



REPÚBLICA DE CUBA

**R**egulaciones  
**A**eronáuticas  
**C**ubanas

**RAC 13**

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E  
INCIDENTES DE AVIACIÓN**

**INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA  
IACC**



# **INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN**

## **RAC 13**

**SEXTA EDICIÓN - NOVIEMBRE 2024**

**INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA**



<b>Detalle de Enmiendas a la RAC 13</b>			
<b>Enmienda</b>	<b>Origen</b>	<b>Temas</b>	<b>Aprobado</b>
1ra Edición	Incorporación de Enmiendas del Anexo 13 OACI, hasta la 10	Reglamento de Investigación de Accidentes.	-
2da Edición	Elaboración de las Regulaciones Aeronáuticas Cubanas (RAC)  Incorpora hasta la Enmienda 11 del Anexo 13 OACI	RAC 13 "Investigación de Incidentes y Accidentes de Aviación".	Resolución 42/07, 3/12/2007
3ra Edición	Incorpora hasta la Enmienda 14 Anexo 13 OACI	Ampliación de algunos ejemplos y adición de incursiones en la pista clasificadas de gravedad A en la lista de incidentes graves; definiciones revisadas de: Accidente (para abarcar los sistemas de aeronaves no tripuladas), Representante acreditado, Causas, Investigación; nueva especificación sobre la notificación a la OACI de los incidentes graves que afectan a aviones de turboreactor de masa máxima menor o igual a 2 250 kg; supresión de la referencia al nombre del piloto en la notificación de accidentes e incidentes graves; inclusión de la posibilidad de delegar las investigaciones en organizaciones regionales de investigación de accidentes; nueva disposición sobre la preparación de políticas y procedimientos documentados para las investigaciones; nueva disposición para garantizar que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones administrativas o judiciales; disposición revisada en la que se trata la participación de los Estados en los que hubo ciudadanos muertos o heridos de gravedad; nueva especificación sobre la difusión de la información y el avance de la investigación; disposición revisada relativa a la necesidad de que el informe final se ponga a disposición del público; consolidación de la disposición sobre la difusión de una declaración provisional en cada aniversario del suceso; disposiciones revisadas que se refieren a las recomendaciones sobre seguridad operacional, en las que se incluye un plazo para llevar a cabo medidas; nuevas disposiciones sobre el control de las respuestas a las recomendaciones sobre seguridad operacional, así como sobre el seguimiento de las medidas tomadas; empleo del concepto de "causas" y/o "factores contribuyentes"; actualización de los cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes; inclusión de las fallas de turbomotores no contenidas como incidentes graves; determinación de los daños de una aeronave; transferencia al Anexo 19 OACI de lo siguiente: norma relativa al SSP; disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional, marco para el SSP; enmienda de la norma relativa al establecimiento de una base de datos y nueva disposición relativa a la evaluación de bases de datos de accidentes e incidentes; ampliación de la lista de incidentes graves.	Resolución 141/13, 11/11/2013

Enmienda 1 a la 3ra Edición	Modificaciones de origen nacional	Se incorpora, en el Capítulo I, la definición de Incidente de tránsito aéreo.	Resolución 64/18, 28/11/2018
4ta Edición	Incorpora hasta la Enmienda 16 del Anexo 13 OACI, así como modificaciones nacionales	<p><u>Enmiendas OACI:</u> Nueva definición de “Autoridad de investigación de accidentes”; norma sobre el establecimiento de una autoridad de investigación de accidentes independiente; nueva disposición sobre la cooperación entre las autoridades de investigación de accidentes y las autoridades judiciales; protección mejorada de los registros de las investigaciones, incluidos en Capítulo IV, Sección Segunda; un nuevo Anexo 2, sobre la protección de los registros de las investigaciones, con el consiguiente corrimiento en la numeración de los Anexos; requisitos sobre acceso al material probatorio durante las investigaciones, y seguimiento de los progresos en la toma de medidas de respuesta a las recomendaciones de seguridad operacional.</p> <p><u>Modificaciones nacionales:</u> Cambio de título de la RAC a “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación”, en correspondencia con el título del Anexo 13 de la OACI; se agregan notas relacionadas con la definición de Accidente; se amplía la definición de “Hecho Extraordinario”; se modifica el segundo párrafo del Artículo 2 en el Capítulo V, y el Artículo 9 del Capítulo VII; se subtitulan los Artículos, para mayor identificación con el Anexo 13 de la OACI.</p>	Resolución 74/18, 27/12/2018
5ta Edición	Incorpora hasta la Enmienda 18 del Anexo 13 OACI, así como modificaciones nacionales	<p><u>Enmiendas OACI</u></p> <p><u>AMDT 17</u> 1. Enmienda de la definición de “representante acreditado”; 2. armonización de las disposiciones sobre notificación para incluir incidentes y diseminación de los informes finales; 3. investigación oportuna de accidentes e incidentes graves y divulgación de los informes finales; 4. facilitación del ingreso de los investigadores; 5. Derechos y prerrogativas de un experto 6. consulta sobre los proyectos de recomendaciones sobre seguridad operacional; 7. enmienda de la lista de ejemplos de incidentes graves y nueva orientación en el Adjunto C; 8. nuevo Adjunto F sobre la delegación de las investigaciones.</p> <p><u>AMDT 18</u> 1. Nueva definición y norma de “recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC)”; 2. disposiciones revisadas acerca de los datos registrados para las investigaciones de accidentes e incidentes.</p> <p><u>Modificaciones nacionales</u></p> <p>1. Incorporación del concepto AAIGC 2. Empleo de este término para indicar una entidad concreta, cuando se alude a funciones, tareas y otras relaciones, que ante otros Estados y la OACI, desempeña el Estado cubano. 3. Aclaración del concepto “Territorio nacional”. 4. Indicación sobre la adaptación de los procedimientos de investigación AIG de los operadores aéreos y de servicios a</p>	Resolución 110/21, 6/12/2021

		<p>las normas expuestas en la presente RAC.</p> <p>5. Rectificación en la redacción de algunos Artículos.</p> <p>6. Reajuste en títulos y sub títulos de Secciones de los Capítulos.</p> <p>7. Eliminación de Artículos y comentarios redundantes.</p> <p>8. Reajuste de conceptos, Artículos y comentarios contenidos de un Capítulo para otro más apropiado.</p> <p>9. Complementación de ciertos Capítulos y comentarios en esta RAC, con respecto a sus homólogos en el AN 13.</p>	
--	--	--	--

6ta Edición (Hasta la Enmienda 19)	Incorpora la Enmienda 19 del Anexo 13 OACI, así como modificaciones nacionales	<p><b><u>Enmienda OACI</u></b></p> <p>a) divulgación de información de las investigaciones, datos e información del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS), publicación de los informes finales, y período de consulta de los informes finales; y</p> <p>b) disposiciones que se refieren a las investigaciones relativas a aeronaves no tripuladas a partir del 26 de noviembre de 2026.</p> <p><b><u>Modificaciones nacionales</u></b></p> <p>Capítulo I:</p> <p>1. Eliminado concepto de prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, lo cual aparece en anexo 2 a esta RAC, puntos 3-5;</p> <p>2. Cambios editoriales;</p> <p>Cap. II:</p> <p>1. Sección Cuarta, rectificado Artículo 11;</p> <p>Capítulo III:</p> <p>1. Secciones Primera y Cuarta, se rectifican los Artículos 6 y 10.1, respectivamente,</p> <p>Cap. IV.</p> <p>1. Rectificados Artículos 1; 2; 7; 9; 11; 12; 13; 21; 31; 40; 41, 44; 45; 46; 47; 48.</p> <p>Cap., V,</p> <p>1. Sección Segunda, Artículos 2.1; 5; 6.1</p> <p>Anexo 1:</p> <p>Pág. 1, Finalidad- Formato-</p> <p>Pág. 2- 1. Información sobre los hechos.</p> <p>Anexo 2:</p> <p>1- Introducción; 1.1; 1.2 b)</p> <p>3- Autoridad competente-</p> <p>4.2- f)</p> <p>7- Personal de investigación.</p>	Resolución 76 21/11/2024
------------------------------------	--	--	-----------------------------

		<p>Anexo 3: CEIAA, Pág. 1.</p> <p>Adjunto C, Pág. 1- Contenido; Pág. 2- Edición.</p> <p>Adjunto F, Pág. 1- Redacción.</p> <p>Adjunto G, Pág. 1- Redacción; Pág. 3- Redacción, contenido</p>	
--	--	---	--

<b>ÍNDICE</b>		Páginas
<b>CAPÍTULO I</b>	<b>DEFINICIONES Y ABREVIATURAS</b>	1-7
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Definiciones	1-6
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Abreviaturas y Acrónimos	6-7
<b>CAPÍTULO II</b>	<b>GENERALIDADES</b>	1-3
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Objetivo de la investigación	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Aplicación	1-2
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Independencia de las investigaciones	2
<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave	2-3
<b>CAPÍTULO III</b>	<b>NOTIFICACIÓN</b>	1-4
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Responsabilidad de la AAIGC ante la ocurrencia de accidentes o incidentes graves en el territorio nacional, en los que intervienen aeronaves de otro Estado contratante	1-2
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Responsabilidad del Estado cubano, como Estado de matrícula, del explotador, de diseño, o de fabricación, al recibir notificación sobre sucesos relacionados con accidentes e incidentes graves	3
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Responsabilidad del Estado cubano como Estado de matrícula ante la ocurrencia de accidentes o incidentes graves ocurridos en otro Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado	3
<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Responsabilidad del Estado cubano como Estado del explotador, de diseño o de fabricación ante sucesos con aeronaves de matrícula extranjera	3-4
<b>CAPÍTULO IV</b>	<b>INVESTIGACIÓN</b>	1-12
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Accidentes o Incidentes que se producen en el territorio cubano o en otro Estado contratante	1-2
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Accidentes o Incidentes con aeronaves matriculadas en el Estado cubano que se producen en el territorio de un Estado no contratante	2
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier Estado.	2-3

	Aeronaves matriculadas en el Estado cubano	
	Aeronaves matriculadas en un Estado no contratante	
<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Responsabilidad de la autoridad de investigación cubana (AAIGC) al llevar a cabo la investigación	3-8
<b>SECCIÓN QUINTA</b>	Responsabilidad de todo otro Estado	8
<b>SECCIÓN SEXTA</b>	Responsabilidad del Estado cubano cuando actúa como Estado de matrícula o Estado del explotador	8-9
<b>SECCIÓN SÉPTIMA</b>	Participación en la investigación	9-12
<b>CAPÍTULO V</b>	<b>INFORME FINAL</b>	1-4
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Responsabilidad del Estado cubano, cuando otro Estado realiza la investigación	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Responsabilidad del Estado cubano al realizar la investigación	1-4
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Responsabilidad del Estado cubano al recibir o formular recomendaciones en materia de seguridad operacional	4
<b>CAPÍTULO VI</b>	<b>NOTIFICACIÓN ADREP</b>	1-2
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Informe Preliminar	1-2
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación	2
		2
<b>CAPÍTULO VII</b>	<b>MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES</b>	1-1
<b>ANEXO 1</b>	<b>FORMATO DEL INFORME FINAL</b>	1-5
<b>ANEXO 2</b>	<b>PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES</b>	1-4
<b>ANEXO 3</b>	<b>COMISIÓN ESTATAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN (LA COMISIÓN/CEIAA)</b>	1-2

<b>ADJUNTO A</b>	DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO CUBANO, COMO ESTADO DEL EXPLOTADOR, RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS	1-1
<b>ADJUNTO B</b>	CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES	1-2
<b>ADJUNTO C</b>	LISTA DE INCIDENTES GRAVES	1-2
<b>ADJUNTO D</b>	DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO	1-3
<b>ADJUNTO E</b>	ORIENTACION PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE	1-2
<b>ADJUNTO F</b>	DELEGACIÓN DE INVESTIGACIÓN 1-2	
<b>ADJUNTO G</b>	FLUJO DE INFORMACION SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN	1-4

## CAPÍTULO I DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

### SECCIÓN PRIMERA Definiciones

**Artículo 1:** A los efectos de una mejor interpretación de los términos y expresiones empleados en esta Regulación, se tendrán en cuenta los significados siguientes:

**Accidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de estar tripulada, ocurre entre el momento en que una persona aborda la misma, 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 esta 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:
  - 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 producido una persona a sí misma o hayan sido originadas 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:
  - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
  - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado;

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

- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

1. *Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días, contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.*
2. *Una aeronave se considera desaparecida cuando se da terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.*

3. El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en el Capítulo II, Sección. *Segunda "Aplicación"*, Art. 4

4. *En el Adjunto E figura orientación para determinar los daños de aeronave.*

**Administración de las Pruebas de equilibrio de los intereses en conflicto:** Se refiere a la manera en que han de ser administrados los registros de las investigaciones de accidentes o incidentes, cuando pretendan ser utilizados por otra autoridad competente, distinta a la AAIGC, con fines diferentes, y que de conformidad con lo dispuesto en la presente RAC, dicha Autoridad deberá ser consciente del impacto que podría producir la divulgación o el uso de dichos registros en las circunstancias actuales o futuras.

**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.

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

**Asesor:** Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar al representante acreditado en las tareas de investigación de accidentes/incidentes aeronáuticos o que guarden relación con la seguridad operacional de las aeronaves.

**Autoridad Aeronáutica (AA):** La Autoridad Aeronáutica la ostenta y ejerce el Ministerio del Transporte a través del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

**Autoridad cubana de investigación de accidentes (AAIGC):** Autoridad encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto de la presente RAC.

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

**Comisión de Investigación (CEIAA):** Es el órgano designado por la Autoridad aeronáutica, que se conforma con el objetivo de llevar a cabo la investigación de sucesos de aviación, así como otros actos o circunstancias conexas, con actuación independiente, bajo los preceptos enmarcados en esta RAC, u otro documento, que basado en ella, defina las funciones, atribuciones y tareas de dicha Comisión.

**Deterioro de la aeronave en tierra:** Es el suceso relacionado con la explotación de la aeronave, en el cual ésta sufre tal deterioro que no altere la resistencia, la estabilidad de la construcción y no agrave las características técnicas de vuelo, ocurrido durante el tiempo de estacionamiento, de servicio de mantenimiento, conservación y transportación, sin la presencia de tripulantes y pasajeros a bordo.

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

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

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

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

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

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

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

*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 posibilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de sus consecuencias. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

**Hecho Extraordinario:** Es el suceso relacionado con la explotación, mantenimiento, reparación, traslado terrestre y estacionamiento de aeronaves, o provocado por otros factores de forma fortuita, acontecido fuera de los límites del tiempo contemplado para la ocurrencia de los accidentes e incidentes y que por cuyas consecuencias pueden derivarse:

- a) la muerte o lesiones graves que 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 muerte o lesiones graves sufridas por cualquier persona debido a la exposición directa al flujo de aire de los motores; o

- c) la muerte de tripulantes y pasajeros, cuando las lesiones son producidas posterior al accidente por circunstancias desfavorables del medio exterior, después de un aterrizaje forzoso de una aeronave fuera del aeródromo; o
- d) la muerte o lesiones graves de cualquier persona que se encuentre dentro o fuera de la aeronave, producto del contacto directo con la misma o sus elementos, durante los trabajos de mantenimiento o reparaciones, así como debido a un accidente negligente o descuido causado por ellas u otras personas; o
- e) la destrucción o deterioro de aeronaves en tierra que perjudique la solidez de su construcción o afecte las características técnicas de vuelo producto de un desastre natural, meteorológico u otras fuerzas externas, violaciones de la tecnología de mantenimiento, las reglas de conservación o transportación.

**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.

*En el Adjunto C figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.*

**Incidente de tránsito aéreo:** Incidente relacionado con la utilización de una aeronave que debe iniciar/termina el contacto con los ATS y que ocurra en el área de responsabilidad de estos, vinculado al incumplimiento de gestiones y/o procedimientos de tránsito aéreo, violaciones del espacio aéreo, o debido a la falla de alguna instalación de navegación aérea, que afecte o pueda afectar la seguridad operacional.

**Incidente grave:** Incidente en el que intervienen circunstancias tales que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, y que , en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la misma, 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 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.

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

*Consultar el Adjunto C.*

**Informe de datos:** Informe que se envía a la OACI y a los Estados, si éstos así lo solicitan, una vez finalizada la investigación y divulgado el informe final, de accidentes/incidentes. Este informe sirve para proporcionar información precisa y completa en un formato normalizado

**Informe Final:** Comunicación que tiene como objetivo presentar de manera uniforme y apropiada las conclusiones de las causas y condiciones de un accidente o incidente de aviación.

**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/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

**Investigación de accidente de aeronave de menor tamaño:** Investigación que involucra a aeronaves con MTOM  $\leq$  5700 Kg.

**Investigación de accidente de gran magnitud:** Investigación que, por su complejidad requiere de la movilización de una cantidad considerable de recursos humanos, materiales y financieros, bajo un ambiente altamente profesional.

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

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

**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 sufrió la lesión; o
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de 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.

**Masa Máxima:** Masa máxima certificada de despegue.

**Notificación:** Comunicación que se transmite a la mayor brevedad posible a las entidades correspondientes, luego de tenerse conocimiento sobre la aparición de un suceso relacionado con la seguridad operacional, que incluye los aspectos que se tengan sobre la hora, lugar, circunstancias, acciones de búsqueda y rescate, aeronave, vuelo, etc.

**Programa estatal de seguridad operacional (SSP):** Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.

**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.

*El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756), Parte IV — Redacción de informes, contiene los criterios para clasificar una recomendación como SRGC.*

**Recomendación sobre Seguridad Operacional:** Propuesta formulada por la autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, con la intención de prevenir accidentes o incidentes. La misma incluye recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de dicha investigación o de otras fuentes, incluyendo los estudios sobre seguridad operacional. En ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad del suceso.

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

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

*Véanse en la RAC 6.91, 6.121, 6.135 las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.*

**Representante Acreditado:** Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando se establece una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado provendrá normalmente de la autoridad del Estado, encargada de la investigación de accidentes (AAIG).

**Servicio de Tránsito Aéreo:** Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de área, control de aproximación o control de aeródromo.

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

**Suceso:** Término genérico aplicado indiferentemente al evento, casual o no, acaecido como resultado del surgimiento objetivo o subjetivo de factores, que propician un accidente, incidente, deterioro en tierra o hecho extraordinario de una aeronave.

**Territorio nacional:** Territorio integrado por la Isla de Cuba, la Isla de la Juventud, las demás islas y cayos adyacentes, las aguas interiores y el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que sobre estos se extiende.

## SECCIÓN SEGUNDA

### Abreviaturas y Acrónimos

**Artículo 2:** Las abreviaturas y acrónimos empleados en la presente Regulación Aeronáutica, tienen el significado siguiente:

<b>AA:</b>	Autoridad (es) aeronáutica (s)
<b>AAIG:</b>	Autoridad encargada de la investigación de accidentes e incidentes de aviación
<b>AAIGC:</b>	Autoridad cubana encargada de la investigación de accidentes e incidentes de aviación
<b>AC:</b>	Autoridad competente
<b>ACCID:</b>	Accidentes
<b>ADREP:</b>	Notificación de Datos sobre Incidentes/Accidentes
<b>AIG:</b>	Investigación de accidentes e incidentes de aviación
<b>ATS:</b>	Servicio de Tránsito Aéreo
<b>CACSA:</b>	Corporación de la Aviación Cubana, S.A.
<b>CCI:</b>	Centro de Control e Información
<b>CEIAA:</b>	Comisión Estatal de Investigación de Accidentes de Aviación
<b>DOC:</b>	Documento
<b>DOSO:</b>	Dirección de Operaciones y Seguridad Operacional del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
<b>ECCAIRS:</b>	Centro de Coordinación Europeo para el Sistema de Reportes de Accidentes e Incidentes de Aviación
<b>FIR:</b>	Región de Información de Vuelo
<b>IACC:</b>	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
<b>IIC:</b>	Investigador a cargo o encargado de la investigación de sucesos de aviación
<b>INCID:</b>	Incidentes
<b>SINCID:</b>	Incidentes graves
<b>MINFAR:</b>	Ministerio de las Fuerzas Armadas
<b>MINSAP:</b>	Ministerio de Salud Pública
<b>MITRANS:</b>	Ministerio del Transporte
<b>OACI:</b>	Organización de Aviación Civil Internacional
<b>RAC:</b>	Regulación Aeronáutica Cubana

**SDCPS:** Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional

**UTC:** Tiempo Universal Coordinado

## CAPÍTULO II GENERALIDADES

### SECCIÓN PRIMERA

#### Objetivo de la investigación

**Artículo 1:** La presente Regulación tiene por objetivo la prevención de futuros accidentes e incidentes de aviación, por medio de las investigaciones correspondientes, estableciendo normas relativas a la disponibilidad y divulgación de información en tiempo oportuno a las entidades interesadas, así como la promulgación de propuestas sobre seguridad operacional asociadas.

**Artículo 2:** El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes, en el marco de esta Regulación, es la prevención de futuros sucesos o eventos de cualquier categoría, asociados a estos. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

### SECCIÓN SEGUNDA

#### Aplicación

**Artículo 3:** Esta Regulación contiene los requerimientos actuales en materia de investigación de accidentes e incidentes de aviación, así como las normas que han de aplicarse en materia de información, y sobre la selección, requisitos, orientaciones, funciones y obligaciones del personal responsabilizado con la Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

**Artículo 4:** Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones contenidas en esta Regulación son aplicables a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes, cuando se actúa como Estado involucrado de alguna manera en el suceso en que intervengan: aeronaves tripuladas.

*La aplicación de esta especificación con respecto a accidentes o incidentes graves que ocurran en el territorio de un Estado no contratante, en una zona de soberanía indeterminada o en alta mar se trata en el Capítulo IV*

**Artículo 5:** En la presente Regulación, 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 a la presente Regulación, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

*En el Adjunto A de la presente RAC se suministra texto de orientación relativo a los derechos y obligaciones del Estado cubano, en caso de accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas.*

**Artículo 6:** Los sucesos ATS se investigarán de acuerdo a lo planteado en el procedimiento correspondiente de la ECNA y de conformidad con las normas de la presente RAC.

**Artículo 7:** Los sucesos de aeropuerto se investigarán de acuerdo a lo planteado en el procedimiento correspondiente de la ECASA y de conformidad con las normas de la presente RAC:

**Artículo 8:** Cuando, en el contexto de la presente RAC, se haga alusión a sucesos que ocurren dentro del territorio nacional, ello es aplicable, además, a toda el área bajo responsabilidad del Estado cubano, demarcada por la FIR.

### **SECCIÓN TERCERA**

#### Independencia de las investigaciones

**Artículo 9:** De acuerdo con la legislación vigente, la autoridad aeronáutica (AA) norma y ejecuta la investigación de accidentes de la aviación civil nacional y extranjera acaecidos en el territorio nacional.

En atención a lo anterior, cuando en el contexto de esta RAC se aluda a la AAIGC, estará referido a esta autoridad.

**9.1:** Ante la ocurrencia de un accidente aéreo que concierna al Estado cubano, primeramente se planteará, por el Ministro del Transporte, la institución o no de una investigación, determinándose si se llevará a cabo a través de la Comisión Estatal de Investigación de Accidentes (CEIAA), la que cumplirá sus funciones de manera independiente a la de otras Autoridades y entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de la investigación en el marco de esta Regulación Aeronáutica.

**9.2:** El Presidente del IACC nominará los miembros de La comisión cuando sea una investigación de un accidente que involucre una aeronave de menor tamaño o un incidente grave.

**9.3:** La Comisión tendrá acceso sin restricciones a los restos de la aeronave, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado. En tal sentido, contará con la pronta asistencia de toda persona natural o jurídica pertinente, a la que se dirija en solicitud de apoyo para el logro de tal objetivo. Respecto al descifrado y transcripción, se tendrá a bien realizarlos por los medios disponibles en el país o en el exterior, según convenga, de acuerdo a las circunstancias y otros factores relacionados con el suceso.

### **SECCIÓN CUARTA**

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

#### **Responsabilidad del Estado cubano como Estado del Suceso**

**Artículo 10:** La AAIGC tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección incluye la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable

para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometa robos o se causen deterioros.

*En el Capítulo IV, se trata del control de los restos de la aeronave.*

*La protección de las pruebas que contiene el registrador de vuelo, exige que la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda se asignen solamente a personal capacitado.*

### **Solicitud del Estado de Matrícula, del Estado del Explotador, Diseño o de Fabricación**

**Artículo 11:** Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado de dicho Estado, la Comisión, o en su defecto la AAIGC, tomará las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud, siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación. Sin embargo, la aeronave podrá ser desplazada para evacuar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte, o para el público y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

### **Cesión de la Custodia**

**Artículo 12:** Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de los artículos que anteceden del presente Capítulo, la AAIGC cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de Matrícula o por el Estado del Explotador, según sea el caso. Con este objetivo, se facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos. Cuando dichos objetos se encuentren en una zona respecto a la cual el Estado cubano no considere conveniente conceder tal acceso, se hará el traslado a un lugar donde dicha acción sea factible.

## CAPÍTULO III NOTIFICACIÓN

*En el Adjunto B se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.*

*La lista de direcciones de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de aeronaves, figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Doc. 9756) y en el sitio web Investigación de accidentes de la OACI.*

### SECCIÓN PRIMERA

Responsabilidad de la AAIGC ante la ocurrencia de accidentes o incidentes en el territorio nacional, en los que intervienen aeronaves de otro Estado contratante

#### Envío

**Artículo 1:** La AAIGC enviará una notificación de un accidente, un incidente grave, o un incidente, que se investigará en el contexto de lo estipulado en esta RAC, 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 Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2 250 Kg. o se trate de un avión turboreactor.

**Artículo 2:** Cuando la AAIGC no esté enterada de un incidente grave, o de un incidente que será objeto de investigación, en virtud de lo normado en el AN 13 Capítulo 4, desde el Estado de matrícula o el Estado del explotador de la aeronave, según corresponda, será enviada una notificación sobre el suceso a la AAIGC, así como a los Estados de diseño y de fabricación.

**Artículo 3:** La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro al Estado de matrícula por parte del Centro Coordinador de Salvamento de la República de Cuba, figura en la RAC 12 “Búsqueda y Salvamento”.

#### Formato y contenido

**Artículo 4:** La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de los datos siguientes, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

## **CAPÍTULO III Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación**

---

- a) en el caso de accidentes, se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura SINCID; y en el caso de incidentes se utilizará la abreviatura INCID;
- b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d) habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente;
- f) último punto de salida y de aterrizaje de la aeronave, previstos;
- g) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, así como su latitud y longitud;
- h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros: muertos y gravemente heridos;
- i) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente, y los daños que presente la aeronave;
- j) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar a otro Estado;
- k) características físicas del lugar del accidente o incidente, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- l) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la autoridad de investigación de accidentes del Estado; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de estas.

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

### **Idioma**

**Artículo 5:** La notificación se prepara en español o inglés, tomando en cuenta el idioma del receptor, siempre que sea posible hacerlo, sin ocasionar demoras excesivas.

### **Información adicional**

**Artículo 6:** Tan pronto como sea posible, la AAIGC remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

**SECCIÓN SEGUNDA**

Responsabilidad del Estado cubano, como Estado de matrícula, del explotador, de diseño, o de fabricación, al recibir notificación sobre sucesos relacionados con accidentes e incidentes.

**Información — Participación**

**Artículo 7:** La AAIGC acusará recibo de la notificación sobre algún accidente o incidente.

(Ver artículos 1 y 2 del presente capítulo)

**7.1:** Al recibirse la notificación, suministrará al Estado del suceso, tan pronto como le sea posible, la información pertinente de que disponga sobre la aeronave involucrada y su tripulación. Igualmente informará si tiene el propósito de nombrar un representante acreditado, facilitando sus datos para establecer contacto y, si este viajará al Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada

**SECCIÓN TERCERA**

Responsabilidad de la AAIGC como Estado de matrícula ante la ocurrencia de accidentes o incidentes en su territorio, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado

**Envío**

**Artículo 8:** Cuando la AAIGC instituya la investigación de un accidente o incidente, enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en el presente Capítulo, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a) Al Estado del explotador;
- b) al Estado de diseño;
- c) al Estado de fabricación; y
- d) a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2 250 Kg. o se trate de un avión turboreactor.

**Artículo 9:** Las disposiciones con respecto a la notificación de las fases de peligro al Estado de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figuran en la RAC 12.

**SECCIÓN CUARTA**

Responsabilidad de la AAIGC como Estado del explotador, de diseño o de fabricación.

**Información — Participación**

**Artículo 10:** Se acusará recibo de la notificación de un accidente o incidente (véanse los Artículos 1y 2 de este Capítulo).

**10.1:** Al recibir la notificación, se suministrará al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente disponible respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente. Igualmente, se informará si se tiene el propósito de nombrar un representante acreditado, o lo nombrará, por solicitud expresa del Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2 250 Kg., en cuyo caso, brindará los datos para establecer contacto, y, si el representante acreditado estará presente en la investigación, la fecha prevista de su llegada.

*En atención al Anexo 13, Capítulo 5.18, de conformidad con el Capítulo IV de la presente RAC, Sección séptima, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación, podrán cada uno, nombrar un representante acreditado para participar en la investigación*

*De conformidad con el Capítulo IV, Sección séptima de esta RAC, en correspondencia con el Anexo 13 en 5.22, los Estados de matrícula, del explotador, de diseño y de fabricación tienen la obligación de nombrar un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2 250 kg. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación.*

**CAPITULO IV  
INVESTIGACIÓN****Responsabilidad por la institución y realización de la investigación****SECCION PRIMERA****Accidentes o Incidentes que se producen en el territorio del Estado cubano.**

**Artículo 1:** Ante la ocurrencia de un accidente o Incidente, la autoridad cubana de investigación de accidentes(AAIGC) instituirá una investigación con objeto de determinar las circunstancias del suceso, y será responsable de su ejecución a través de La Comisión (CEIAA). No obstante, podrá delegarse total o parcialmente la realización de la misma, en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos, o en determinados casos de incidentes (graves o no), en otra institución nacional. En todo caso la AAIGC, de ser necesario, en coordinación con otras autoridades competentes (AC), o con quien corresponda, empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

1.1: La AAIGC decidirá si instituye una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. En tal sentido, se determinará delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, o, en determinados casos, que incluyen aeronaves pilotadas a distancia y aeronaves con masa de 2250 kg o inferior, en el explotador o prestador de servicios nacional, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, se facilitará la investigación por todos los medios.

1.2: La AAIGC instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga una masa máxima superior a 2 250 kg. Cuando así lo aconsejen las circunstancias, podrá delegarse, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, se emplearán todos los medios al alcance para facilitar la investigación.

**1.3:** Si la AAIGC decidiera no instituir ni realizar la investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, como se especifica anteriormente, el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito a la AAIGC que se le delegue la realización de dicha investigación. Si la AAIGC da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud en los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud podrá asumir la institución y realización de la investigación.

Lo dispuesto anteriormente (en 1.3), no da necesariamente al Estado que hace la solicitud, el derecho de acceso al lugar del accidente, a los restos de la aeronave, ni a ninguna otra prueba o información que se encuentre dentro de la jurisdicción del Estado cubano, sin el debido consentimiento de la AAIGC y la realización de los trámites legales que en ese sentido haya establecido o establezca para el caso específico, el Estado cubano.

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

*Cuando toda la investigación se delega en otro Estado u Organización Regional, se prevé que dichas autoridades se harán responsables de la realización de tal investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP/ECCAIRS. Cuando se delegue parte de la investigación, la AAIGC conservará la responsabilidad de la realización de la misma, a no ser que, por consenso mutuo de las partes involucradas, se tome otro acuerdo.*

*En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, el requisito conforme al capítulo II, 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.*

*En el caso de incidentes graves, se considerará la conveniencia de delegar la investigación en el Estado de matrícula o el Estado del explotador, en particular cuando se trata de sucesos en los que podría ser ventajoso o más práctico que uno de dichos Estados lleve a cabo la investigación.*

*En el Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (Doc. 9946 de la OACI) figura orientación relacionada con el establecimiento y la gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).*

*La delegación de una investigación no exime a la AAIGC de sus obligaciones en el marco de esta RAC.*

*Lo dispuesto anteriormente (en 1.3), no da necesariamente al Estado que hace la solicitud, el derecho de acceso al lugar del accidente, a los restos de la aeronave, ni a ninguna otra prueba o información que se encuentre dentro de la jurisdicción del Estado cubano, sin el debido consentimiento de la AAIGC y la realización de los trámites legales que en ese sentido haya establecido o establezca para el caso específico, el Estado cubano.*

**1.4:** Cuando se produzca un suceso en otro Estado contratante, que no tenga la intención de instituir una investigación respecto al mismo, que involucre a una aeronave matriculada en Cuba o de un explotador del Estado cubano, la AAIGC, al amparo del Anexo 13, Capítulo 5.1.3, considerará solicitar a dicho Estado asumir la institución y realización de la investigación,

**Artículo 2:** El resto de los sucesos ocurridos en el territorio nacional, lo investiga la entidad, bajo cuya jurisdicción suceden, a no ser que la AAIGC interponga otra cosa. En el caso donde intervengan aeronaves extranjeras, la AAIGC determina quién llevará a cabo la investigación.

## SECCION SEGUNDA

### **Accidentes o Incidentes con aeronaves matriculadas en el Estado cubano que se producen en el territorio de un Estado no contratante**

**Artículo 3:** Cuando ocurra un accidente o incidente grave en el territorio de un Estado no contratante, que no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, por el Estado cubano, la AAIGC como Estado de matrícula o, en su defecto, como Estado del explotador, de diseño o de fabricación, instituirá y realizará la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no fuera posible obtener tal colaboración, efectuará la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

**SECCION TERCERA****Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier Estado.****Aeronaves matriculadas en el Estado cubano**

**Artículo 4:** Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de algún Estado, la AAIGC asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación, salvo que la realización de la misma pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado, o a una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.

**4.1:** La AAIGC establecerá contacto con los Estados más próximos al lugar del suceso, en aras de procurar la ayuda que los mismos puedan proporcionar y, del mismo modo, coordinar las acciones que en tal sentido se realizarán de conjunto, tan pronto arribe la representación del Estado cubano al lugar.

**Artículo 5:** Cuando ocurra un accidente en aguas internacionales, próximo a zonas de jurisdicción del Estado cubano, se proporcionará toda la ayuda posible y, del mismo modo, se responderá a las solicitudes del Estado de matrícula, en la medida en que ello sea factible.

**Artículo 6:** Si la AAIGC decidiera no instituir ni realizar la investigación, como se especifica anteriormente en el Artículo 4, del presente capítulo, el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tendrá derecho a solicitar por escrito a la AAIGC la delegación de la realización de dicha investigación, cuestión que habrá de ser respondida en el término de los 30 días subsiguientes, después de lo cual, el Estado que haya hecho la solicitud asumirá la institución y realización de la investigación.

*Lo dispuesto en este artículo no exime a la AAIGC, como Estado de matrícula de sus obligaciones en el marco de lo dispuesto en esta RAC..*

**Aeronaves matriculadas en un Estado no contratante**

**Artículo 7:** Si el Estado de matrícula es un Estado no contratante y no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, el Estado cubano, como Estado del explotador, de diseño o de fabricación, procurará instituir y realizar una investigación, a no ser que, por acuerdo y consentimiento mutuos, se delegue la misma total o parcialmente en otro Estado.

## Organización y realización de la investigación

*El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756) contiene texto de orientación para la organización, realización y control de la investigación*

**SECCION CUARTA**

**Responsabilidad de la autoridad de investigación cubana (AAIGC) al llevar a cabo la investigación**

*Nada en las disposiciones siguientes tiene por finalidad impedir que la AAIGC, al realizar la investigación, solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo fabricantes, explotadores y pilotos.*

**Generalidades**

**Artículo 8:** Para la organización, realización y control de la investigación, se empleará el Manual de la OACI sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756).

**Artículo 9:** La AAIGC cuenta con independencia para la realización de la investigación y de autoridad absoluta para llevarla a cabo, en forma consecuente según lo dispuesto en el Decreto Ley 255 y en la presente RAC. La investigación normalmente comprende siguiente:

- a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- b) la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en la presente Sección Art. 23.
- c) la difusión pública y oportuna de la información sobre los hechos, cuando corresponda;
- d) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- e) de ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y
- f) la redacción del informe final.

**Artículo 10:** Tan pronto como sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La AAIGC 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.

**Artículo 11:** Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones de la presente RAC, será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar culpa o responsabilidad.

*En aras de lograr la separación, la investigación la realizarán especialistas y profesionales de las autoridades estatales, expertos en materia de investigación de accidentes, y los procedimientos judiciales o administrativos los realizan otros expertos apropiados. En tal sentido será necesario coordinaciones pertinentes, según lo indicado más adelante (Coordinación — Autoridades judiciales, Art. 21), entre los dos procedimientos en el lugar del accidente, y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en el presente Capítulo, Art. 23.*

**Artículo 12:** La AAIGC establecerá políticas y procedimientos documentados en los que se detallen las funciones de la investigación de accidentes, donde se incluya la organización, planificación, investigación e informes.

*En el Manual de Políticas y procedimientos de Investigación de Accidentes e Incidentes, se proporciona orientación relativa a las políticas y procedimientos para las investigaciones*

**Artículo 13:** La AAIGC se asegurará de que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de esta RAC, tengan acceso ilimitado a todo material probatorio disponible sin demora.

**Artículo 14:** La AAIGC realizará las coordinaciones necesarias con las Autoridades judiciales, en aras de garantizar la cooperación, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

*La cooperación habrá de lograrse mediante legislación, protocolos, acuerdos o arreglos, y 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.*

**Artículo 15:** En el caso de los accidentes o incidentes que atraigan una gran atención de la opinión pública, la AAIGC publicará la información pertinente sobre los hechos en los primeros días de la investigación.

*Al difundir la información sobre los hechos en los primeros días de la investigación se persigue atender el gran interés público que suscita el accidente o incidente y contribuir a que la información de dominio público sea lo más precisa posible. En el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756), Parte II — Procedimientos y listas de verificación figuran orientaciones sobre los accidentes e incidentes que despiertan más atención del público y sobre los distintos formatos y métodos para la difusión de información.*

**Artículo 16:** En el caso de los accidentes o incidentes que atraigan una gran atención de la opinión pública, la AAIGC publicará un informe preliminar por escrito en un plazo de 30 días a partir del momento en que se produjo el accidente o incidente, que contenga la información constatada sobre los hechos e indique el avance de la investigación.

*En el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756), Parte IV — Redacción de informes se proporcionan orientaciones sobre el propósito, el formato y el contenido del informe preliminar por escrito.*

*Lo expresado en el artículo 16, no tiene por objeto impedir que la AAIGC, al realizar la investigación consulte a los Estados que participen en ella antes de publicar el informe preliminar por escrito.*

*En el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756), Parte IV — Redacción de informes figura una lista de ejemplos de accidentes e incidentes que atraen una gran atención de la opinión pública.*

### **Designación del Investigador/a encargado/a (IIC) y la Comisión Estatal de Investigación.**

**Artículo 17:** En dependencia del tipo y categoría del suceso, se nombrará al IIC por el Ministro del Transporte o el Presidente del IACC. Mediante las coordinaciones pertinentes, se conformará la Comisión que ha de encargarse de la investigación y ésta comenzará sus labores de inmediato.

### **Investigador/a encargado/a-acceso y control**

**Artículo 18:** La IIC o el IIC tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluidos los registradores de vuelo y los registros ATS, así como 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.

*En el caso de un sistema de aeronave pilotada a distancia, el material pertinente que se indica en 5.6 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.*

## Datos registrados — Accidentes e incidentes

### Registradores de vuelo

**Artículo 19:** Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un accidente o incidente. Al realizar la investigación se tomarán las disposiciones necesarias para su lectura sin demora.

**19.1:** En el caso de que no se disponga o no se cuente temporalmente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, se realizarán las coordinaciones pertinentes para utilizar los servicios que, en tal sentido, otros Estados pongan a la disposición, tomando en consideración lo siguiente:

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

*En el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Partes I, II, III y IV figuran los requisitos relativos a las grabaciones de los registradores de vuelo.*

### Grabaciones con base en tierra.

**Artículo 18:** En la investigación de un accidente o incidente se utilizarán de manera efectiva las grabaciones con base en tierra.

*En la RAC 11 Servicios de tránsito aéreo, Cap. VI, figuran los requisitos relativos al registro de datos de vigilancia y comunicaciones ATS.*

### Autopsias.

**Artículo 19:** La AAIGC, al llevar a cabo la investigación de un accidente mortal, se encargará de gestionar con el Instituto de Medicina Legal, la realización de autopsias completas a los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

*En el Manual de medicina aeronáutica (Doc. 8984) y en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756) se proporcionan en detalle orientaciones relativas a las autopsias, conteniendo el primero de ellos directrices detalladas sobre las pruebas de toxicología.*

### **Exámenes médicos**

**Artículo 20:** Cuando corresponda, se practicará a los tripulantes, pasajeros y personal aeronáutico implicados en el accidente, exámenes médicos lo antes posible, bajo la supervisión de la comisión médica aeronáutica de Cuba, o ante personal acreditado por la misma.

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

*En el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc. 8984) figura orientación relativa a exámenes médicos.*

### **Coordinación — Autoridades judiciales**

**Artículo 21:** El presidente (IIC) de La Comisión coordinará con las autoridades judiciales, los procedimientos a seguir sobre el orden de la operación, prestando particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

*Todo posible conflicto entre las autoridades que realicen la investigación y las judiciales, con relación a la custodia de los registradores de vuelo y de sus datos, se solucionará, si se precisa, haciendo que un oficial de la autoridad judicial que, a su consideración cuente con suficiente competencia en el caso tratado y coordinado con La AAIGC, acompañe al personal designado o se encargue de llevar los registros o restos de la aeronave al lugar de su lectura o examen, y esté presente cuando se requiera una modificación de la condición de los restos, teniéndolos así bajo su custodia. En tal caso se harán validar las observaciones que por parte de la Comisión (CEIAA) se precisen, con tal de que el material custodiado conserve las características originales en su contenido, forma y ubicación, hasta que cambie esta condición bajo la anuencia de la AAIGC.*

### **Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación**

**Artículo 22:** Si en el curso de una investigación, se conoce o sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el presidente (IIC), tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

### **Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes**

**Artículo 23:** La AAIGC, al realizar la investigación de un accidente o incidente, no dará a conocer los registros siguientes para fines diferentes a los de la investigación, a menos que la autoridad competente designada determine, de conformidad con el Decreto Ley 255, con sujeción al Anexo 2 a esta RAC, que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:

- a) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas;

b) los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son:

- 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 las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
- 5) 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 accidente o incidente; y
- 6) el proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

**Artículo 24:** La AAIGC determinará si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados anteriormente, cualquier otro, obtenido o generado por ella, como parte de la investigación de un accidente o incidente.

**Artículo 25:** Los registros enumerados, se incluirán en el informe final o en sus anexos, únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de los registros que no sean pertinentes para el análisis, no se divulgarán.

*Los registros citados anteriormente incluyen información relacionada con un accidente o incidente. Si la divulgación o uso de esa información se realiza para fines no necesarios para la seguridad operacional, puede ocasionar que la información no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad operacional de la aviación.*

**Artículo 26:** La AAIGC no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

**Artículo 27:** La autoridad encargada de la investigación se asegurará de que las solicitudes de registros que estén bajo su custodia o control, se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible.

**Artículo 28:** En correspondencia con el artículo anterior, en la medida de lo posible, la AAIGC conservará únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.

**Artículo 29:** La AAIGC adoptará medidas para asegurarse de que el contenido de sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no sea divulgado al público.

**Artículo 30:** Cuando se expida o reciba un proyecto de informe final, se adoptarán medidas para cerciorarse de que no sea divulgado al público.

*El Anexo 2 a la presente RAC contiene otras disposiciones sobre la protección de los registros sobre investigaciones de accidentes e incidentes. Estas disposiciones son basadas en los SARPS, aunque por conveniencia figuran separadamente*

### **Reapertura de la investigación.**

**Artículo 31:** Si después de cerrada la investigación llevada a cabo por la AAIGC, se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, se procederá a reabrirla. Sin embargo, cuando se haya instituido dicha investigación, pero delegado su realización a otro Estado, para que tal Estado reabra la investigación, primero obtendrá el consentimiento de la AAIGC.

*Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial, se localiza posteriormente, la AAIGC evaluará la posibilidad de reabrir la investigación.*

## **SECCION QUINTA**

### **RESPONSABILIDAD DE TODO OTRO ESTADO**

#### **Información- Accidentes e incidentes**

**Artículo 32:** La AAIGC facilitará toda la información pertinente, cuando así sea solicitado por el Estado que realice la investigación de un accidente o incidente.

*Ver al respecto además los Artículos que siguen en esta sección y los de la Sección Sexta.*

*La AAIGC hará las coordinaciones de cooperación pertinentes, para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla con otros Estados para fines de investigación de un accidente o incidente.*

*Cuando la AAIGC disponga de datos de un registrador de vuelo de una aeronave implicada en un accidente o incidente:*

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

**Artículo 33:** La AAIGC facilitará al Estado que realiza la investigación, toda la información pertinente que posea cuando sus instalaciones o servicios hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente grave.

## **SECCIÓN SEXTA**

**Responsabilidad del Estado cubano cuando actúa como Estado de matrícula o Estado del explotador**

**Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves**

**Artículo 34:** En caso de que una aeronave bajo control del Estado cubano, bien sea como Estado de matrícula o del explotador, implicada en un accidente o incidente grave, aterrice en el territorio de un Estado que no sea el del suceso, a solicitud del Estado que realiza la investigación, se proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

*Para el cumplimiento de lo anterior, se podrá solicitar la cooperación de cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo.*

**Información orgánica**

**Artículo 35:** Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, se proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

**SECCION SEPTIMA****Participación en la investigación**

*Nada de lo expresado en la presente regulación implica que el representante acreditado y los asesores de otro Estado, hayan de estar siempre presentes, cuando es el Estado cubano el que lleva a cabo la investigación.*

**Participación de los Estados de matrícula, del explotador, de diseño y de fabricación, cuando se lleve a cabo una investigación por la AAIGC.**

**Derechos**

**Artículo 36:** El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación podrán respectivamente, nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

*Nada de lo regulado: en este artículo 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.*

**Artículo 37:** El Estado de matrícula o el del explotador podrá nombrar un asesor propuesto por el explotador para asistir a su representante acreditado.

**Artículo 38:** Cuando ni el Estado de matrícula ni el del explotador nombren a un representante acreditado, la AAIGC, podrá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos que se indiquen para la investigación.

**Artículo 39:** El Estado de diseño y el Estado de fabricación, podrán 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.

**Artículo 40:** Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, la AAIGC, podrá invitar a las organizaciones encargadas del

diseño de tipo y del montaje final de la aeronave, a que participen en la investigación, sujetas a los procedimientos señalados para dicha actuación.

### Obligaciones

**Artículo 41:** Cuando la AAIGC, al realizar la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de masa máxima de más de 2250 kg, solicite expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, los Estados interesados podrán designar cada uno un representante acreditado. (A 13, 5.22)

*Lo dispuesto en el Artículo anterior, no trata de impedir que la AAIGC solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave, que nombre representantes acreditados cuando considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.*

*Nada de lo dispuesto en el Artículo 41, trata de impedir que la AAIGC solicite al Estado de diseño y al Estado de fabricación, que presten ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en el mismo.*

### Participación de otros Estados

#### Derechos

**Artículo 42:** Todo Estado que, a petición de la AAIGC, cuando se lleva a cabo una investigación, facilite información, instalaciones y servicios o asesores, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.

**42.1** Asimismo, cuando desde el Estado cubano se facilite, a petición del Estado que realice la investigación, información, instalaciones y servicios o asesores, en virtud de ello, si así lo estima, nombrará un representante acreditado para que participe en la misma.

*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 Estado cubano como Estado del explotador, podrá también ser invitado a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.*

### Prerrogativa del representante acreditado

#### Asesores

**Artículo 43:** Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado, tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación por la AAIGC.

*Nada de lo expresado anteriormente trata de impedir que un Estado que participa en una investigación, llevada a cabo por la AAIGC, solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia y nombrar a tales personas como asesores de su representante acreditado.*

*La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, está prevista en la RAC 9 (Anexo 9 OACI—Facilitación). La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada. La entrada del personal de investigación y el equipo puede facilitarse mediante el establecimiento de acuerdos previos entre la autoridad de investigación de accidentes y las autoridades de inmigración y aduanas del Estado*

Respecto de lo anterior, se establecerán acuerdos previos entre la AAIGC y las autoridades de inmigración y aduanas del Estado, en aras de facilitar la entrada del personal de investigación y el equipo.

**43.1:** 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 labor de dichos representantes.

### Participación

**Artículo 44:** La participación en la investigación confiere el derecho de participar, bajo el control del investigador encargado, en todos los aspectos de la misma 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, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional; e
- 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 "Participación de otros Estados", expuesto más arriba.*

*La participación ha de acomodarse a los procedimientos del Estado cubano vigentes, referentes a la investigación o actuando como parte de ella.*

*La reunión y registro de información no necesariamente se aplazará hasta la llegada del representante acreditado.*

*Nada en esta norma impide que la AAIGC, al realizar la investigación, confiera en materia de participación, prerrogativas adicionales a las enumeradas anteriormente (Art. 42).*

*Los documentos pertinentes aludidos en el inciso e) también incluyen documentos tales como los informes sobre exámenes de componentes o estudios realizados en el marco de la investigación.*

### Obligaciones

**Artículo 45:** Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) Proporcionarán a la AAIGC toda la información pertinente de que dispongan; y
- b) no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito de la AAIGC.

*Ninguna disposición en la presente norma impide la rápida divulgación de los hechos, siempre que ello haya sido bajo el consenso o expresamente autorizado por la AAIGC, ni que los representantes acreditados informen a sus respectivos Estados para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.*

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

#### **Derechos y prerrogativas**

**Artículo 46:** Un Estado que tenga especial interés en un accidente investigado por la AAIGC, por haber perecido o sufrido lesiones graves nacionales del mismo, tendrá derecho a nombrar a un experto, el cual gozará de las siguientes prerrogativas:

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información fáctica pertinente que se apruebe para divulgación al público, así como la información sobre el progreso de la investigación; y
- c) recibir copia del informe final.

**46.1** Esto no impedirá que el mencionado Estado también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes del mismo.

*En el Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9973) se proporcionan directrices relativas a dicha asistencia*

**Artículo 47:** La AAIGC al realizar la investigación divulgará, al menos durante el primer año de la investigación, información fáctica comprobada e indicará el progreso de la investigación de manera oportuna.

## CAPÍTULO V INFORME FINAL

*Se utilizará principalmente el formato del informe final que figura en el Anexo 1 a la presente RAC, aunque puede adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente*

### SECCIÓN PRIMERA

Responsabilidad de la AAIGC, cuando otro Estado realiza la investigación

#### Divulgación de la información — Consentimiento

**Artículo 1:** No se circulará, publicará ni se permitirá acceso a proyecto de informe alguno ni parte del mismo, o ningún documento obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso del Estado que realizó dicha investigación, a menos que éste último, ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

### SECCION SEGUNDA

Responsabilidad de la AAIGC al realizar la investigación

#### Consultas

**Artículo 2:** La AAIGC enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes, invitándoles a que lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

- a) Estado que instituyó la investigación;
- b) Estado de matrícula;
- c) Estado del Explotador;
- d) Estado de diseño;
- e) Estado de fabricación;
- f) Todo Estado que participó en la investigación de acuerdo con el Capítulo IV.

**2.1** El período de consulta habitual será de 30 días a partir de la fecha de la carta de envío. El Estado que realiza la investigación ampliará el período de consulta a sesenta días si el Estado al que se invita a formular comentarios le notifica la necesidad de disponer de más tiempo. Si desde otros Estados se reciben comentarios, en el período de consulta, se enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado que los formuló, se adjuntarán a dicho informe. Si no se recibe comentario,s en el período de consulta, se hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 4, a menos que los otros Estados interesados hayan convenido con la autoridad de investigación cubana, en una prórroga de dicho período de tiempo.

*Nada que figure en la presente norma, está destinado a impedir que La AAIGC, al realizar la investigación consulte a otros Estados, tales como aquellos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación, de conformidad con el Capítulo IV, Sección Séptima.*

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

*Para el envío del proyecto de informe final a los Estados destinatarios, se utilizará el medio más adecuado y más rápido disponible, tal como facsímile, correo electrónico, servicio de mensajería o correo urgente.*

*Las recomendaciones sobre seguridad operacional previstas se incluirán en el proyecto de informe final.*

**Artículo 3:** La AAIGC enviará si se precisa, por intermedio del Estado del explotador, de diseño y de fabricación, una copia del proyecto de informe final al explotador, a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave respectivamente, para que, si así lo consideran, presenten comentarios sobre dicho proyecto.

### **Estados que reciben la información**

**Artículo 4:** La AAIGC, una vez conciliado los criterios del proyecto de informe final, enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

- a) al Estado que instituyó la investigación;
- b) al Estado de matrícula;
- c) al Estado del Explotador;
- d) al Estado de diseño;
- e) al Estado de fabricación;
- f) a todo Estado que haya participado en la investigación;
- g) a todo Estado del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y
- h) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

### **Difusión del Informe Final**

**Artículo 5:** En pro de la prevención de accidentes, cuando se realice la investigación de un accidente o incidente, la AAIGC, pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible, tratando de que sea en un plazo término de doce (12) meses.

*Para poner a disposición del público el informe final, éste se publicará en el sitio web del IACC-AIG, al cual se accede a través de la Internet y no necesariamente en forma impresa*

**Artículo 6:** Si, el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, se publicará una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

**6.1:** Si la AAIGC, por alguna circunstancia que lo impidiera, o porque le es de mejor proceder, no puede poner a disposición del público el informe final o una declaración provisional dentro de un plazo razonable, los otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a solicitar por escrito el consentimiento expreso para difundir una declaración que contenga las cuestiones de seguridad operacional que haya suscitado la información disponible. Si la AAIGC formulara la respuesta sobre su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud podrá difundir dicha declaración, después de coordinarse con los Estados participantes.

*El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756), Parte IV — Redacción de informes contiene orientación sobre lo que puede constituir un “plazo razonable” para que un Estado ponga a disposición del público un informe final y/o una declaración provisional.*

#### **Difusión internacional del informe final**

Cuando se ha hecho público un informe final sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg., la AAIGC enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final.

*El informe final se enviará a la OACI en idioma español, con arreglo al modelo que figura en el Anexo 1 de esta regulación.*

*Los informes finales se registran en una base de datos central de la OACI, la biblioteca electrónica de informes finales, que es de acceso público.*

*La copia del informe final que se envíe a la OACI se preparará preferentemente en formato electrónico a fin de facilitar su inclusión en la biblioteca electrónica de informes finales.*

#### **Recomendaciones en materia de seguridad operacional**

**Artículo 7:** La AAIGC recomendará, en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, 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.

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

**8.1:** Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, se tendrá precedencia como Estado que la conduce. No obstante, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación, tendrán derecho a formular dichas recomendaciones, después de las coordinaciones pertinentes.

*Una coordinación efectiva del proyecto de recomendaciones sobre seguridad operacional evitaría que los otros Estados que participan en la investigación expidan recomendaciones conflictivas al respecto.*

**Artículo 8:** Cuando se realicen investigaciones de accidentes o incidentes, se enviará, de ser necesario, en carta de envío fechada, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional dimanantes de dichas 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.

*Si los informes finales comprenden recomendaciones de seguridad operacional dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esta Organización, se adjuntará a ellos una carta indicando las medidas concretas que se proponen.*

**9.1** Cuando se realice alguna recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC), se comunicará a la OACI la formulación de dicha recomendación y sus respuestas, por carta de envío fechada, aun cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

*En el Anexo 13 se plantea que la SRGC y las respuestas se registran en una base de datos central de la OACI puesta a disposición del público.*

## SECCIÓN TERCERA

Responsabilidad de la AAIGC al recibir o formular recomendaciones en materia de seguridad operacional

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

**Artículo 9:** Cuando se reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado se comunicará, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, al Estado que haya formulado la propuesta, las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

*Nada de lo expuesto en esta norma impide a la autoridad de investigación a que, durante la realización de una investigación, formule propuestas de medidas preventivas, aparte de las recomendaciones que sobre seguridad operacional, haya recibido o indicado*

**Artículo 10:** La AAIGC, al llevar a cabo una investigación o formular una recomendación en materia de seguridad operacional, implantará procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación. A su vez, obrará en consentimiento hacia las formulaciones que, en tal sentido, puedan presentar otros Estados., de acuerdo a la norma precedente.

**Artículo 11:** La AAIGC, al recibir una recomendación en materia de seguridad operacional, implantará procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

*El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte IV — Redacción de informes, (Doc 9756), contiene directrices para la definición, formulación y seguimiento de recomendaciones de seguridad operacional.*

## CAPITULO VI NOTIFICACIÓN ADREP

*En el Adjunto B se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes*

*Las disposiciones de este capítulo pueden requerir la elaboración de dos informes separados respecto de cualquier accidente o incidente:*

- a) *Informe preliminar;*
- b) *Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.*

*Siempre que sea posible, toda información relacionada con este capítulo, se hará utilizando el sistema ECCAIRS.*

### SECCION PRIMERA Informe Preliminar

#### **Responsabilidad de la AAIGC al realizar la investigación**

##### **- Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg**

**Artículo 1:** Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg., la AAIGC enviará el informe preliminar:

- a) al Estado de Matricula o 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; y
- f) a la Organización de Aviación civil internacional.

##### **- Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos**

**Artículo 2:** Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en el artículo anterior y de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados la CEIAA o, en su defecto, la AAIGC, enviará el informe preliminar:

- a) al Estado de Matricula o del Suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación; y

e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

### **Idioma**

**Artículo 3:** El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en español, a no ser que haya una solicitud que justifique, bajo consenso y posibilidad de la AAIGC, la confección de dicho informe, en otro idioma de trabajo de la OACI.

### **Despacho**

**Artículo 4:** El informe preliminar se enviará por facsímile, correo electrónico o correo aéreo dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente, a menos que se haya enviado anteriormente el informe de datos sobre el accidente/incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe se enviara tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible.

## **SECCION SEGUNDA**

Informe de datos sobre accidentes/ incidentes de aviación

### **Responsabilidad de la AAIGC cuando realiza la investigación**

#### **- Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg**

**Artículo 5:** Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2250 Kg., la AAIGC enviará lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la OACI.

### **Información adicional**

**Artículo 6:** La AAIGC suministrará a otros Estados, previa solicitud, información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

#### **- Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg**

**Artículo 7:** Cuando se trate de un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5700 Kg, se enviará lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la OACI.

*Véase el adjunto C a este documento, donde figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional y nuestro país en particular, en sus estudios de prevención de accidentes.*

## CAPITULO VII MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

*Además de las disposiciones del presente capítulo, otras disposiciones relativas a la promoción de la prevención de accidentes, mediante la recopilación y el análisis de datos de seguridad operacional y un rápido intercambio de información sobre seguridad operacional, como parte del programa estatal de seguridad operacional (SSP), se incluyen en la RAC 19 “Gestión de la Seguridad Operacional” y, para estos efectos, se aplican a la presente RAC. En el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859, figura información más amplia.*

### **Bases de datos y medidas preventivas**

**Artículo 1:** La AAIGC establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes, mediante un sistema de recolección y análisis de sucesos operacionales, para dar seguimiento a las constataciones, reportes voluntarios, notificación de accidentes e incidentes, que se actualizará a través del ECCAIRS y el empleo de otras vías, para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, y para determinar las medidas preventivas necesarias.

*La información adicional para fundamentar las medidas preventivas puede figurar en los informes finales sobre accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.*

**Artículo 2:** Los funcionarios encargados de la aplicación del SSP tendrán acceso a la base de datos de accidentes e incidentes citada en el presente Artículo, en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

*La base de datos de accidentes e incidentes, podrá estar incluida en otra sobre seguridad operacional, que puede referirse a una o varias bases de datos. En la RAC 19 — Gestión de la seguridad operacional, figuran otras disposiciones relativas a la base de datos sobre seguridad operacional. Además, en el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859) figura orientación adicional.*

**Artículo 3:** Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, se tendrán en cuenta las provenientes de diversas fuentes, incluidas las de los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, se transmitirán también a la autoridad encargada de la investigación de accidentes de ese Estado.

**ANEXO 1**  
**FORMATO DEL INFORME FINAL**  
(Véase el Capítulo V)

**FINALIDAD**

Este formato tiene por objeto presentar el informe final de manera apropiada y uniforme.

*En el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756, P IV), se encontrarán indicaciones detalladas para completar cada sección del informe final*

**FORMATO**

**Título.** El informe final llevará un título que comprenda:

Nombre del explotador; fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave; lugar y fecha del accidente o incidente.

**Sinopsis.** A continuación del título figura una sinopsis en la que se describe brevemente toda la información pertinente relativa a la:

notificación del accidente a las autoridades nacionales y extranjeras, según competa, identificación de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y representación acreditada; organización y marcha de la investigación; autoridad que expide el informe y fecha de publicación;

y termina con un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

**Cuerpo.** El cuerpo del informe final comprende los siguientes títulos principales:

1. Información sobre los hechos.
2. Análisis.
3. Conclusiones.
4. Recomendaciones sobre seguridad operacional.

Cada título consiste en un cierto número de subtítulos, como se indica a continuación:

**Anexos.** Los que corresponda.

*Al preparar el informe final utilizando el presente modelo, se tendrá en cuenta:*

*a) incluir bajo el título correspondiente toda la información pertinente para comprender la información sobre los hechos, los análisis y las conclusiones;*

*b) cuando no se disponga de información con respecto a algún punto de 1.- "Información sobre los hechos" - expuesto más abajo- o cuando la misma no sea pertinente a las circunstancias que dieron lugar al accidente, incluir una nota con este objeto en la Subsección que corresponda.*

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

**1.1 Reseña del vuelo.** Breve descripción que contenga la información siguiente:

— Tipo de aeronave, matrícula, operador, Número del vuelo, tipo de operación, último punto de salida, hora de salida (local o UTC), y punto de aterrizaje previsto.

— Preparación del vuelo, descripción del vuelo y de los hechos que condujeron al accidente, incluida la reconstrucción de la parte de la trayectoria de vuelo pertinente, si es apropiado.

— Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local o UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche.

**1.2 Lesiones a personas.** Consíganse los datos siguientes, (en números):

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

*Las lesiones mortales incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente. La lesión grave se define en el Capítulo I de esta RAC.*

**1.3 Daños sufridos por la aeronave.** Breve exposición de los daños sufridos por la aeronave en el accidente (destruida, con graves daños, con ligeros desperfectos o intacta).

**1.4 Otros daños.** Breve descripción de los daños sufridos por objetos que no sean la aeronave.

**1.5 Información sobre el personal:**

a) Información pertinente relativa a cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo: edad, validez de las licencias, habilitaciones, revisiones reglamentarias, experiencia de vuelo (total y por tipo) e información pertinente sobre las horas de servicio.

b) Breve reseña de los títulos y experiencia de los demás tripulantes.

c) Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento, etc., cuando corresponda.

**1.6 Información sobre la aeronave:**

a) Breve descripción sobre las condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave (incluirse una indicación de las deficiencias conocidas con anterioridad al vuelo y de las surgidas durante el mismo, en el caso de que hayan tenido influencia en el accidente).

b) Breve exposición sobre la performance, si es pertinente, y respecto a si la masa y el centro de gravedad se hallaban dentro de los límites prescritos, durante la fase de operación en que ocurrió el accidente. (De no ser así y en el caso de que hubiesen tenido influencia en el accidente, se darán detalles al respecto).

c) Tipo de combustible utilizado

**1.7 Información meteorológica**

a) Breve exposición del estado atmosférico correspondiente a las circunstancias, incluidos el pronóstico y las condiciones reales, indicando la información meteorológica de que disponía la tripulación.

b) Condiciones de la luz natural en el momento de producirse el accidente (luz del sol, luz de la luna, crepúsculo, etc.).

**1.8 Ayudas para la navegación.** Información pertinente sobre las ayudas para la navegación, comprendidas las ayudas para el aterrizaje, tales como ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ayudas terrestres visuales, etc., y su eficiencia en aquel momento.

**1.9 Comunicaciones.** Información pertinente sobre las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico y del servicio fijo aeronáutico y su eficacia.

**1.10 Información de aeródromo.** Información pertinente referente al aeródromo, a sus instalaciones y servicios y al estado de los mismos, o al área de despegue o de aterrizaje, si no se tratara de un aeródromo.

**1.11 Registradores de vuelo.** Ubicación del registrador de vuelo en la aeronave, su estado después de recuperado y datos pertinentes facilitados por el mismo.

**1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.** Información general sobre el lugar del accidente y la forma en que quedaron distribuidos los restos; fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrecto de los componentes. No se darán detalles referentes al lugar y estado de los diferentes elementos, a no ser que sea necesario indicar una rotura de la aeronave sobrevenida con anterioridad al impacto. Los diagramas, cartas y fotografías, se incluirán en esta sección o serán agregadas en los anexos según se considere, en aras de una mejor interpretación y entendimiento del aspecto tratado.

**1.13 Información médica y patológica.** Breve descripción de los resultados de la investigación emprendida y datos pertinentes obtenidos de ella.

*La información de carácter médico relacionada con las licencias de la tripulación de vuelo, será incluida en: 1.5 "Información sobre el personal".*

**1.14 Incendio.** En el caso de que se hubiese declarado un incendio, información sobre las causas del mismo y sobre el equipo extintor utilizado, así como de su eficacia.

**1.15 Supervivencia.** Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en que se hallaban la tripulación y pasajeros en relación con las heridas sufridas; rotura de estructuras tales como asientos y herrajes de fijación de los cinturones de seguridad.

**1.16 Ensayos e investigaciones.** Breve indicación de los resultados de los ensayos e investigaciones que haya sido necesario practicar.

**1.17 Información orgánica y de dirección.** Información pertinente de las entidades y administraciones que influyen en las operaciones de las aeronaves. Las entidades comprenden, el explotador; los servicios de tránsito aéreo, los organismos que prestan servicios de aerovías, aeródromo y meteorológicos; y las autoridades normativas. La información podrá incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, la estructura y funciones de las entidades, sus recursos, situación económica, criterios y normas administrativas y su marco normativo.

**1.18 Información adicional.** Otra información pertinente no incluida en 1.1 a 1.17.

**1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.** Cuando se hayan utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la razón del empleo de esas técnicas, y mencionense al mismo tiempo sus características principales, así como al describir los resultados en las subsecciones apropiadas 1.1 a 1.18.

## 2. ANÁLISIS

Se analizará, según proceda, únicamente la información documentada en 1. — “Información sobre los hechos”, y que sea pertinente para la determinación de conclusiones, causas y/o factores contribuyentes.

## 3. CONCLUSIONES

Serán enumeradas las conclusiones, causas y/o factores contribuyentes establecidos en la investigación. La lista de causas y/o factores contribuyentes comprenderá tanto las causas inmediatas, como las otras más profundas endémicas del sistema y/o los factores contribuyentes.

*Como se establece en el Cap. V, el formato del informe final de este Anexo, puede adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente. Por consiguiente, se utilizarán “causas” o “factores contribuyentes”, o ambos, en las Conclusiones.*

## 4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

Será formulada brevemente, según proceda, toda recomendación efectuada con el objeto de prevenir un accidente, así como se identificarán las medidas que en materia de seguridad operacional se hayan aplicado.

## ANEXOS

Será incluida, si procede, cualquier otra información pertinente considerada necesaria para la comprensión del informe.

## ANEXO 2 PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(Véase el Capítulo IV)

### 1. INTRODUCCIÓN

*La divulgación o el uso de los registros citados en el Capítulo IV, Sección cuarta, Art. 23, en procesos penales, civiles, administrativos o disciplinarios, o su divulgación al público, puede tener consecuencias adversas para las personas u organizaciones involucradas en accidentes e incidentes, probablemente causando su renuencia o la de otros, a cooperar con las autoridades de investigación de accidentes en el futuro. La determinación sobre la divulgación o el uso de dichos registros, está concebida para tener en cuenta estos aspectos.*

**1.1.** De conformidad con el comentario precedente, las disposiciones especificadas en este anexo tienen por objeto:

- a) Propiciar la realización de propuestas por la AAIGC en la formulación de leyes, reglamentos y política nacional para proteger apropiadamente los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes; y
- b) brindar asistencia a las autoridades competentes en la adopción de las medidas dispuestas en el *Capítulo IV, Sección cuarta*.

**1.2.** En el presente Anexo:

- a) Prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, se refiere a la determinación, por la autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo IV, Sección Segunda, del impacto que podría producir la divulgación o el uso de los registros de las investigaciones de accidentes o incidentes en las investigaciones actuales o futuras; y
- b) por registros se entiende a uno o varios de los citados en el Capítulo IV, Sección cuarta, Art. 23.

*La RAC 19 —Gestión de la seguridad operacional, contiene disposiciones sobre el uso y protección de la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, distintas a los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes.*

### 2. GENERALIDADES

**2.1.** Se aplicarán las protecciones establecidas en el Cap. IV y en este anexo, a la grabación completa de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje y de los registradores de imágenes de a bordo, así como toda transcripción de dichas grabaciones. Estas protecciones se aplicarán desde el momento de la ocurrencia de un accidente o incidente y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final correspondiente.

**2.2.** Se aplicarán las mismas protecciones a los demás registros citados en el Capítulo IV y en este Anexo. Estas protecciones se aplicarán desde el momento en que queden bajo la

custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes y continuarán después de la publicación del informe final.

### **No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público**

**2.3.** La AAIGC tomará medidas para que no se divulgue al público el contenido del sonido de las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje, así como el contenido de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, de conformidad con lo estipulado en el Capítulo IV, de la presente RAC, tales como:

- a) la prevención de la divulgación mediante la adopción de leyes, reglamentos y políticas nacionales; o
- b) la adopción de protecciones autorizadas como medidas cautelares, procesos a puerta cerrada o audiencias en cámara; o
- c) prevención de la divulgación de registros, con medios técnicos como la codificación o sobre-escritura, antes de devolver a los propietarios los registradores de la voz en el puesto de pilotaje o los registradores de imágenes de a bordo.

*Las grabaciones ambientales de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas en los SARPS contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago, como las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje y las grabaciones de imágenes de a bordo, pueden percibirse como una invasión de la privacidad del personal de operaciones si se divulgan o usan para fines diferentes a aquellos para los que se efectuaron dichas grabaciones.*

## **3. AUTORIDAD COMPETENTE**

**3.1** De conformidad con lo planteado en el A 13, en 5.12 y la RAC 13, Capítulo IV, Sección cuarta, se requiere que, al nivel estatal correspondiente, se designe a una o varias autoridades competentes adecuadas para la tarea de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

*Por circunstancias diversas podrán designarse distintas autoridades competentes. Por ejemplo, la autoridad competente designada para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en procesos penales o civiles podría ser una autoridad judicial. Podría asignarse a otra autoridad competente para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en casos en los que la solicitud de divulgación tenga como fin facilitar el acceso del público.*

## **4. ADMINISTRACIÓN DE LAS PRUEBAS DE EQUILIBRIO DE LOS INTERESES EN CONFLICTO**

**4.1.** Tratándose de una solicitud para divulgar o usar un registro en un proceso penal, civil, administrativo o disciplinario, antes de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente estará convencida de que, sin dicho registro, no puede determinarse algún hecho esencial en cuestión en el proceso.

*Hecho esencial en cuestión, es un término jurídico empleado para referirse a un hecho que es significativo o fundamental para el asunto en cuestión, alegado por una de las partes y disputado por la otra, y que ha de determinar la autoridad competente que administra la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.*

**4.2** Al administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente tendrá en cuenta factores como:

- a) el propósito para el cual se creó o generó el registro;
- b) el uso que se propone darle el solicitante a dicho registro;
- c) si los derechos o intereses de un individuo o una organización se verán adversamente afectados por la divulgación o uso de dicho registro;
- d) si el individuo u organización con los que se relaciona dicho registro ha dado su consentimiento para que se otorgue acceso al registro;
- e) si se cuenta con las salvaguardias adecuadas para restringir la divulgación o el uso ulterior de dicho registro;
- f) si dicho registro se ha desidentificado, resumido o consolidado, o si es posible hacerlo;
- g) si hay una necesidad urgente de acceder a dicho registro para prevenir un riesgo grave para la salud o la vida;
- h) si dicho registro tiene carácter delicado o restrictivo; y
- i) si el registro indica de manera razonable que el accidente o incidente pudo haber sido causado por un acto u omisión que, en virtud de las leyes y reglamentos nacionales, es considerado como una negligencia grave, un acto doloso o perpetrado con intención criminal.

*La administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto puede realizarse una vez para determinada categoría de registros, y los resultados podrán incorporarse en las leyes y reglamentos nacionales.*

*La autoridad competente podrá requerir administrar una prueba de equilibrio de los intereses en conflicto para determinar si ha de permitir que se divulgue un registro, y otra prueba separada de equilibrio de los intereses en conflicto, para determinar si se ha de permitir el uso de un registro.*

*En el Manual sobre la protección de la información sobre seguridad operacional, Parte I – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes (Doc. 10053), figuran textos de orientación sobre la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.*

## **5. REGISTROS DE DECISIONES**

**5.1** La AAIGC registrará las razones de la determinación a la que llegó la autoridad competente involucrada, luego de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, así como que ésta las pondrá a disposición, con objeto de remitirse a ellas cuando sea necesario para decisiones subsiguientes.

*Se considerará la factibilidad de transmitir las decisiones registradas a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo, para que se archiven en una base de datos pública.*

## **6. INFORME FINAL**

**6.1.** A fin de limitar el uso del informe final para fines que no sean la prevención de accidentes e incidentes, se considerará:

- a) instituir una investigación independiente para dichos otros fines; o
- b) diferenciar entre las partes del informe final a fin de permitir el uso de información fáctica allí contenida impidiendo a la vez el uso de análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional para atribuir la culpa o la responsabilidad; o
- c) prevenir el uso de informes finales como pruebas en procesos de atribución de la culpa o la responsabilidad.

*De conformidad con el Capítulo V, Sección Segunda, de la presente RAC, los informes finales se pondrán a disposición del público en pro de la prevención de accidentes y no están sujetos a la protección contemplada en el Capítulo IV. Sin embargo, el uso de partes del informe final, en particular los análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional, como pruebas ante tribunales nacionales con el propósito de atribuir la culpa o la responsabilidad, es contrario a los fines para los cuales se realizó la investigación.*

## **7. PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES**

**7.1.** En aras de la seguridad operacional, la AAIGC, de conformidad con el Capítulo II, Sección primera, Art. 1 y 2 de la presente RAC, habrá de gestionar la necesidad de evitar que se obligue al personal de investigación a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios, por considerarse contraproducente a la esencia de los propósitos de la investigación.

**ANEXO 3**  
**COMISIÓN ESTATAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN (LA COMISIÓN/CEIAA)**

(Véase el Capítulo IV)

La investigación de accidentes es parte de las actividades que se realizan en el marco de la Gestión de la Seguridad Operacional, por lo que la calidad en la investigación de accidentes que ocurran en el territorio nacional con aeronaves cubanas o extranjeras, así como sucesos de este tipo en el extranjero donde se vean involucradas aeronaves cubanas, reviste importancia de carácter estatal.

Por ser un proceso complejo y específico, se requiere que las Comisiones de Investigación encargadas, estén en capacidad de considerar un gran número de factores (situaciones, condiciones, actuaciones, omisiones, etc.), con el objetivo de interrelacionarlos, analizar y establecer las causas que dieron lugar a los sucesos, por lo que estarán compuestos por especialistas capacitados y experimentados en la investigación de accidentes de aviación, con características personales que les permitan hacer análisis profesionales y profundos, observando perseverancia en la investigación.

En consonancia con el párrafo precedente se ha procedido a formular la institución de una Comisión Estatal de Investigación de Accidentes de Aviación-CEIAA (LA COMISIÓN), que actuará de forma ad hoc, cuyas funciones, alcance y composición se especifican en la Resolución No.404/2018, del Ministro del Transporte, de fecha 7 de diciembre de 2018.

En atención a lo anterior, el IACC mantendrá preparados y actualizados especialistas en la investigación de accidentes e incidentes, con el fin de participar en las comisiones creadas a tales efectos, con tal de alcanzar resultados óptimos, que coadyuven al mejoramiento de la seguridad operacional.

Cuando ocurra un accidente o incidente- grave o no -, se procederá, según se considere, a la institución y realización de la investigación, en cuyo caso se activará “La Comisión” (CEIAA) y se designará el investigador encargado (IIC) por el Ministro del MITRANS o el presidente del IACC, según la categoría del suceso, que será Presidente de La Comisión, indicándose por el MITRANS, si así lo considera, el personal del Grupo de inspectores a su nivel, así como se aprobará por el presidente del IACC, propuestos por los jefes de Direcciones o Departamentos del IACC, al resto de los miembros de dicha comisión.

La CEIAA, una vez creada, trabajará de forma independiente.

Los especialistas designados para formar parte de la CEIAA, dejarán las otras tareas que estén atendiendo en ese momento y dedicarán su tiempo, fundamentalmente, a la investigación, excepto que por algún motivo pertinente, el avance de la misma permita que de forma temporal y bajo la anuencia del IIC, pudieran atender otras direcciones, sin detrimento de la calidad de esta labor. En caso de que algún miembro de La Comisión se vea impedido, tanto temporal como de forma permanente, de continuar como tal, será sustituido de ser necesario, con la aprobación del IIC. El IIC nombrará los miembros adjuntos que se consideren, los cuales actuarán de acuerdo a las necesidades, conjugando su desempeño con la labor que realizan por su especialidad y de ellos

preferentemente, se seleccionarán los sustitutos de los miembros permanentes, cuando se requiera para la continuación o mejor desarrollo del desempeño de la CEIAA.

La CEIAA partirá en el menor plazo posible hacia el lugar del suceso y valorará las circunstancias siguientes:

- a) Si existían Mercancías Peligrosas en la aeronave;
- b) delimitación de la zona afectada y el control del paso hacia ella;
- c) toma de fotos de las pruebas transitorias;
- d) la coordinación con las otras autoridades en el lugar del accidente;
- e) la colección de los medios de control objetivo utilizando personal especializado;
- f) la toma de declaraciones a testigos, anotando sus nombres, direcciones y otros datos de interés para la investigación.

Los miembros de la CEIAA trabajarán prioritariamente en la investigación del suceso, o se dedicarán a tiempo completo a ello, excepto por circunstancias de fuerza mayor (espera por recuperación de testigos esenciales, pruebas de laboratorios, respuesta de expertos extranjeros, obtención de datos que requiera tiempo, etc.) y serán eximidos de otras responsabilidades, mientras estén en dicha función, hasta tanto se concluya el Informe final, lo cual tratará de obtenerse antes del año de ocurrido el suceso.

Ante la ocurrencia de un accidente, se fomentarán y desarrollarán buenas relaciones entre la CEIAA y las otras dependencias que participan en el siniestro, como son los representantes policiales, servicios de salvamento y extinción de incendio, Defensa Civil, Instituto de Medicina Legal, MINFAR, etc.

La coordinación será:

- a) Con los representantes policiales, la protección y custodia de las pruebas y restos de la aeronave;
- b) con Medicina Legal, la identificación de las víctimas y autopsia de estas;
- c) con la base de reparaciones de aeronaves (BRA) y otras entidades, con la capacidad y certificación correspondientes, para exámenes y ensayos;
- d) con el MINSAP, para atención a las víctimas y posibilidades de obtener información de ellas;
- e) con criminalística, para el análisis de piezas y circunstancias del accidente.

## ADJUNTO A

**DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO CUBANO, COMO ESTADO DEL EXPLOTADOR, RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS**

Las normas y métodos recomendados del Anexo 13— Investigación de accidentes e incidentes de aviación, bajo cuyo contexto ha sido formulada la presente RAC-13, la cual asume por suyo, en la forma descrita a continuación, el contenido de este documento, se elaboraron cuando el Estado de matrícula y el Estado del explotador eran Normalmente el mismo. Últimamente, sin embargo, se conciertan mundialmente acuerdos de arrendamiento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales, de modo que, en muchos casos, el Estado del explotador no es el Estado de matrícula.

Los acuerdos de arrendamiento o intercambio incluyen algunas veces el suministro de tripulaciones de vuelo por el Estado de matrícula. Sin embargo, más a menudo, el Estado del explotador proporciona las tripulaciones de vuelo, y las aeronaves se explotan con arreglo a la legislación nacional de dicho Estado. Igualmente, de estos acuerdos surge una variedad de arreglos de aeronavegabilidad de las aeronaves. La responsabilidad en lo relativo a aeronavegabilidad puede corresponder, entera o parcialmente, al Estado del explotador o al Estado de matrícula. Algunas veces el explotador, obrando de conformidad con el sistema del control de aeronavegabilidad especificado por el Estado de matrícula, se hace cargo del mantenimiento y de conservar los respectivos registros.

Cuando ocurra un accidente o incidente en territorio bajo jurisdicción del Estado cubano, se obrará en relación con lo planteado en los Capítulos III y IV, o en el caso donde se haya asumido la responsabilidad de la seguridad de la aeronave involucrada, se tendrá en cuenta, además, los arreglos del presente Adjunto, según corresponda. Asimismo, se tratará de que el Estado que realice la investigación, disponga lo antes posible de todos los documentos y demás información pertinente.

En todo caso, la AAIGC tendrá acceso a los documentos pertinentes y material probatorio, de acuerdo a lo planteado en el Capítulo IV de esta RAC.

En los casos en que no se pueda establecer, sin lugar a dudas, que el accidente o incidente haya ocurrido en el territorio de otro Estado, previa consulta al Estado de matrícula, se aceptará la responsabilidad total o parcial por la realización de la investigación.

## ADJUNTO B

## CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES

En estos cuadros las expresiones siguientes tienen el significado que se indica a continuación:

— *Sucesos internacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante, a aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.*

— *Sucesos nacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio del Estado de matrícula.*

— *Otros sucesos: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado no contratante o fuera del territorio de los Estados.*

## 1.- NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES, INCIDENTES GRAVES E INCIDENTES QUE SE INVESTIGARÁN

Procedente de	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC-13
Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor)	Cap. III
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de todo tipo	Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor)	Cap. III

## 2.- INFORME FINAL

## Accidentes o incidentes donde quiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC-13
Estado que realiza la investigación	INFORME FINAL	Aeronaves de todo tipo	Estado que instituye la investigación Estado de matrícula Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación Otros Estados que participan la investigación Estado cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores	Cap. V
		Aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	Cap. V

**3.- INFORME ADREP**  
**Accidentes o incidentes graves donde quiera que ocurran**

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC-13
Estado que realiza la investigación	Informe Preliminar	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg	Estado de matrícula o Estado del suceso Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores OACI	Cap. VI
		Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés	Ídem, excepto OACI	Cap. VI
	Informe de datos sobre accidentes	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg	OACI	Cap. VI
	Informe de datos sobre incidentes	Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	Cap. VI

**4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**  
**Asuntos de seguridad operacional de interés para otros Estados**

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC-13
Estados que formulan recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones formuladas a otro Estado	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	Cap. V Cap. VII
		Documentos de la OACI	OACI	V

## ADJUNTO C

## LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. Según definición en el Capítulo I de esta RAC...“Incidente Grave: Un Incidente en el que intervienen circunstancias tales que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que esta 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 misma, 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, entre el momento en que está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal”.

2. Puede haber una alta probabilidad de que ocurra un accidente si quedan pocas, o ninguna defensa en materia de seguridad operacional para impedir que el incidente llegue a ser un accidente. Para determinar esto, puede efectuarse un análisis basado en el riesgo del suceso, que tenga en cuenta el escenario más verosímil, que pudiera propiciar una intensificación del incidente y la eficacia de las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente, como sigue:

a) considerar si hay un escenario verosímil en el que este incidente podría haber llegado a ser un accidente; y

b) evaluar las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente como:

–efectivas, si quedaran varias defensas que tuvieran que fallar simultáneamente; o

–limitadas, si quedaran pocas defensas, o ninguna, o cuando el accidente se evitó providencialmente

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

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

*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:

	b)Defensas restantes entre el incidente y el posible accidente	
	Efectivas	Limitadas

a) Escenario más verosímil	Accidente	Incidente	Incidente grave
	No accidente	Incidente	

3. En el caso de aeronaves no tripuladas, considerar si el resultado más creíble, si el incidente hubiera llegado a ser accidente, podría haber dado lugar a que una persona sufriera lesiones mortales o graves. Las lesiones mortales y graves tienen más probabilidades de justificar una investigación que los sucesos en los que el resultado más creíble sea simplemente el daño o la 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.

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

- a) Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.
- b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje<sup>1</sup>, o una pista no asignada.
- e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida, desde una calle de rodaje<sup>1</sup> o una pista no asignada.
- f) Despegues interrumpidos a velocidad de 100 Kt o superior.
- g) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje<sup>1</sup>, una pista no asignada, o lugares que no son para aterrizaje tales como calzadas.
- h) Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.
- i) 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.
- j) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o en el ascenso inicial.
- k) Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje, en la cabina de pasajeros, en los compartimentos de carga o en los motores, aún cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- l) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.

- m) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
- n) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de esta.
- o) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:
- para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia);
  - para operaciones con tripulación múltiple en las que la seguridad de vuelo resultó comprometida debido a un aumento considerable de la carga de trabajo para el resto de la tripulación.
- p) 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 mismo o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.
- q) Incursiones en la pista, clasificadas de gravedad A. El manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Doc. 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.
- r) Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje, Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.
- s) 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.
- t) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
- u) 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.
- v) Fallo (s) del (de los) motor (es) que provoque (n) su (s) auto desconexión (es). sin que por algún motivo técnico evidente o subyacente o indicación reglamentaria, pudiera ser restablecido para su normal funcionamiento.
- w) Desconexión del (de los) motor(es) por acción voluntaria de la tripulación, debido a indicación de parámetros fuera de los límites permitidos, u otros fallos o indicios que aconsejen tal medida, sin que pudiera ser restablecido para su normal funcionamiento.
- x) Otros, que a consideración de expertos a cargo, pudieran incluirse en este listado, teniendo en cuenta lo planteado en el segundo párrafo del presente adjunto.

1 Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

**ADJUNTO D****DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO****Respuesta inicial**

Después de un accidente grave, las autoridades encargadas de la investigación enfrentan por un tiempo, según demuestra la práctica internacional, abundantes problemas, siendo uno de los aspectos que habrá de abordarse inmediatamente, la lectura y análisis de los registradores de vuelo. Por ello, es fundamental proceder a la lectura lo antes posible después de un accidente, en aras de lograr una pronta identificación de las áreas problemáticas, cuestión que puede derivar en la obtención de efectos ventajosos en la investigación que se lleva a cabo en el lugar del accidente, donde las pruebas tienen a veces un carácter transitorio. La pronta identificación de las áreas problemáticas tiene también por objetivo permitir que se formulen recomendaciones urgentes sobre seguridad operacional, que acaso sean necesarias para evitar un suceso similar.

En el Estado cubano existen varios lugares con instalaciones apropiadas para la lectura de los registradores de vuelo (voz y datos). No obstante, en caso de necesidad, la AAIGC solicitará la asistencia para este trabajo a la fábrica de la aeronave objeto de análisis u otra entidad o Estado que pueda prestar ayuda en este sentido.

**Selección de la instalación**

La AAIGC, al encargarse de la investigación, solicitará asistencia de cualquier Estado que en su opinión y de acuerdo a las circunstancias, esté en mejores condiciones para desarrollar tal actividad. El equipo de reproducción y el soporte lógico de lectura normales del fabricante, que generalmente utilizan las líneas aéreas y las instalaciones de mantenimiento, no se consideran totalmente adecuados para fines de investigación. Habitualmente se requieren técnicas especiales de recuperación y análisis, si los registradores se han averiado. En esos casos, se procurará instalar dichos equipos en un lugar reservado, con acceso bajo custodia de la AAIGC, que cumpla los requisitos adecuados.

Las instalaciones utilizadas para la lectura de registradores de vuelo, dispondrán de las siguientes capacidades:

- a) capacidad para desmontar y leer los registradores que hayan sufrido daños considerables;
- b) capacidad para la lectura del módulo original de grabación/memoria sin necesidad de utilizar un dispositivo de copia del fabricante o la caja del registrador objeto del accidente o incidente;
- c) capacidad para analizar/interpretar manualmente la forma de onda binaria bruta de los registradores de datos de vuelo de cinta digital;
- d) capacidad para aumentar y filtrar las grabaciones de voz digitalmente por medio de programas de computadora apropiados; y

- e) capacidad para analizar gráficamente los datos, derivar los parámetros adicionales que no estén registrados explícitamente, validar los datos mediante verificación cruzada, y otros métodos analíticos para determinar la exactitud y limitaciones de los datos.

### **Participación del Estado de fabricación (o diseño) y del Estado del explotador**

Ante un suceso ocurrido en áreas que involucre al Estado cubano, considerando que el Estado de fabricación (o diseño) tiene ciertas responsabilidades en materia de aeronavegabilidad y cuenta con la pericia normalmente requerida para leer y analizar la información del registrador de datos de vuelo, dado que dicha información puede revelar a menudo si existen problemas de aeronavegabilidad, la autoridad cubana de investigación considerará la solicitud o la hará expresa al mencionado Estado, si no es éste el que lleva a cabo el análisis de los registradores de datos de vuelo, para que un representante suyo esté presente, cuando se realice dicho análisis.

Teniendo en cuenta que el Estado del explotador tiene responsabilidades reglamentarias respecto de la operación del vuelo y puede ofrecer información sobre los aspectos operacionales que sean propios del explotador, así como que la información de los registradores de vuelo puede revelar problemas operacionales, dicho Estado podrá, si así lo considera, nominar un representante para que esté presente al llevarse a cabo la lectura y el análisis de los registradores de datos de vuelo.

En tal sentido, cuando ocurra un accidente de un explotador cubano fuera de su territorio, la autoridad cubana de investigación solicitará al Estado del suceso la participación de un representante suyo en la investigación.

### **Procedimientos recomendados**

Se gestionará la lectura del registrador de datos de vuelo y del registrador de la voz en el puesto de pilotaje en la misma instalación, porque contienen datos complementarios que pueden ayudar a validar cada registro y a determinar el tiempo y la sincronización.

No se procederá a abrir o activar los registradores de datos de vuelo ni copiar las grabaciones originales (en especial con dispositivos de copia de alta velocidad) antes de la lectura, por el riesgo de dañar las grabaciones. En todo caso, ello será determinado por el presidente de la CEIAA.

La AAIGC, propiciará a la instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo, si ello es procedente desde otro Estado, la oportunidad de formular comentarios sobre el informe final, para que dicho Estado pueda cerciorarse de que se han tenido en cuenta las características del análisis de dichos registradores.

La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo podrá recurrir a la asistencia y experiencia del fabricante de la aeronave y del explotador para verificar los datos de calibración y validar la información grabada.

Cuando la autoridad cubana de investigación realice una investigación valorará dejar las grabaciones originales o una copia de las mismas en la instalación de lectura, hasta que se haya completado la investigación, para facilitar que se resuelvan oportunamente las

preguntas o aclaraciones adicionales, siempre que la instalación tenga procedimientos adecuados de seguridad de la aviación para proteger dichas grabaciones.

## ADJUNTO E

## ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE

- 1.- Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente aunque el daño se limite al motor.
- 2.- La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no generen mas daños en la aeronave no se considera accidente.
- 3.- Los sucesos en que alabes del compresor o turbina, u otros componentes internos del motor, son eyectados a través de la tobera del motor no se consideran accidentes.
- 4.- Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas.
- 5.- La falta de flaps, aletas hipersustentadoras y otros dispositivos de aumento de la sustentación, dispositivos de extremo de ala, etc., permitidos para despachar con arreglo a la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL), no se considera accidente.
- 6.- Retracción de una pata del tren de aterrizaje o aterrizaje sin desplegar el tren, que resulte solamente en abrasión del revestimiento de la aeronave. Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, o parchado, y luego se realiza mas trabajo para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente.
- 7.- Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza o no puede presurizar, el suceso se considera accidente.
- 8.- La extracción de componentes para inspección después de un suceso, como la extracción preventiva de una pata del tren de aterrizaje después de una salida de pista a baja velocidad, aunque entrañe considerable trabajo, no se considera accidente a menos que se encuentren daños importantes.
- 9.- Los sucesos que involucren una evacuación de emergencia no se consideran accidentes a menos que alguna persona sufra lesiones graves o la aeronave haya experimentado daños importantes:
  - a) *En relación con una aeronave que sufre daños que afectan adversamente a su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, la aeronave puede haber aterrizado en condiciones de seguridad operacional, pero no puede ser despachada para un nuevo vuelo en condiciones de seguridad operacional sin efectuarse reparaciones.*
  - b) *Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad operacional después de reparaciones menores y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente. Análogamente, si la aeronave puede despacharse con arreglo a la CDL sin el componente afectado, faltante o fuera de funcionamiento, la reparación no se juzgaría importante y, en consecuencia, el suceso no se consideraría accidente.*

- c) *El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no habrá de utilizarse como única guía para determinar si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente. Análogamente, una aeronave puede considerarse como "pérdida de casco" porque su reparación no resulta económica, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el proceso como accidente.*

## ADJUNTO F. ACUERDOS DE DELEGACIÓN DE INVESTIGACIÓN

De acuerdo con el Artículo 1 del Capítulo IV de la presente RAC, ante la ocurrencia de un accidente (Incidente grave) en el territorio nacional, la AAIGC instituirá una investigación y es responsable de su realización, pero puede delegar toda o parte de la tarea de realizar dicha investigación a otro Estado o a una organización regional de investigación de accidente e incidentes (RAIO), mediante mutuo acuerdo y consentimiento.

En tal sentido, se valorará la pertinencia de delegar la realización de una investigación, cuando la AAIGC deba instituir la, en el caso de accidentes o incidentes graves ocurridos en el territorio de un Estado no contratante que no tenga la intención de realizar una investigación de conformidad con el Anexo 13, o cuando no pueda quedar definitivamente establecido que el lugar del accidente o incidente grave está en el territorio de un Estado.

En atención al párrafo anterior, la AAIGC considerará la posibilidad de delegar la realización de la investigación a otro Estado o RAIO, en particular en aquellas situaciones en que pueda ser beneficioso o más práctico para el Estado seleccionado o la RAIO realizar la investigación, o los recursos materiales y humanos necesarios para investigar el suceso de conformidad con el Anexo 13, así lo aconsejen.

Durante los trámites de delegación de la realización de la investigación, dependiendo de las partes que participen, por el alcance de la investigación que realizará otro Estado o una RAIO, se determinará si es necesario un acuerdo formal de delegación de la investigación o si es suficiente un acuerdo mutuo. En general, la delegación de toda la investigación requerirá un acuerdo formal de delegación de la investigación. En el caso de la delegación de una parte de la investigación, la concertación de un acuerdo formal de delegación de la investigación quedará a discreción de las dos partes.

Cuando toda la investigación se delegue a otro Estado o a una RAIO, de acuerdo al AN 13, tal Estado o RAIO será responsable de la realización de la investigación, lo que incluye la publicación del informe final y el informe ADREP. Cuando se delega una parte de la investigación, la AAIGC conserva la responsabilidad de realizar la investigación, publicar el informe final y el informe ADREP. En todos los casos, la AAIGC empleará todos los medios posibles para facilitar la investigación.

La AAIGC distingue adecuadamente la diferencia conceptual en su actuación, entre la institución y la realización de una investigación en términos de los eventos que inician y concluyen cada función. Así, se considera que la institución de la investigación comienza a partir del momento en que recibe la información acerca del accidente o incidente, y se transmite la notificación oficial del suceso a los Estados que corresponde y a la OACI según lo establecido en el párrafo 4.1 del Anexo 13 (Capítulo III, Artículo 1 de la RAC 13). La realización de la investigación es la función de llevar a cabo la investigación de conformidad con el Anexo 13 (RAC 13) y de publicar informes, incluido el informe final.

La AAIGC le concede especial importancia al logro del objetivo de toda investigación de acuerdo a lo establecido en la RAC 13 (Anexo 13). En tal sentido, se le conferirá el interés requerido a los posibles acuerdos de delegación de la investigación para que logre el objetivo y mantenga la conformidad con los requisitos del Anexo 13 (RAC 13). Por consiguiente, habrá de procurarse que la responsabilidad de cada parte esté claramente definida. El contenido y los detalles del acuerdo dependerán de la amplitud de la delegación.

*El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I—Organización y planificación (Doc 9756), en su Capítulo 2, contiene orientación sobre la delegación de investigaciones y un modelo de acuerdo de delegación*

**ADJUNTO G****FLUJO DE INFORMACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN****MEDIDAS INMEDIATAS A TOMAR POR LOS DIRECTORES O REPRESENTANTES DE LAS EMPRESAS DE AVIACIÓN CUBANAS O EXTRANJERAS AL OCURRIR UN ACCIDENTE O INCIDENTE GRAVE**

Los Directores o representantes de las Empresas, unidades o aeropuertos de la Aviación Civil de Cuba, al tener conocimiento de un accidente o incidente grave ocurrido en el territorio nacional, hasta tanto la CEIAA no se haga presente o asuma sus responsabilidades, procederán de acuerdo al plan de emergencias, a:

- notificar al CCI de la entidad aeronáutica más cercana o factible y/o CIC CACSA, el cual garantizará la continuación del flujo de la Información;
- informar a las autoridades civiles y militares del lugar del suceso, si es que no se ha corroborado, que ello haya sido realizado por otras entidades facultadas;
- garantizar la prestación de ayuda médica urgente y la facilitación de los medios contra incendio;
- organizar y ejecutar los trabajos de búsqueda y salvamento junto con otras autoridades si fuera necesario, de acuerdo a la reglamentación prevista al efecto;
- preservar el lugar de los hechos;
- recuperar y cuidar los registradores de parámetros de vuelo y de voz, además de las grabaciones de los servicios de tránsito aéreo, según proceda;
- recopilar la carpeta de vuelo, documentos del avión e informes de los tripulantes, pasajeros, testigos presenciales, controlador de tránsito aéreo, etc.

El director de Operaciones y Seguridad Operacional del IACC (o responsable a cargo), se comunicará con el Presidente del IACC (o con la persona en funciones) y, si se precisa, se presentará en dicha entidad en plazo acordado o actuará, según las circunstancias, de forma independiente, con objeto de coadyuvar a la organización, análisis y canalización de los mensajes recibidos; organización de la CEIAA u otras misiones inherentes o encomendadas

El Presidente del IACC informará al Ministro de Transporte y se designará al IIC (presidente de la CEIAA), si procede.

**EN CASO DE LOS INCIDENTES DE VUELO**

- Los incidentes que se detectan en los vuelos los informa el capitán de la aeronave en control de vuelo a su llegada y/o el controlador ATS al lugar correspondiente, según proceda. Los que detectan los inspectores en los aeródromos, si son del IACC o de

ECASA, se comunicarán al jefe de aeropuerto de turno y se notificarán a las entidades previstas de inmediato o en la primera oportunidad que ello sea posible.

- Todos los incidentes que lleguen a cualquier departamento se notificarán a la sección de seguridad operacional de los vuelos de la Empresa y de aquí se remitirán a la mayor brevedad posible, previamente por correo electrónico a la DOSO, bien sea directamente o a través del CIC CACSA, con posterior inclusión en la base de datos ECCAIRS.
- El departamento de Seguridad operacional de los vuelos, propone a la Dirección de la Empresa las acciones a seguir y, si procede, los miembros de la comisión que investigarán el Incidente.

Las Empresas Explotadoras lo notificarán a la autoridad aeronáutica, por las diferentes vías existentes, incluida la móvil de los directivos, antes de las 24 horas, crearán una comisión para analizar el suceso, la cual enviará al IACC el informe preliminar, en el menor plazo posible, antes de 72 horas y el informe final en 7 días, si procede, después de ocurrido el incidente.

Se establecen tres (3) formas para la notificación al IACC de sucesos:

- a) Comunicación con el CIC (centro de información y control), perteneciente a la CACSA;
- b) comunicación con la Dirección de Operaciones y Seguridad Operacional del IACC;
- c) enlace con la presidencia del IACC y dependencias afines.

La recepción de notificación sobre accidentes o incidentes, se realiza a través de los enlaces con las dependencias aeronáuticas, el sistema de control de tránsito aéreo, Jefes de aeropuertos, Inspectores Aeronáuticos, tripulantes de vuelo. Las notificaciones se efectuarán de inmediato al departamento de Operaciones de la Empresa, al CCI del lugar, al departamento de Seguridad de los vuelos o al Jefe de aeropuerto. Estas dependencias lo enviarán sin demora a la Presidencia del IACC y a la Dirección de Operaciones y Seguridad Operacional del IACC, a través del CIC y/o directamente.

Los medios de más fácil comunicación son:

- CIC: Teléfonos disponibles (24 horas)- (+53) 78346597 y (+53) 78381025; Pizarra- Disponible días laborables de lunes a viernes, en horario desde las 08:00 am a 4:00 pm - 7834 49 49 Ext. 3110 y 2289; Correo- [pmcacsa@cacsavia.net](mailto:pmcacsa@cacsavia.net); SIMA: Por SITA- HAVMACU; por ICAO- AFTN: MULHYLYX
- Dirección de Operaciones y seguridad Operacional (DOSO): Teléfonos 838 11 15 (Horario 08:00 am a 4:15 pm); Pizarra- 834 49 49 Ext. 2360 2327 2140--Horario de 08:00 am a 4:00 pm; Correo- [rigoberto.ocha@iaccavia.net](mailto:rigoberto.ocha@iaccavia.net)
- Agregar correo DOSO.
- ECCAIRS: A través de las computadoras programadas con dicho sistema.

La notificación se enviará al IACC en el menor plazo posible, de acuerdo a las circunstancias, relacionadas con el medio, facilidades de comunicación, y otras, con los datos disponibles, sin perjuicio de su ampliación posterior, que complemente su llenado.

La notificación a los destinatarios del IACC, con independencia de la vía empleada inicialmente, se realizará además y, en lo adelante, de forma impresa o digital, con tal de que quede constancia de la misma, así como medio para los trámites pertinentes y conformación de estadísticas.

Una vez recibida la notificación por el CIC, se enviará a las Presidencias del IACC y la CACSA, a la mayor brevedad posible, en dependencia de la clase de suceso y posible connotación en el sistema aeronáutico.

En el proceso de los trámites de la información, se tendrán en cuenta las peculiaridades siguientes:

- a) Si es un accidente, la gestión la inicia la DOSO, en contacto con el grupo de análisis (GA) y la anuencia de la AAIGC (al nivel que corresponda, según la magnitud del suceso), enviando lo antes posible, la notificación correspondiente.

En adelante se actuará según lo previsto para cada etapa de la investigación, hasta la divulgación del Informe final y el seguimiento efectivo de las medidas que, en materia de seguridad operacional surjan.

- a) si es un Incidente Grave, la investigación la realizará la Autoridad IACC) de investigación (AAIGC), o la entidad que se designe. El envío del informe preliminar se realizará en un plazo de 7 días y de 30 días, para el informe final;
- b) si es un Incidente, la investigación del mismo la realizará la Empresa implicada, la cual, al tener conocimiento del suceso en cuestión, notificará de inmediato al IACC, enviando la actualización del progreso en el proceso investigativo hasta su culminación, lo que se hará efectivo con su publicación en los resúmenes semanales y reuniones de los Comités de Seguridad Operacionales. En todo caso, el IACC determinará si participa parcialmente o asume la investigación de los sucesos, cuando así lo considere, en aras de la mejor preservación de la seguridad operacional.

El envío de la notificación contendrá:

1. Destinatarios.
2. Fecha y hora UTC/ LOCAL.
3. Instalación Aeroportuaria, puntos relevantes, o datos sobre el lugar del suceso.
4. Indicativo de Empresa/No de vuelo.
5. Tipo de aeronave.
6. Registro de matrícula.

7. Origen/destino.
8. Fase de vuelo.
9. Capitán. Licencia.
10. Total de pasajeros. Total de tripulantes.
11. Personal involucrado.
12. Reseña del evento.
13. Confeccionado por.
14. Cargo.

En caso de accidente o incidente grave, relacionado con el transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea, los mensajes de notificación contendrán, además, la siguiente información:

1. La abreviatura de identificación de la entidad que origina la Notificación del accidente e incidente.
2. La referencia a toda Notificación enviada de conformidad con lo previsto en la presente RAC.
3. El nombre del explotador afectado.
4. El nombre del expedidor afectado.
5. La descripción de las mercancías peligrosas en cuestión.
6. El número de personas que haya sufrido heridas graves o mortales y la magnitud de los daños ocasionados a la propiedad como consecuencia del accidente/incidente.
7. La información relativa a todo peligro aún presente que pudiera constituir un riesgo para la seguridad y la correcta preservación del medio ambiente.
8. Una indicación del alcance que tendrá la investigación que llevará a cabo o proponga delegar la AAIGC en que haya ocurrido el accidente/Incidente.
9. La denominación de la dependencia oficial encargada de la investigación.

El plazo para el envío de notificaciones, en dependencia del lugar del suceso, será:

- a) En vuelo - de inmediato a los SCTA.
- b) En tierra - de inmediato a los jefes de aeropuertos o al personal a cargo de la operación.