

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL

PARTE 13

**INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES DE AVIACIÓN  
CIVIL**



**ANAC**

Administración Nacional  
de Aviación Civil

Argentina





REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL

PARTE 13

**INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES DE AVIACIÓN  
CIVIL**



**ANAC** | Administración Nacional  
de Aviación Civil

Argentina



**REGISTRO DE ENMIENDAS**

<b>ENMIENDAS</b>			
<b>Número de Enmienda</b>	<b>Fecha de Aplicación</b>	<b>Fecha de Anotación</b>	<b>Anotada por</b>
1	01/12/2008	01/12/2008	Dpto. Proyecto IASA

**LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS**

SUBPARTE	PAGINA	REVISION	SUBPARTE	PAGINA	REVISION
REGISTRO DE ENMIENDAS	ii	01/12/2008			
LISTA DE VERIFICACION DE PAGINAS	iii	01/12/2008			
	iv	01/12/2008			
INDICE	v	01/12/2008			
	vi	01/12/2008			
AUTORIDADES DE APLICACIÓN	vii	01/12/2008			
AUTORIDAD DE COORDINACION	viii	01/12/2008			
SUBPARTE A	1.1	31/07/2008			
	1.2	31/07/2008			
	1.3	31/07/2008			
	1.4	31/07/2008			
SUBPARTE B	2.1	31/07/2008			
	2.2	31/07/2008			
	2.3	31/07/2008			
	2.4	31/07/2008			
SUBPARTE C	3.1	01/12/2008			
	3.2	01/12/2008			



ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

# REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

## PARTE 13 - INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

### INDICE GENERAL

#### - REGISTRO DE ENMIENDAS

#### - LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

#### - ÍNDICE

#### - AUTORIDADES DE APLICACIÓN

#### - AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

#### - SUBPARTE A – GENERALIDADES

<i>Sec.</i>	<i>Título</i>
13.1	Aplicación y Definiciones particulares
13.3	Autoridad de aplicación
13.5	Objetivo de la investigación
13.7	Notificación de un suceso a la autoridad encargada de la investigación
13.9	Protección de pruebas y custodia de la aeronave
13.11	Gestión de solicitudes de los Estados de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación
13.13	Responsabilidades de la JIAAC en la investigación de un accidente o incidente grave que acaeciera en el área de competencia de la República Argentina (Estado del suceso)

#### -SUBPARTE B - ORGANIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

<i>Sec.</i>	<i>Título</i>
13.21	Generalidades
13.23	Acceso y control del investigador a cargo
13.25	Registradores de vuelo
13.27	Autopsias
13.29	Exámenes médicos
13.31	Coordinación con autoridades judiciales
13.33	Notificación a autoridades de seguridad de la aviación
13.35	No divulgación de la información
13.37	Informe Final
13.39	Recomendaciones en materia de seguridad

#### -SUBPARTE C - PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

<i>Sec.</i>	<i>Título</i>
13.41	Sistema de notificación de incidentes
13.43	Sistema de base de datos
13.45	Análisis de los datos y medidas preventivas



ESTA PAGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



## AUTORIDADES DE APLICACIÓN

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

### **1. ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**

Azopardo 1405 - Piso 9  
C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina  
Tel: 54 11 5941-3100 / 3101  
Web: [www.anac.gov.ar](http://www.anac.gov.ar)

### **2. DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Azopardo 1405 - Piso 3  
C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina  
Tel/Fax: 54 11 5941-3122 / 3174

### **3. DIRECCIÓN NACIONAL DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y AERÓDROMOS**

Azopardo 1405 - Piso 3  
C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina  
Tel/Fax: 54 11 5941-3122 / 3174

### **4. DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Azopardo 1405 - Piso 2  
C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina  
Tel: 54 11 5941-3130 / 3131  
Tel/Fax: 54 11 5941-3000 Int.: 69664

### **5. DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO**

Azopardo 1405 - Piso 6  
C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina  
Tel: 54 11 5941-3111 / 3125  
Tel/Fax: 54 11 5941-3112

### **6. DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS**

Azopardo 1405 - Piso 5  
C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina  
Tel/Fax: 54 11 5941-3120

### **7. JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL**

Av. Belgrano 1370 Piso 11  
C1093AAO - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina  
Tel: 54 11 4381-6333 / 54 11 4317-6704  
Tel/Fax: 54 11 4317-0405  
E-mail: [info@jiaac.gov.ar](mailto:info@jiaac.gov.ar)

## AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

Para la recepción de consultas, presentación de propuestas y notificación de errores u omisiones dirigirse a:

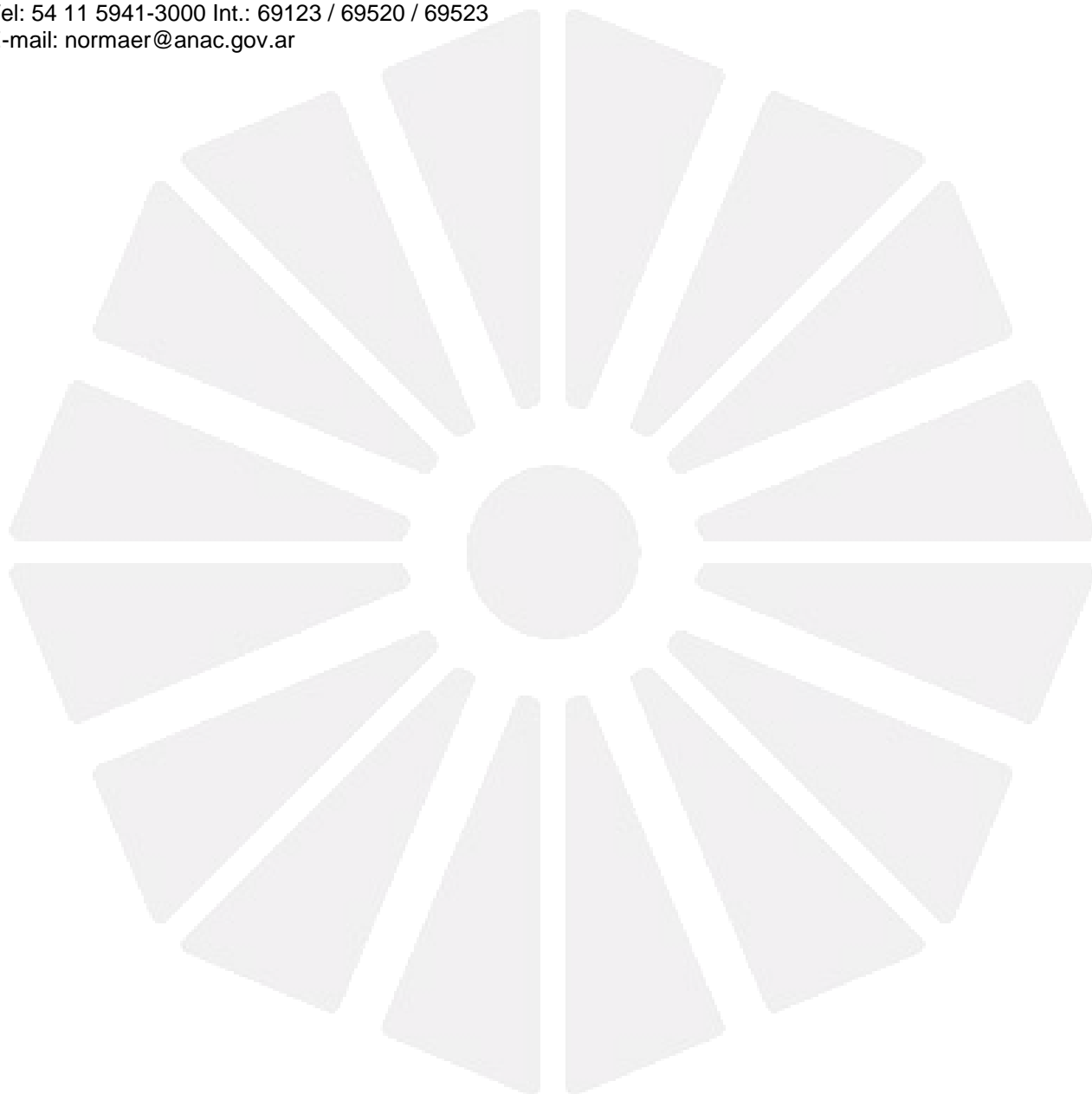
### **1. UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN – DPTO. NORMATIVA AERONÁUTICA, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS INTERNOS**

Azopardo 1405 - Piso 7

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3000 Int.: 69123 / 69520 / 69523

E-mail: [normaer@anac.gov.ar](mailto:normaer@anac.gov.ar)



## REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

### PARTE 13 - INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL

#### SUBPARTE A – GENERALIDADES

Sec.	Título
13.1	Aplicación y Definiciones particulares
13.3	Autoridad de aplicación
13.5	Objetivo de la investigación
13.7	Notificación de un suceso a la autoridad encargada de la investigación
13.9	Protección de pruebas y custodia de la aeronave
13.11	Gestión de solicitudes de los Estados de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación
13.13	Responsabilidades de la JIAAC en la investigación de un accidente o incidente grave que acaeciera en el área de competencia de la República Argentina (Estado del suceso)

#### 13.1 Aplicación y Definiciones particulares

(a) Estas regulaciones establecen las normas relacionadas con la investigación de accidentes de aeronaves de matrícula civil de la República Argentina con el objeto de contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil nacional e internacional.

(b) Existen diferencias no sustanciales entre la legislación nacional e internacional vigente en materia de investigación de accidentes de aviación civil, las cuales han sido oportunamente notificadas a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y se encuentran detalladas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República Argentina.

(1) Cuando se encuentren involucradas aeronaves de matrícula nacional, la República Argentina, en su jurisdicción aplica lo normado en el Código Aeronáutico (Ley 17.285) y su Decreto reglamentario (934/70).

(2) Cuando el suceso acaeciera en su área de competencia y la aeronave tuviera matrícula extranjera, se aplicarán las definiciones que se establecen en el Anexo 13 al Convenio de Chicago.

(3) Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones de estas regulaciones se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes ocurridos en la jurisdicción de la República Argentina.

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

(5) Para la redacción de las presentes regulaciones, se han tomado en consideración y sustento legal a la normativa que a continuación se detalla:

(i) Constitución de la Nación Argentina, Artículo 3 y su reglamentación de Ley 25.326 de Habeas Data y Artículo 31, que considera que los tratados internacionales forman parte de la ley suprema de la Nación.

(ii) Ley 25.188 de Ética en el ejercicio de la función pública.

(iii) Decreto 41/99 Código de Ética de la Función Pública.

(iv) Código Aeronáutico Ley 17.285.

(v) Decreto 934/70 Normas para la Investigación de Accidentes de Aviación.

(vi) Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago/44, ratificado por Ley 13.891.

(vii) Manual de Investigaciones de Accidentes de Aviación de la OACI (Doc. 6920 AN-855/4 y 9756 AN-965).

(viii) Normas de la Autoridad Aeronáutica Argentina que fueran de aplicación.

(c) Definiciones particulares: Para el propósito de esta Parte, además de las definiciones establecidas en la Parte 1 de las RAAC, los términos y expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:

**Accidente (aplicado a aeronaves de matrícula extranjera):** Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

- (a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
- (1) hallarse en la aeronave, o
  - (2) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
  - (3) 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:
- (1) afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
  - (2) que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenados, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o
- (c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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

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

**Incidente (aplicado a aeronaves de matrícula extranjera):** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

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

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

**Lesión grave (aplicado a aeronaves de matrícula extranjera):** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- (a) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los 7 días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; u
- (b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); u
- (c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculo o tendones; u
- (d) ocasione daños a cualquier órgano interno; u
- (e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- (f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

### 13.3 Autoridad de aplicación

El Código Aeronáutico de la República Argentina y su Decreto reglamentario establecen que la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) es la autoridad encargada de la investigación en su ámbito de competencia, para determinar la causa y establecer las medidas tendientes a evitar la repetición del accidente.

### 13.5 Objetivo de la investigación

- (a) El Informe Final es un documento técnico que refleja la opinión de la JIAAC con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente / incidente, objeto de la investigación, con expresión de sus causas y las recomendaciones sobre seguridad que fueran pertinentes, si las hubiera.
- (b) De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago - 1944) ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.
- (c) La conducción de la investigación será efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes / incidentes.
- (d) Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente / incidente pudiera ser invocada con arreglo a leyes vigentes.

### **13.7 Notificación de un suceso a la autoridad encargada de la investigación**

El explotador, tripulante, persona afectada a la seguridad del vuelo en la aeronáutica civil, u otra persona que tomase conocimiento de cualquier accidente, incidente grave de aviación, o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la Autoridad Aeronáutica / JIAAC, quien tomará las medidas que fueran adecuadas.

### **13.9 Protección de pruebas y custodia de la aeronave**

- (a) La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de todo indicio previo a ser trasladado, o que pueda borrarse, perderse o destruirse.
- (b) La custodia eficaz, la cual será requerida a la autoridad policial competente, 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 la legislación vigente.
- (c) El explotador deberá prever la protección de las pruebas que contienen los registradores de vuelo (voz y datos) y a la brevedad posible, se pondrá en contacto con la JIAAC, quien tendrá a su cargo la recuperación y la manipulación de los registradores y de la información contenida, con personal específicamente capacitado en coordinación con la autoridad judicial competente.

### **13.11 Gestión de solicitudes de los Estados de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación**

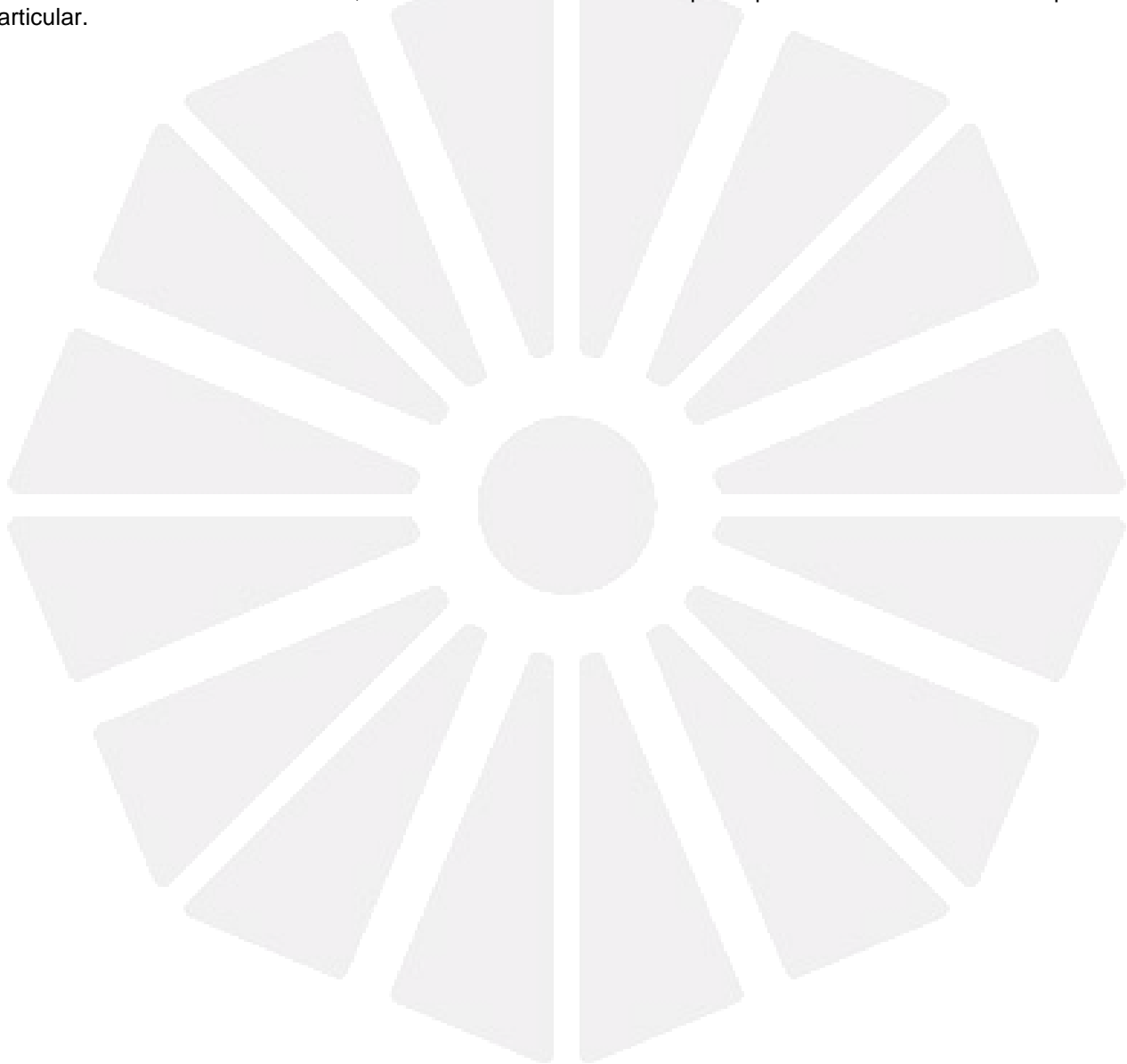
- (a) Si el estado de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación no fueran argentinos y solicitaran que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado de la Autoridad de Investigación del Estado (AIE) solicitante, la JIAAC 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.
- (b) No obstante lo establecido en (a) de esta Sección, la aeronave podrá ser desplazada lo necesario para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.
- (c) La remoción de los restos será responsabilidad del explotador siempre que no mediaran circunstancias que hicieran necesario su remoción para asegurar la continuidad de la operación o para evitar males mayores.

*NOTA: A los efectos de esta Sección, se tendrá en cuenta lo previsto en los Artículos 187 y 190 del Código Aeronáutico y los Artículos 10 y 12 del Decreto 934 / 70.*

**13.13 Responsabilidades de la JIAAC en la investigación de un accidente o incidente grave que acaeciera en el área de competencia de la República Argentina (Estado del suceso)**

**(a)** Cuando el suceso se produzca en su área de competencia, la JIAAC instituirá una investigación técnica para determinar la circunstancia del accidente y será responsable de realizarla. De igual manera, instituirá la investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. Podrá delegar dicha investigación parcialmente, en otra AIE por acuerdo y consentimiento mutuos, conservando la responsabilidad de su realización.

**(b)** La investigación de cuasi-colisiones, incursiones en pista e impactos con aves que no hubieran producido daños de importancia a criterio de la JIAAC, serán investigadas por los respectivos organismos competentes de la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con la normativa que específicamente se establece para el particular.



## REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

### PARTE 13 - INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL

#### SUBPARTE B - ORGANIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Sec.	Título
13.21	Generalidades
13.23	Acceso y control del investigador a cargo
13.25	Registradores de vuelo
13.27	Autopsias
13.29	Exámenes médicos
13.31	Coordinación con autoridades judiciales
13.33	Notificación a autoridades de seguridad de la aviación
13.35	No divulgación de la información
13.37	Informe Final
13.39	Recomendaciones en materia de seguridad

##### 13.21 Generalidades

(a) La JIAAC tiene independencia para realizar la investigación técnica y la autoridad para llevarla a cabo, de acuerdo con lo determinado en el Código Aeronáutico de la República Argentina, y su Decreto reglamentario 934 / 70.

(1) La investigación comprenderá lo siguiente:

- (i) La recopilación, el registro y el análisis de toda la información disponible sobre el accidente o incidente, para lo cual las autoridades, las personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes y de permitir el examen de la documentación y de los antecedentes que les requiera la JIAAC;
- (ii) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad;
- (iii) de ser posible, la determinación de las causas; y
- (iv) la redacción del informe final.

(b) Con la máxima prioridad dentro de las posibilidades, se constituirá el personal competente en el lugar del suceso, se examinarán los indicios y registros adecuados de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos.

(c) Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad es independiente de toda la investigación técnica que se realiza a la luz de lo dispuesto por el Anexo 13 al Convenio de Chicago / 44.

##### 13.23 Acceso y control del investigador a cargo

El Investigador a Cargo tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), teniendo absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora a un examen detallado, mediando para ello solamente una coordinación con las autoridades judiciales competentes.

##### 13.25 Registradores de vuelo

(a) Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente grave, para lo cual el explotador deberá ceder a la JIAAC los mismos para que esta tome las disposiciones necesarias para su lectura.

(b) En el caso que la JIAAC no cuente con instalaciones adecuadas en el país para la lectura de los registradores de vuelo, utilizará las instalaciones que otras AIE pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:

- (1) La capacidad de las instalaciones de lectura;
- (2) la posibilidad de una pronta lectura; y
- (3) la ubicación de las instalaciones de lectura.

(c) Para los casos en que por la magnitud del accidente o incidente grave se considere conveniente, se destacará personal de la JIAAC, para realizar la supervisión de la tarea a realizar a fin de asegurar los resultados apropiados. En dicha circunstancia se preverá una adecuada coordinación con la autoridad judicial que pudiera ser competente en el suceso.

### 13.27 Autopsias

Cuando la JIAAC realice la investigación técnica de un accidente mortal, gestionará ante la autoridad judicial competente la autopsia de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, participe en la autopsia de los pasajeros; de los tripulantes de cabina de pasajeros; y de terceros fallecidos que pudieran haberse visto afectados y pudieran ser fuente de información apropiada.

### 13.29 Exámenes médicos

Cuando haya ocurrido un accidente en el que se viera involucrado el titular de una licencia de vuelo de la República Argentina, a efectos de determinar el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal involucrado, la misma tendrá la obligación de realizar el examen médico correspondiente en el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE).

### 13.31 Coordinación con autoridades judiciales

La JIAAC facilitará la coordinación entre el Investigador a Cargo y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e investigación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registros de vuelo.

### 13.33 Notificación a autoridades de seguridad de la aviación

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 judiciales competentes como así también a las autoridades de los otros países involucrados por la vía más rápida posible.

### 13.35 No divulgación de la información

(a) La JIAAC no publicará, pondrá en circulación ni permitirá el acceso al expediente de investigación técnica, al Proyecto de Informe Final (PIF), ni a documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente; a menos que las autoridades en materia de administración de justicia del Estado, determinen que la divulgación de dicha información, es más importante que las consecuencias adversas que podría tener tal decisión para la investigación en curso o para futuras investigaciones.

(b) La JIAAC mantendrá especialmente la confidencialidad de la siguiente información:

- (1) Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
- (2) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- (3) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- (4) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas; y
- (5) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registros de vuelo.

(c) Esta información podría ser incluida en el Informe Final o en sus Apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información confidencial que no sean necesarias para el análisis no se divulgarán.

*NOTA: La razón de la confidencialidad de la información facilitada, incluida la aportada voluntariamente por las personas entrevistadas, esta dada porque en caso de su divulgación, podría utilizarse en trámites disciplinarios, administrativos, civiles o penales y quizás no vuelva a ser facilitada abiertamente a los investigadores; con lo cual se obstaculizaría el proceso de investigación técnica y de contribución a la seguridad*



**13.37 Informe Final**

**(a)** La JIAAC enviará, por intermedio de la AIE que correspondiera, una copia del PIF al estado del explotador, al de fabricación, al de diseño, al de matrícula y si correspondiera al de cuyos nacionales pudieran haberse visto afectados, para que puedan presentar comentarios sobre el mismo con un término de presentación de 60 días corridos según la norma de aplicación.

**(b)** La JIAAC en pro de la Seguridad Operacional, hace público el Informe Final y con idéntica finalidad se publica anualmente la estadística con los “factores causales” de los accidentes, ocurridos durante el año anterior.

**13.39 Recomendaciones en materia de seguridad**

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



ESTA PAGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

## REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

### PARTE 13 – INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL

#### SUBPARTE C – PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

<i>Sec.</i>	<i>Título</i>
13.41	Sistema de notificación de incidentes
13.43	Sistema de base de datos
13.45	Análisis de los datos y medidas preventivas

##### **13.41 Sistema de notificación de incidentes**

**(a)** Si bien no es competencia de la JIAAC, la Autoridad Aeronáutica ha establecido un sistema de notificación obligatoria de incidentes con el objeto de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de Seguridad Operacional, entre los que se encuentran la Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo (NITA) y la Notificación de choques con aves (IBIS).

**(b)** Además de lo previsto en (a) de esta Sección, la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil del Comando de Regiones Aéreas (PREVAC), ha establecido un sistema de notificación voluntaria de incidentes, mediante el Informe de Situación Riesgosa de Aviación Civil (ISRAC), para facilitar la recopilación de información que tal vez no sea captada por los sistemas de notificación obligatoria de incidentes.

**(c)** Dado que resulta fundamental para promover la notificación voluntaria, el ISRAC implica la no aplicación de sanciones y la protección de las fuentes de la información.

##### **13.43 Sistema de base de datos**

**(a)** La JIAAC mantiene una base de datos sobre accidentes e incidentes, con miras a facilitar el análisis efectivo de la información obtenida. En la misma, no están considerados los incidentes sin daños, para aeronaves de matrícula Nacional.

**(b)** No obstante lo expresado en (a) de esta Sección, a los efectos de evitar distorsiones en las estadísticas a nivel mundial y nacional, la JIAAC calificará los sucesos investigados según la clasificación establecida por la OACI.

**(c)** El sistema de dicha base de datos, utiliza un formato normalizado que corresponde al “sistema resumen de manejo de informes” del Centro de Coordinación Europeo para el Sistema de Reportes de Incidentes de Aviación (ECCAIRS), para facilitar el intercambio de datos con otros organismos similares de países signatarios.

**(d)** Los textos de orientación atinentes a las especificaciones sobre dichas bases de datos son los proporcionados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

##### **13.45 Análisis de los datos y medidas preventivas**

**(a)** La Comisión PREVAC es el organismo competente que analiza la información contenida tanto en los informes sobre accidentes o incidentes como en la base de datos de la JIAAC para adoptar cualquier medida preventiva que se crea necesaria.

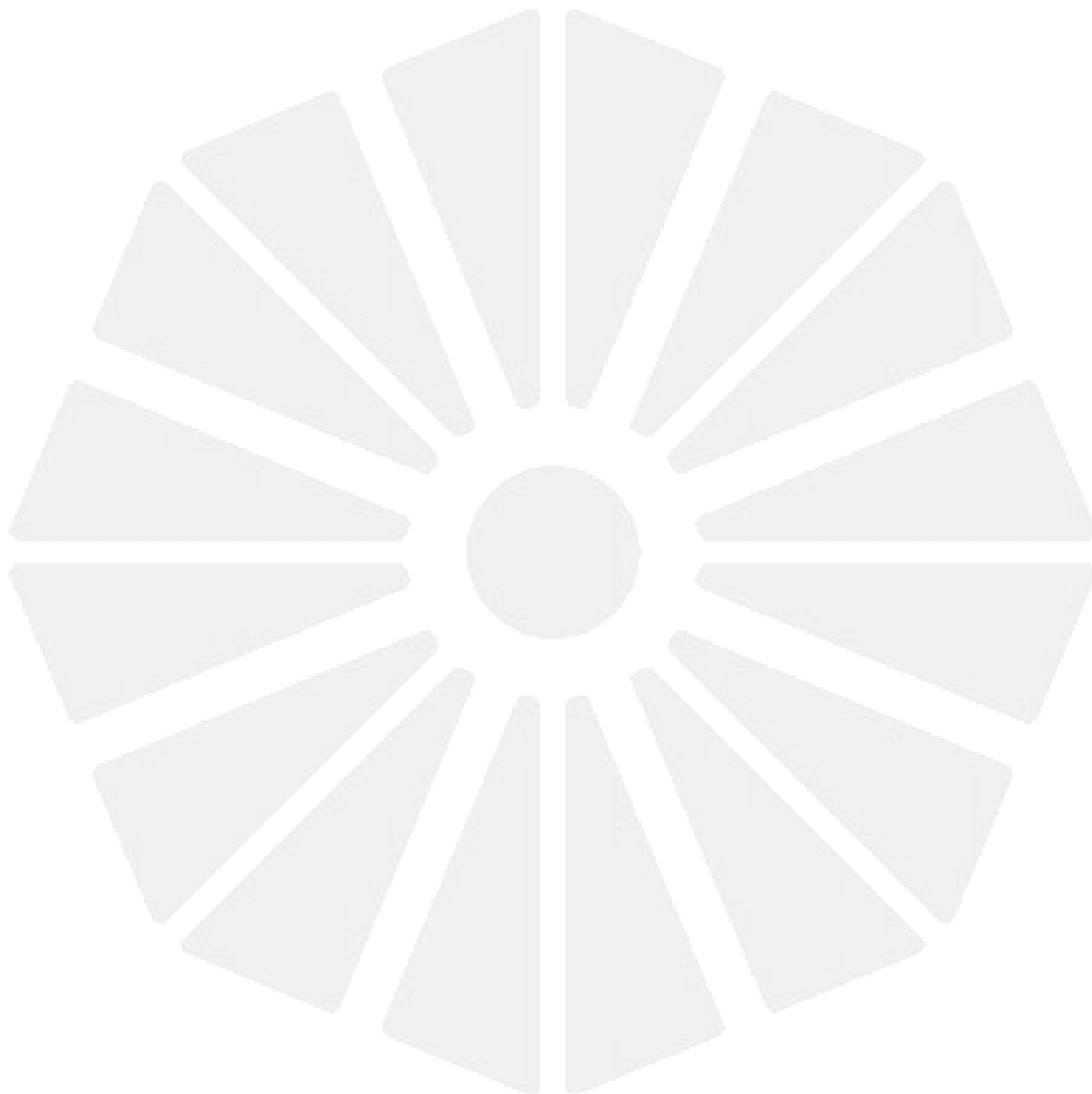
**(b)** La JIAAC publica la estadística con los “factores causales” de los accidentes, ocurridos durante el año anterior.

**(c)** Si al analizar la información contenida en su base de datos, se identifican asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otras AIE, la JIAAC dará difusión a las autoridades pertinentes, de esas conclusiones sobre seguridad lo antes posible.

**(d)** Además de las recomendaciones sobre seguridad surgidas de las investigaciones de accidentes e

incidentes, las recomendaciones sobre Seguridad Operacional podrán provenir de diversas fuentes, incluso de los propios estudios sobre seguridad operacional.

**(e)** Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una Organización en otro Estado, éstas serán transmitidas por intermedio de la Autoridad encargada de la Investigación de dicho Estado (AIE).





[www.anac.gov.ar](http://www.anac.gov.ar)

Av. Paseo Colón 1452  
(C1063ADO)  
C.A.B.A. Argentina



Argentina

