; y

3. recibir copia del Informe de Seguridad Operacional.

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

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

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

SUBPARTE F. INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

13.26 Divulgación de la información

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

13.27 Consulta del Proyecto de Informe de Seguridad Operacional

(a) La JST enviará una copia del proyecto de informe de seguridad operacional a los Estados siguientes invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

1. Estado que instituyó la investigación;
2. Estado de matrícula;
3. Estado del explotador;
4. Estado de diseño;
5. Estado de fabricación; y
6. todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con la Subparte E.

El período de consulta habitual será de 30 días a partir de la fecha de la carta de envío. La JST ampliará el período de consulta a 60 días si el Estado al que se invita a formular comentarios le notifica la necesidad de disponer de más tiempo.

(b) En el caso de que la JST reciba comentarios en el período de consulta, enmendará el proyecto de informe de seguridad operacional para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, los adjuntará a dicho informe.

(c) Si la JST no recibe comentarios en el período de consulta, hará circular el informe de seguridad operacional de acuerdo con lo dispuesto en 13.28, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.

Nota 1. – Nada que figure en la presente norma está destinado a impedir que la República Argentina consulte a otros Estados tales como aquéllos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme a 13.24.

Nota 2. – Los comentarios que han de adjuntarse al informe de seguridad operacional se restringirán a los aspectos técnicos específicos de dicho informe que no sean de carácter editorial, sobre los cuales no pudo lograrse un acuerdo.

Nota 3. – Las recomendaciones sobre seguridad operacional previstas estarán incluidas en el proyecto de informe de seguridad operacional.

13.28 Envío del Informe de Seguridad Operacional

(a) La JST deberá enviar, sin pérdida de tiempo, el Informe de Seguridad Operacional de la investigación:

1. al Estado que instituyó la investigación;
2. al Estado de matrícula;
3. al Estado del explotador;
4. al Estado de diseño;
5. al Estado de fabricación;

6. a todo Estado que haya participado en la investigación;
7. a todo Estado de cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves; y
8. a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

(b) Cuando la JST haya realizado la investigación sobre un accidente o un incidente de una aeronave con una masa máxima de más de 5.700 kg y haya hecho público un Informe de Seguridad Operacional, deberá enviar a la OACI un ejemplar del mismo.

13.29 Difusión del Informe de Seguridad Operacional

(a) En pro de la prevención de accidentes, cuando la JST realice la investigación de un suceso pondrá a disposición del público el informe de seguridad operacional lo antes posible y, si se puede, en un plazo de 12 meses.

Nota. – Para poner a disposición del público el informe de seguridad operacional, éste se publicará en la página web de la JST.

(b) Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, la JST pondrá a disposición del público un informe provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

(c) Si la JST no pone a disposición del público el informe de seguridad operacional o un informe provisional dentro de un plazo razonable, los otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a solicitar por escrito a la JST el consentimiento expreso para difundir una declaración que contenga las cuestiones de seguridad operacional que haya suscitado la información disponible. Si la JST 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.

13.30 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

(a) La JST recomendará en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un suceso, 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.

Nota. – Nada de lo expuesto en esta norma está destinado a impedir que la JST consulte a los Estados que participan en la investigación sobre su proyecto de recomendaciones en materia de seguridad operacional, solicitando sus comentarios sobre la pertinencia y eficacia de dichas recomendaciones.

(b) Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un suceso, se da precedencia al 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 el Estado que realiza la investigación.

Nota. – Una coordinación efectiva del proyecto de recomendaciones sobre seguridad operacional evitaría que los Estados que participan en la investigación expidan recomendaciones conflictivas en materia de seguridad operacional.

(c) La JST 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.

(d) Cuando la JST formule 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.

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

(a) Si la JST recibe recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado

deberá comunicar, 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.

Nota. – Nada de lo expuesto en esta norma está destinado a impedir que la JST formule propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones sobre seguridad operacional.

(b) Cuando la JST formule una recomendación en materia de seguridad operacional implantará procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación recibidas de conformidad con 13.31 (a).

(c) La JST deberá implantar procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a las recomendaciones que reciba la República Argentina.

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

SUBPARTE G. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

13.32 Bases de datos y medidas preventivas

- (a) La JST deberá establecer y mantener una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y para determinar las medidas preventivas necesarias.
- (b) La JST deberá facilitar a la autoridad estatal encargada de la aplicación del SSP el acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en 13.32 (a) en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.
- (c) Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, se deberán transmitir también a la autoridad encargada de la investigación de accidentes del Estado.
-

REGULACIÓN ARGENTINA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

APÉNDICE I. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

(a) La clasificación de un suceso como “incidente grave” se define así en la Subparte A:

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.

(b) Puede haber una alta probabilidad de que ocurra un accidente si no quedan defensas de seguridad operacional o las que quedan son pocas para impedir que el incidente llegue a ser un accidente. A fin de determinar si este es el caso, puede efectuarse un análisis basado en el riesgo del suceso como sigue:

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

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

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

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

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

		2. Defensas restantes entre el incidente y el posible accidente	
		<i>Efectivas</i>	<i>Limitadas</i>
1. Escenario más verosímil	<i>Accidente</i>	Incidente	Incidente Grave
	<i>No accidente</i>	Incidente	

(c) 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 pérdida 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.

(d) Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. 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:

- 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.
- Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada⁵.
- Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
- Aterrizajes o intentos de aterrizaje en 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.
- Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.
- Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.
- Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.

⁵ Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros

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



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Regulación Argentina para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (RAIAAC)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 45 pagina/s.