

**MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES**

**COMISION DE INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES DE AVIACIÓN - CIAA**

ANEXO TÉCNICO
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES
ABRIL 2009

ÍNDICE

REGISTRO DE REVISIONES.....	i, ii
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	iii
PREÁMBULO	1
CAPITULO 1.....	2
CAPITULO 2.....	3
CAPITULO 3.....	4
CAPITULO 4.....	5
CAPITULO 5.....	7
CAPITULO 6	12
CAPITULO 7	13
CAPITULO 8	15
CAPITULO 9	15
CAPITULO 10	15

REGISTRO DE REVISIONES

Las revisiones al presente Anexo Técnico serán elaboradas por personal de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación- CIAA, bajo supervisión y aprobación de la Presidencia.

Toda revisión debe poseer un número de registro y fecha, así como los números de página objetos de la revisión. La numeración de las revisiones será en orden consecutivo.

Después de añadir las páginas nuevas o modificadas y eliminar las desactualizadas, la persona responsable del presente Anexo Técnico lo anotará en el Registro de Revisiones. El número de la revisión figura en la parte inferior de cada página del presente Anexo Técnico.

ANEXO TÉCNICO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

PREAMBULO

El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, adopta como Anexo 13 al Convenio, las normas y métodos recomendados sobre aeronaves en peligro e investigación de accidentes de aviación.

De igual forma, el Artículo 26 del citado Convenio, dispone que los Estados signatarios del Convenio tendrán la obligación de investigar, en la medida que la legislación de cada país lo permita, las causas o circunstancias en que ocurra el accidente de aviación, de acuerdo a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional.

1. Definiciones

Accidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo 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:
- hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por exposición directa al chorro de un reactor,
excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales **mayores** que:
- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, *excepto* por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados de las hélices, extremos de ala, antenas, **tren de aterrizaje**, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o
- c) la aeronave desaparece o es totalmente destruida.

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

Anexo 13 del Convenio: Anexo 13 "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación" del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

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

Causas: Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.

Convenio: Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

CIAA: Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación.

DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil.

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

Estado de Fabricación: El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

Estado de Matrícula: El Estado en el cual está matriculada la aeronave.

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

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

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

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

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 y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

Investigador Encargado: Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Lesión Grave: 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; o
- 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); o
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- 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.

Lesión Mortal: Cualquier lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días después de ocurrido el accidente.

Masa máxima: Masa máxima certificada de despegue.

Recomendación sobre Seguridad: Una propuesta de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes del Estado que realiza la investigación, basada en la información obtenida de la investigación y formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes.

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

Representante Acreditado: Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

2. Aplicación

Para los efectos de su aplicación el presente Anexo Técnico considerará lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC.

3. Generalidades

La investigación de accidentes e incidentes de aviación es de interés público. Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC a través de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación - CIAA, investigar los accidentes e incidentes **graves** de aeronaves civiles que se producen en el territorio nacional.

Ante la ocurrencia de un incidente grave, la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, evaluará y determinará si los resultados de una posible investigación, serán de importancia relevante para la seguridad de las Operaciones Aéreas; procediendo en este caso a iniciar la investigación correspondiente.

Cuando ocurra un accidente o incidente **grave** en el extranjero con participación de aeronaves de matrícula peruana, la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación – CIAA, designará a sus representantes acreditados conforme a los convenios internacionales vigentes, en los que el Estado es parte.

Las actividades de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación – CIAA, se realizan sin perjuicio de la intervención judicial o policial que corresponda.

3.1 Objetivo de la investigación:

El objetivo de la investigación de accidentes e incidentes **graves** es determinar las causas y establecer las medidas tendientes a evitar que se repitan. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o responsabilidad.

3.2 Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave:

3.2.1 Responsabilidad del Estado del Suceso :

La primera autoridad que se constituye en el lugar de los hechos toma bajo su responsabilidad la aeronave, los equipajes, la carga y el correo y provee lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y la tripulación, comunicando de inmediato al MTC, debiendo asimismo adoptar las medidas necesarias para proteger el lugar donde ocurrió el accidente o se encontraron los restos de la aeronave accidentada, hasta la llegada del personal encargado de la investigación.

La autoridad encargada de la vigilancia de una aeronave accidentada impide la intervención de personas no autorizadas. La CIAA empleará el formato **CIAA-6120.16** para la recepción y entrega de restos de aeronaves.

3.2.1.1 Generalidades.

La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación – CIAA es la única autoridad que puede disponer o autorizar la remoción de la aeronave o de sus restos, de los elementos afectados y de los objetos que pudieran haber concurrido a producir el accidente, excepto cuando:

- a) Resulte necesario para auxiliar a las personas lesionadas o a las que se encuentren atrapadas entre los restos de la aeronave.
- b) Sea necesario en beneficio de la seguridad pública.
- c) La aeronave constituya un riesgo u obstrucción del tránsito aéreo.
- d) Sea necesario obtener elementos o datos para iniciar la investigación y los mismos pudieran perderse por las condiciones meteorológicas, el estado físico del área o por el paso del tiempo.

3.2.1.2 Solicitud del Estado de Matrícula, del Estado del Explotador, del Estado de Diseño o del Estado de Fabricación.

Si el Estado de Matrícula, el Estado del Explotador, el Estado de Diseño y el Estado de Fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, el MTC a través de la CIAA en coordinación con la DGAC tomarán 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.

3.2.1.3 Cesión de la custodia.

Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de 3.2.1.1, la CIAA cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a las personas debidamente designadas por el Estado de Matrícula o por el Estado del Explotador. Con este objeto la CIAA facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos.

4. Notificación

4.1 Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio del Estado Peruano en los que intervienen aeronaves de otro Estado Contratante del Convenio

4.1.1 Responsabilidad del Estado del Suceso:

4.1.1.1 Envío.

La CIAA enviara una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a) al Estado de Matrícula;
- b) al Estado del Explotador;
- c) al Estado de Diseño;
- d) al Estado de Fabricación; y
- e) a la OACI en el caso de que la aeronave posea una masa máxima de más de 2250 Kg.

4.1.1.2 Formato y contenido.

Las notificaciones de accidentes e incidentes graves se harán utilizando los formatos **CIAA-304** y **CIAA-NI-304**.

4.1.1.3 Idioma.

Las notificaciones de accidentes e incidentes graves se harán en Español Formato **CIAA-N-304** y en Inglés Formato **CIAA-NI-304**.

4.1.1.4 Información adicional.

Tan pronto sea posible, la CIAA remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga. Esta información deberá ser remitida previa autorización de la Presidencia de la CIAA.

4.1.2 Responsabilidad del Estado de Matrícula, del Estado del Explotador, del Estado de Diseño y del Estado de Fabricación:

4.1.2.1 Información – Participación.

De acuerdo a lo estipulado en el Anexo 13 del Convenio, los diversos Estados Contratantes del Convenio deberán brindar la información necesaria y actuar de acuerdo a lo establecido en sus legislaciones. La CIAA deberá aplicar lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil y en el caso de no estar normado en el citado Reglamento procederá de acuerdo a lo establecido en el Anexo 13 del Convenio.

4.2 Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio del Estado de Matrícula, en un Estado no contratante del Convenio o fuera del territorio de cualquier Estado:

4.2.1 Responsabilidad del Estado de Matrícula:

4.2.1.1 Envío.

Cuando la CIAA instituya la investigación de un accidente o incidente grave en su calidad de Estado de Matrícula, enviará una notificación en virtud de lo dispuesto en 4.1.1.2 y 4.1.1.3, con la menor demora posible y por el medio más apropiado y rápido de que disponga:

a) al Estado del Explotador;

b) al Estado de Diseño;

c) al Estado de Fabricación; y

d) a la OACI, cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2250 Kg.

4.2.2. Responsabilidad del Estado del Explotador, del Estado de Diseño y del Estado de Fabricación:

4.2.2.1 Información – Participación.

La CIAA procederá a brindar información respecto a la tripulación técnica y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave, actuando de acuerdo a lo establecido en el Artículo 31º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil y en el caso de no estar normado en el citado reglamento procederá de acuerdo a lo establecido en el Anexo 13 del Convenio.

5. Investigación

5.1 Responsabilidad por la institución y realización de la investigación.

La investigación de accidentes e incidentes graves de aviación es un asunto de interés público. Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC a través de la *Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación - CIAA*, investigar los accidentes e incidentes graves de aeronaves civiles que se produzcan en el territorio nacional, exceptuando los producidos en aeronaves militares peruanas.

5.1.1 Accidentes o incidentes que se producen en el territorio peruano:

5.1.1.2 Estado del suceso:

Cuando ocurra un accidente o incidente grave dentro del territorio peruano con participación de una aeronave de matrícula peruana o extranjera, la CIAA instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente tal investigación por acuerdo y consentimientos mutuos a otro Estado Contratante del Convenio.

En el caso que ocurra el accidente o incidente grave en el extranjero con la participación de una aeronave de matrícula peruana, la CIAA designará a sus representantes conforme lo establece el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil y a los convenios internacionales vigentes, en los que el Estado Peruano sea parte.

De ser este el caso, la notificación de los representantes acreditados se realizará a través del medio de comunicación más rápido y efectivo, sin perjuicio de enviar con posterioridad una notificación formal escrita.

Así mismo, cuando el Estado que realiza la investigación solicite la participación de un representante acreditado del Estado Peruano, debido a la ocurrencia de un accidente o incidente grave en donde el explotador sea peruano y cualquiera sea la masa máxima de despegue, se procederá de acuerdo a lo establecido en el párrafo anterior.

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

5.1.2.1 Estado de Matrícula:

Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en territorio peruano, la CIAA procederá a designar los representantes conforme lo establece el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil y los convenios internacionales vigentes, en los que el Estado Peruano sea parte.

En el caso de que un accidente que tuviera lugar en aguas internacionales y el Perú sea el Estado de Matrícula, la CIAA solicitará a los Estados más próximos al lugar del accidente la ayuda que puedan otorgar, lo cual se podrá efectuar en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

5.2 Organización y realización de la investigación.

5.2.1 Responsabilidad del Estado que realiza la investigación:

5.2.1.1 Generalidades.

La CIAA gozará de independencia para realizar la investigación de los accidentes es el organismo encargado de investigar los accidentes e incidentes de aviación de su competencia.

La investigación comprenderá la recopilación, registro y análisis de toda la información pertinente disponible, la redacción de un informe final y la formulación de recomendaciones de seguridad tendientes a evitar que ocurran hechos de igual naturaleza.

5.2.1.2 Investigador encargado – Designación

Ante la ocurrencia de un accidente o incidente grave de aviación, la CIAA designará mediante un memorando al Investigador encargado. Si se tratara de una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg. la CIAA designará a dos investigadores, uno de aeronavegabilidad y uno de operaciones. En este caso solamente uno actuará como Investigador encargado.

5.2.1.3 Investigador encargado – Acceso y control.

El investigador encargado designado por la CIAA tendrá acceso sin restricciones y control absoluto sobre los restos de la aeronave y de todo material pertinente, incluyendo las grabadoras de datos de vuelo, de voces y las grabaciones de la torre de control. Para fines de la entrega y liberación de los restos, componentes, partes y/o documentos de la aeronave se utilizará el formato de Liberación y Entrega de Restos CIAA-6120.16.

5.2.1.4 Registradores de vuelo – Accidentes e incidentes graves.

Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente grave. Dependiendo del Estado de diseño y fabricación de la aeronave o de sus registradores, la CIAA determinará las instalaciones a utilizar en donde se llevará a cabo la lectura y extracción de datos de estas.

Los criterios para seleccionar el mejor lugar donde deberán ser enviados los registradores de vuelo serán:

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

Cada uno de estos criterios deberá ser evaluado en su totalidad por la CIAA tomando como base la información proporcionada en el Adjunto D del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sin perjuicio de incorporar otros que a su juicio sean de interés relevante para la investigación.

Dos representantes acreditados de la CIAA, uno especialista en Aeronavegabilidad y otro especialista en Operaciones Aéreas, deberán trasladar los Registradores de Vuelo al lugar donde será extraída la información, observando en todo momento lo dispuesto en el adjunto D del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

En coordinación con el Despacho del Ministro del sector, la CIAA realizará las acciones pertinentes a fin de que sus representantes viajen transportando los registradores de Vuelo de la forma más expedita posible.

5.2.1.5 Autopsias.

El Instituto de Medicina Legal del Perú o la entidad que haga sus veces será el responsable de realizar las autopsias a las tripulaciones de vuelo, tripulaciones auxiliares y pasajeros fallecidos en el accidente, y se llevarán a cabo en coordinación con representantes de la CIAA y de la Fiscalía. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa, tomando las disposiciones necesarias para que sean efectuadas preferentemente por un patólogo con experiencia en investigación de accidentes.

La CIAA obtendrá copias de todos los protocolos de autopsias practicados.

5.2.1.6 Exámenes médicos.

En los casos que el accidente se produzca en zonas alejadas dentro del territorio nacional, la CIAA deberá de coordinar con la autoridad de salud de la localidad la toma de muestras que se requieran para exámenes bioquímicos en forma adecuada y su procesamiento (si es posible en la localidad), así como la remisión de las mismas a un laboratorio de prestigio aceptado por la CIAA."

5.2.1.7 Coordinación – Autoridades judiciales.

Con fines de transparencia administrativa y de investigación, la CIAA podrá llevar a cabo coordinaciones con las autoridades judiciales, si estas así lo solicitan mediante un documento. Sin embargo las actividades de la CIAA se realizan sin perjuicio de la intervención judicial o policial que corresponda.

5.2.1.8 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación.

Si en el curso de la investigación de un accidente o incidente grave se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado de la CIAA, notificará a la Dirección de Seguridad Aérea de la DGAC, para efectos de solicitar la participación que sea de su competencia en el proceso de la investigación, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

5.2.1.9 No divulgación de la información.

Una vez concluida la investigación, la CIAA emite un informe final que contiene las conclusiones sobre las probables causas del accidente o del incidente, en su caso y las recomendaciones de las acciones tendientes a evitar su repetición. El informe final tiene carácter público. Sin embargo, la información y documentación que sustenta el informe final tienen carácter reservado y solo pueden ser entregados a la autoridad judicial que así lo disponga.

5.2.1.10 Reapertura de la investigación.

Si después de concluida la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la CIAA deberá proceder a reabrir la investigación. Sin embargo si la CIAA no instituyó la investigación, deberá primero obtener el permiso del Estado que la instituyó.

5.2.2 Responsabilidad de cualquier otro Estado:

5.2.2.1 Información – Accidentes e Incidentes.

La CIAA solicitará a los Estados involucrados la información que requieran, los cuales en el caso de ser Estados contratantes del Convenio se encuentran obligados a facilitar la información pertinente que posean.

5.2.3 Responsabilidad del Estado de Matrícula y del Estado del Explotador:

5.2.3.1 Registradores de vuelo – Accidentes e incidentes graves.

Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. Para tales efectos la CIAA tomará las medidas necesarias para la lectura sin demora de los registradores de vuelo.

5.2.3.2 Información orgánica.

Cuando la CIAA lo requiera, podrá solicitar al Estado de Matrícula de la aeronave y al Estado del Explotador la información pertinente sobre toda las actividades que puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

5.3 Participación en la investigación:

5.3.1 Participación del Estado de Matrícula, del Estado del Explotador, del Estado de Diseño y del Estado de Fabricación:

5.3.1.1 Derechos.

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. El Estado de matrícula o el Estado del explotador podrán nombrar a un asesor para asistir a su representante acreditado.

El Estado de Diseño y el Estado de Fabricación podrán nombrar a varios asesores para asistir a su representante acreditado.

5.3.1.2 Obligaciones.

Cuando la CIAA realiza la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg. y solicite expresamente la participación del Estado de Matrícula, el Estado del Explotador, el Estado de Diseño o el Estado de Fabricación, los Estados interesados podrán designar un representante acreditado.

5.3.2 Participación de otros Estados:

5.3.2.1 Derechos.

Todo Estado que a petición de la CIAA, facilite información, instalaciones y servicios o asesores, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

5.3.3 Participación del explotador y de las organizaciones encargadas del diseño tipo y del montaje final de la aeronave.

Cuando ni los Estados de matrícula, del explotador, de diseño ni de fabricación nombren a un representante acreditado, el Estado de suceso a través de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación -CIAA, invitará al explotador y a las organizaciones encargadas del diseño tipo y del montaje final de la aeronave a nombrar un representante acreditado cada uno para que participe en la investigación.

5.3.4 Prerrogativa del representante acreditado:

5.3.4.1 Asesores.

El Estado de Matrícula o el Estado del Explotador podrán nombrar a un asesor para asistir a su representante acreditado. El Estado de Diseño y el Estado de Fabricación podrán nombrar a varios asesores para asistir a su representante acreditado.

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

Si es el Estado Peruano el que nombrará y enviará un representante acreditado al Estado donde se realiza la investigación, este deberá cumplir a cabalidad lo estipulado en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en lo referente al manejo de la información.

Además de ello deberá conocer y firmar el acta de confidencialidad respectiva, asumiendo la responsabilidad por el conocimiento, manejo y divulgación de la información que pueda obtener.

5.3.4.2 Participación.

La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador encargado de la CIAA, y en particular de:

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) examinar los restos de la aeronave;
- c) obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;
- d) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;
- e) obtener copias de todos los documentos pertinentes;
- f) participar en el examen del material grabado;
- g) 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;
- h) participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas y recomendaciones en materia de seguridad; y

i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

No obstante, la participación de Estados que no sean el Estado de Matrícula, el Estado del Explotador, el Estado de Diseño y el Estado de Fabricación, puede limitarse a aquellas cuestiones por las que se concede a tales Estados el derecho a participar en la investigación en virtud de lo dispuesto en 5.3.2.1.

5.3.4.3 Obligaciones.

Los representantes acreditados y sus asesores:

a) proporcionarán a la CIAA toda la información pertinente de que se disponga; y

b) no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito de la CIAA.

5.3.4 Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente:

5.3.4.1 Derechos y prerrogativas.

Un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente nacionales del mismo, recibirá contra presentación de la solicitud correspondiente el permiso otorgado por la CIAA, para nombrar un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información factual pertinente;
- c) participar en la identificación de las víctimas;
- d) ayudar en la interrogación de los pasajeros supervivientes que son nacionales del Estado del experto;
y
- e) recibir una copia del informe final.

5.3.4.2 Participación de la CIAA.

Cuando ocurriera algún accidente en el extranjero, en el cual pudieran haber perecido o haber sufrido lesiones graves connacionales, contra la presentación de la solicitud correspondiente al Estado de suceso, la CIAA podrá nombrar expertos los cuales tendrían los mismos derechos y prerrogativas descritas en el Capítulo 5.27 del Anexo 13 de la OACI.

6. Informe final

6.1 Responsabilidad del Estado Peruano por la reserva de la información:

6.1.1 Divulgación de la información – Consentimiento.

El Estado Peruano velará porque se mantenga la reserva de la investigación de un accidente o incidente no pudiendo publicarse ni informarse hasta concluirse la investigación del accidente o incidente grave, de acuerdo a lo establecido en el artículo 307º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

La CIAA no pondrá en circulación, publicará ni permitirá acceso a proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente grave, sin el consentimiento expreso del Estado que realizó la investigación, a menos que este último Estado haya difundido o hecho público tales informes o documentos. Para asegurar el cumplimiento del contenido en este capítulo la CIAA usará el formato descrito en el Capítulo 10.6 del Anexo Técnico.

6.2 Responsabilidad del Estado que realiza la investigación:

6.2.1 Consultas.

La CIAA enviará una copia del proyecto del informe final a los diversos Estados que participaron de la investigación, invitándoles a que formulen comentarios relevantes y fundamentados sobre dicho informe. En caso la CIAA reciba comentarios en un plazo de 60 días desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos.

Si la CIAA no recibe comentarios durante los mencionados 60 días, procederá a emitir el informe final.

Los Estados a los cuales se les enviará el proyecto del informe final serán:

- a) Estado de Matrícula
- b) Estado del Explotador
- c) Estado de Diseño
- d) Estado de Fabricación

La CIAA enviará por intermedio del Estado de diseño y de fabricación, una copia del proyecto del informe final a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto del informe final. Así mismo, la CIAA enviará por intermedio del Estado del explotador, una copia del proyecto del informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto del informe final.

Los comentarios que han de adjuntarse al informe final deben únicamente restringirse a los aspectos técnicos específicos a dicho informe.

6.2.2 Estados que reciben la información.

La CIAA enviará el informe final de investigación a los Estados indicados en el punto 6.2.1 e incluirá:

- a) a todo Estado del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales
- b) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

6.2.3 Difusión del informe final.

Una vez concluida la investigación, el informe final emitido por la CIAA tiene carácter público y deberá ser colocado en la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa autorización del Ministro de Transportes y Comunicaciones para el fácil acceso del público. Sin embargo, si la investigación del accidente no culmina dentro de un periodo de tiempo de doce (12) meses, se deberá hacer público un informe interino indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad que se haya suscitado.

Cuando la CIAA haya hecho público el informe final de una aeronave de una masa máxima de más de 5700 Kg., deberá enviar un ejemplar **por medio de fax, copia dura, electrónica o un correo electrónico** a la **oficina Regional SAM de la OACI**.

6.2.4 Recomendaciones en materia de seguridad.

La CIAA podrá recomendar, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente grave, a la DGAC o autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, sobre todas las medidas preventivas que se consideren necesarias tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

6.3 Responsabilidad del Estado Peruano por la aplicación de las recomendaciones de seguridad:

6.3.1 Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad.

Cuando la CIAA emita recomendaciones sobre seguridad, éstas serán comunicadas a la DGAC o a los Estados de acuerdo al 6.2.1, a quienes se solicitará comunicar a la CIAA sobre las medidas preventivas que se hayan tomado o se proyectan tomar, o las razones por las cuales no se ha tomado ninguna medida.

Si por el contrario, el Estado Peruano es el que recibe las recomendaciones en materia de seguridad de otro Estado, la CIAA comunicará estas recomendaciones a la Dirección General de Aeronáutica Civil-DGAC a fin de que tome las medidas pertinentes como ente rector de la actividad aeronáutica civil.

De acuerdo a lo descrito en el párrafo anterior y en un plazo no mayor a 30 días luego de la notificación a la DGAC, la CIAA le solicitará que remita un informe sobre las acciones tomadas en base a las recomendaciones de seguridad efectuadas por el Estado o la Autoridad Encargada del Estado que haya realizado la investigación y notificado las recomendaciones.

7. Notificación ADREP

7.1 Informe preliminar:

7.1.1 Responsabilidad del Estado que realiza la investigación:

7.1.1.1 Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg.

Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg. la CIAA enviará el formato CIAA-024:

- a) al Estado de Matrícula o al Estado del Suceso, según corresponda
- b) al Estado del Explotador
- c) al Estado de Diseño
- d) al Estado de Fabricación
- e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores
- f) a la Organización de Aviación Civil Internacional

7.1.1.2 Accidentes de aeronaves de 2 250 Kg. o menos.

Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en 7.1.1.1 y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la CIAA enviará el formato CIAA-024 a las mismas partes que en 7.1.1.1, con excepción del punto f).

7.1.1.3 Idioma.

Las notificaciones del Informe preliminar (formato CIAA-024), se presentarán en idioma Español.

7.1.1.4 Despacho.

La CIAA enviará el informe preliminar (formato CIAA-024) por el medio más rápido dentro de los 30 días de la fecha de ocurrencia del accidente, a menos que se hayan enviado anteriormente las notificaciones CIAA-N-304 y CIAA-NI-304. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, la CIAA en coordinación con la DGAC, enviarán el formato tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible.

7.2 Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación:

7.2.1 Responsabilidad del Estado que realiza la investigación:

7.2.1.1 Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg.

Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2250 Kg, la CIAA enviará, lo antes posible, el informe sobre los datos del accidente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

7.2.1.2 Información adicional.

La CIAA podría suministrar a otros Estados, previa solicitud y autorización de la Presidencia, información pertinente adicional a la disponible en el informe final del accidente.

7.2.1.3 Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg.

Si la CIAA realiza una investigación de un incidente grave, ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5700 Kg., enviará lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes graves a la Organización de Aviación Civil Internacional.

8. Prevención de accidentes

Todo lo contenido en este capítulo es enteramente administrado, supervisado y controlado por la Dirección de Seguridad Aérea de la DGAC. La CIAA tiene visualización de la base de datos de la DGAC si se considera necesario se podría llevar a cabo cierto grado de intercambio de información sin contravenir lo establecido en el capítulo 5.2.1.9 del presente anexo técnico.

9. Modificaciones al Anexo Técnico

Las modificaciones al presente Anexo Técnico serán propuestas por la CIAA para su aprobación por Resolución Ministerial.

Cuando la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación-CIAA reciba una enmienda del Anexo 13 al convenio sobre Aviación Civil Internacional, deberá evaluarla en su contenido y alcance para posteriormente incluirla en el presente Anexo Técnico de ser el caso.

Cualquier diferencia entre los reglamentos, normas, procedimientos o métodos nacionales establecidos por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación-CIAA y las normas internacionales contenidas en el Anexo 13 al convenio sobre Aviación Civil Internacional, deberá ser notificada a la OACI en virtud del Artículo 38º del Convenio.

10. APÉNDICES

10.1 Formato del Informe final:

El formato del informe final se ha elaborado de acuerdo a lo descrito en el Apéndice "Formato del Informe Final" del Anexo 13 del Convenio.

10.2 Formato de Reporte Factual CIAA-024:

El formato de Reporte Factual CIAA-024 ha sido adaptado, en base al Factual Report - Aviation de la National Transportation Safety Board de los Estados Unidos.

10.3 Formatos de Notificación de Accidente e Incidente Grave, CIAA-N-304 Y CIAA-NI-304:

Los formatos CIAA-N-304 y CIAA-NI-304 han sido elaborados de acuerdo a lo descrito en el capítulo 4.2 "Formato y Contenido" del Anexo 13 del Convenio.

10.4 Formato de Liberación y Entrega de Restos CIAA-6120.16:

El formato de Reporte Factual CIAA-6120.16 ha sido adaptado, en base al formato 6120.16 Release of Wreckage, de la National Transportation Safety Board de los Estados Unidos.

10.5 Formato de Entrevista de Testigos CIAA-6120.11:

El formato de Reporte Factual CIAA-6120.11 ha sido adaptado, basándose al formato 6120.11 Statement of Witness, de la National Transportation Safety Board de los Estados Unidos.

10.6 Convenio de Confidencialidad