



CHILE

DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL

DAR-13

**REGLAMENTO SOBRE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE AVIACIÓN**

2ª EDICIÓN

HOJA DE VIDA

“REGLAMENTO SOBRE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN”

DAR-13

[illegible]

=====

SANTIAGO, 03 DICIEMBRE 2003

Nº 216/

S. E. DECRETO LO QUE SIGUE:

VISTOS:

Lo dispuesto en el Artículo 32 Nº 8 de la Constitución Política del Estado; la Ley 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil; lo dispuesto en la Resolución Nº 520 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución Nº 55 de 1992, ambas de la Contraloría General de la República, que establecen normas sobre exención del trámite de Toma de Razón; y

CONSIDERANDO:

Que es necesario adecuar el formato del Reglamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación a los Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo propuesto por la Dirección General de Aeronáutica Civil se encuentra conforme con las normas legales pertinentes; lo propuesto por la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante oficio ordinario Nº 05/0/474/1345 de 07.ABR.03 y el oficio SS. AV. (O) Nº 2459 de 21.OCT.03 de la Auditoría de la Subsecretaría de Aviación,

D E C R E T O:

Artículo primero: Apruébase el siguiente “Reglamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, que se individualizará en la Reglamentación aeronáutica como DAR-13.

Artículo segundo: Derogase el Decreto Supremo (AV. Nº 602 de 08.OCT.991, que aprobó el “Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación”.

Anótese, tómese razón, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial.-
RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República., Michelle Bachelet Jeria, Ministra de Defensa Nacional.

Lo que se transcribe para su conocimiento, Gabriel Gaspar Tapia, Subsecretario de Aviación, Subrogante.

MEDIANTE DECRETO SUPREMO Nº 602 DE FECHA 8 DE OCTUBRE 1991, SE APROBÓ LA PRIMERA EDICIÓN DEL REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN, DAR-13, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL Nº 34.159 DEL 6 DE ENERO DE 1992.

MEDIANTE DECRETO SUPREMO Nº 216 DE FECHA 3 DICIEMBRE DE 2003, SE APROBÓ LA SEGUNDA EDICIÓN DEL REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN, DAR-13, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL Nº 37.803 DEL 5 DE MARZO DE 2004.

ÍNDICE

	Pág.
PREÁMBULO	
CAPÍTULO 1	
DEFINICIONES	1
CAPÍTULO 2	
APLICACIÓN	5
CAPÍTULO 3	
GENERALIDADES	6
3.1 Investigación	6
3.2 Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave	6
3.3 Cesión de la custodia	
CAPÍTULO 4	
NOTIFICACIONES	8
CAPÍTULO 5	
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES O INCIDENTES DE AVIACIÓN	9
5.1 Accidentes o Incidentes de Aviación en territorio nacional	9
5.2 Proceso de la Investigación	9
5.3 Reserva de la Información	11
5.4 Accidentes o Incidentes de Aviación ocurridos en el extranjero	11
5.5 Obligaciones de los involucrados	12
CAPÍTULO 6	
INFORMES	14
6.1 Informe Preliminar	14
6.3 Informe sobre datos de Accidentes e Incidentes de Aviación	14
6.4 Informe Final	15
CAPÍTULO 7	
PREVENCIÓN	16

PREÁMBULO

En conformidad al Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el 11 de Abril de 1951, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adopta como Anexo 13 al Convenio, las normas y métodos recomendados sobre aeronaves en peligro e investigación de accidentes de aviación.

Por su parte, el Artículo 26 del citado Convenio, impone a los Estados contratantes, la obligación de investigar las causas o circunstancias en que ocurre un accidente de aviación, en la medida que la legislación de cada país lo permita, y conforme a los procedimientos que recomiende OACI.

El Estado de Chile, en su calidad de miembro contratante del Convenio, acuerda adoptar, dentro de lo posible, las normas y métodos recomendados internacionalmente y desde el año 1949 desarrolla la labor de investigar los accidentes e incidentes de aviación, basado en los preceptos del citado Anexo 13.

Tanto la Ley Nº 16.752 de 1968, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) como el Código Aeronáutico, aprobado por Ley Nº 18.916 de 1990, legislan sobre la investigación de accidentes otorgando a dicha entidad de Aviación Civil las atribuciones de ejercer estas importantes funciones.

En el año 1991, mediante D/S Nº 602, se aprueba el primer texto normativo sobre esta materia "Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación, DAR-13", el que sufre, en sus diez años de aplicación, una serie de modificaciones producto de las enmiendas efectuadas al Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional aprobadas por nuestro país y la experiencia obtenida en este ámbito en la Institución.

Consecuente con lo establecido en la ley orgánica, lo dispuesto en el Código Aeronáutico y la experiencia obtenida con la aplicación de esta normativa, se ha procedido a su actualización, emitiéndose esta nueva edición del Reglamento, que considera entre otros conceptos en su texto, la Prevención como objetivo fundamental de la Investigación de Accidentes de Aviación.

CAPITULO 1

DEFINICIONES

- 1.1 Para los efectos de la aplicación del presente Reglamento los términos y expresiones indicados a continuación tendrán el significado que se señala:

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

Es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han efectuado la operación de desembarque, durante el cual:

- a) Cualquier persona que muera o sufra lesiones graves a consecuencia de:
- Hallarse dentro de la aeronave, o
 - Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso elementos, piezas o partes que se hayan desprendido de ella, o
 - Por exposición directa al chorro de un reactor o al torbellino de la hélice.

No se considerará accidente de aviación cuando las lesiones o la muerte obedezcan a causas naturales o se las haya causado el propio lesionado o muerto o por un tercero; o

- b) La aeronave sufra daños que:
- Afecten su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - Que normalmente exijan una reparación importante o el recambio del componente afectado.

No se considerará accidente de aviación cuando se produzcan fallas o daños del motor y la aeronave aterrice sin observaciones, cuando el daño sea limitado al motor, su nacela o sus accesorios; o por daños limitados menores en las hélices, extremos del ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

- c) La aeronave desaparece.
Para los efectos de este Reglamento una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado sus restos.

AERONAVE

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas, y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo.

AUTORIDAD AERONAUTICA

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

CAUSA

Es toda acción, omisión o acontecimiento, o una combinación de estos factores que provocan o contribuyen al accidente o incidente de aviación.

ESTADO DE FABRICACIÓN

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

ESTADO DE DISEÑO

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

ESTADO DE LA EMPRESA AÉREA

Estado en el que está ubicada la base principal de operaciones del explotador, entendiéndose por tal el Estado desde y/o hacia el cual se realiza la mayoría de las operaciones de la empresa.

ESTADO DEL SUCESO

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente de aviación.

ESTADO DE MATRICULA

Estado en el cual está inscrita la aeronave.

EXPLOTADOR

Es la persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica.

INCIDENTE DE AVIACIÓN

Es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser accidente y que afecte o pueda afectar la seguridad de la operación.

INCIDENTE DE TRANSITO AÉREO

Es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave en su relación con los Servicios de Tránsito Aéreo, que no llegue a ser accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones y que ocurra desde el momento que una aeronave inicia su desplazamiento en el área de movimientos para efectuar un vuelo u ocurra en el espacio aéreo nacional hasta que aterriza y detiene sus motores.

INCIDENCIA

Es aquel evento de características casuales o fortuitas que sobreviene en el curso de la operación de una aeronave, con independencia del accionar humano que causa o pueda causar un daño leve.

INFORME**- Final**

Es aquel que emite la DGAC en el cual se registran los antecedentes del accidente o incidente, su respectivo análisis y se establecen las causas y recomendaciones para fines de Prevención.

- Preliminar

Es aquel que emite la DGAC cuyo objeto es el de una comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE O INCIDENTE DE AVIACIÓN

Proceso que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones a fin de determinar la causa del accidente o incidente y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición.

INVESTIGADOR ENCARGADO

Es el investigador de accidente de aviación de la DGAC que se constituye en el lugar de ocurrencia del accidente o incidente con el propósito de realizar, organizar y controlar la investigación, sin perjuicio de las facultades de los Tribunales de Justicia.

JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN (JIAC)

Comisión multidisciplinaria, encargada de la Investigación de un Accidente de Aviación grave ocurrido a aeronave de peso máximo superior a 5 700 kgs.

Su único objetivo será determinar la causa del accidente para fines de Prevención y su constitución es de carácter transitorio.

LESIÓN GRAVE

Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los 7 días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de la fractura simple de la nariz o los dedos de las manos o de los pies); o
- c) ocasione laceraciones que dé lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daño a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten a 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.

PESO MÁXIMO

Peso máximo certificado de despegue.

RECOMENDACIÓN SOBRE SEGURIDAD

Proposición de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, del Estado que realiza la investigación, basada en la información obtenida de la investigación, y formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes.

REGISTRADOR DE VUELO

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

REPRESENTANTE ACREDITADO

Persona designada por la autoridad aeronáutica, para participar en una investigación efectuada por otro Estado, con motivo de un Accidente o Incidente de Aviación, que afecte a una aeronave de matrícula nacional.

SUCESO

Es todo accidente o incidente de aviación, incidente de tránsito aéreo u otros que afecten la seguridad de las operaciones aéreas.

CAPITULO 2

APLICACIÓN

- 2.1 Las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán:
- a) A las actividades de investigación que se generan como resultado de los accidentes e incidentes de toda aeronave que ocurran en el territorio y espacio aéreo nacional y las que se produzcan a aeronaves chilenas en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado, con excepción de las aeronaves militares de la República de Chile.
 - b) A las actividades de investigación que se generan como resultado de Incidentes de Tránsito Aéreo que ocurran en el territorio y espacio aéreo nacional respecto a todas las aeronaves.
- 2.2 Las disposiciones contenidas en este Reglamento deben entenderse sin perjuicio de las facultades jurisdiccionales de que están revestidos por la Constitución Política de la República y la ley, los Tribunales competentes cuando conozcan de estos mismos hechos.

CAPÍTULO 3

GENERALIDADES

3.1 INVESTIGACIÓN.

La investigación de causa del accidente o incidente será efectuada por la DGAC, sin perjuicio de las atribuciones que competen a los tribunales de justicia.

3.2 PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE.

3.2.1 La DGAC adoptará las medidas necesarias para coordinar con la Autoridad Judicial o Policial la protección de las pruebas o evidencias, durante el período de tiempo que se requiera para realizar la Investigación. En el cumplimiento de esta tarea se deberá emplear especial cuidado en la conservación de las piezas, partes, equipos, registros o pruebas en general que puedan perderse o destruirse, si debiera efectuarse su traslado; en todo caso, los Investigadores de la DGAC idealmente, en coordinación con el tribunal, obtendrán además muestras fotográficas de los restos de la aeronave accidentada, de sus partes, equipos y en general de cualquier elemento que estime útil para el éxito de la investigación.

3.2.2 Si el Estado de Matrícula, el Estado de la Empresa Aérea, el Estado de Diseño o el Estado de Fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, la DGAC adoptará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que sea apropiado y compatible con la debida realización de la investigación y con las atribuciones del tribunal competente; que estuviera conociendo del hecho, sin embargo, la aeronave podrá ser desplazada lo necesario para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causa, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte, o para terceros.

3.2.3 La DGAC con la anuencia de los Tribunales de Justicia si debieren conocer del asunto o bien directamente, según el caso, podrá tomar las medidas necesarias tendiente a resguardar antecedentes que formen parte de una investigación, cautelando la entrega de documentos de acuerdo a las restricciones que la ley establece. No obstante, siempre según el caso cuando la DGAC así lo determine y correspondiere, podrá facilitar a otros organismos que los requieran, ciertos antecedentes que considere que le son necesarios y que no afecten el desarrollo ni el objetivo de la

investigación. Asimismo podrá disponer la custodia o devolución de la aeronave, su contenido o cualquier parte de la misma que ya no sea necesaria para la Investigación, al Estado de Matrícula, al Estado de la Empresa aérea o al Explotador correspondiente.

- 3.2.4 Las normas prescritas en este Reglamento podrán ser complementadas por disposiciones dictadas por la DGAC en uso de sus atribuciones, mediante Normas Aeronáuticas específicas o en Procedimientos de detalle.

3.3 CESIÓN DE LA CUSTODIA.

La DGAC devolverá las pruebas que ya no sean necesarias para la investigación. Dicha devolución en el ámbito interno podrá ser hecha a los propietarios o explotadores nacionales. Tratándose de aeronaves extranjeras las pruebas podrán entregarse a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado de la empresa aérea, según sea el caso. Con este objeto, la autoridad aeronáutica competente les facilitará el acceso a la aeronave.

Lo anterior, con la anuencia de los Tribunales de Justicia si debieren conocer del asunto o bien directamente, según el caso, que tanto el acceso a la aeronave como el examen de restos, pruebas o sus partes, requerirán de las autorizaciones y coordinaciones que fueren del caso.

CAPÍTULO 4

NOTIFICACIONES

- 4.1 La DGAC notificará con la menor demora posible y por el medio más expedito, la ocurrencia de todo accidente de aviación y de aquellos incidentes que estime procedentes, que afecten a aeronaves en el territorio nacional y a aeronaves de matrícula chilena ocurridos en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado. Dicha notificación será dirigida:
- a) al Estado de Matrícula,
 - b) al Estado de la Empresa aérea,
 - c) al Estado de Diseño,
 - d) al Estado de Fabricación, y
 - e) a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) cuando la aeronave afectada posea un peso máximo superior a 2 250 kg.
- 4.2 Toda persona que tuviere conocimiento de un accidente o incidente de aviación, acaecido dentro del territorio nacional o la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá dar aviso a la autoridad policial más próxima, lo antes posible y por el medio más rápido que se disponga.
- 4.3 Es obligación del piloto al mando, explotador o propietario de una aeronave comunicar a la DGAC, lo antes posible y por el medio más rápido, la ocurrencia de un accidente de aviación sufrido por una aeronave de matrícula chilena en el extranjero.
- 4.4 La comunicación se hará en lenguaje claro y contendrá como mínimo la siguiente información cuyo detalle se complementará en el Procedimiento respectivo:
- a) Tipo de aeronave, modelo y matrícula.
 - b) Piloto y/o tripulación afectada.
 - c) Pasajeros a bordo.
 - d) Lugar geográfico.
 - e) Hora local del suceso y breve reseña del mismo.

CAPÍTULO 5

INVESTIGACIÓN

5.1 ACCIDENTES O INCIDENTES DE AVIACIÓN EN TERRITORIO NACIONAL.

5.1.1 La DGAC es el organismo encargado de investigar los accidentes e incidentes de aviación exceptuando a los ocurridos a las aeronaves militares chilenas y todos los incidentes de tránsito aéreo que se produzcan en el territorio nacional con total independencia para realizar su cometido.

La investigación será realizada por un investigador encargado, salvo cuando se trate de accidentes que involucren a aeronaves de más de 5 700 kg, en cuyo caso la DGAC realizará la investigación mediante una Junta Investigadora de Accidentes de Aviación.

5.1.2 Cuando se realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de pe-so máximo de despegue superior a 2 250 kg se podrá solicitar la participación del Estado de la empresa aérea, del Estado de matrícula, Estado de diseño y del Estado de fabricación, los cuales podrán designar un representante acreditado.

5.1.3 Aquellos sucesos clasificados como incidencias, por tener poca trascendencia desde el punto de vista técnico-operativo y que no ameriten obligatoriamente una Investigación formal, se registrarán con un Informe Breve on fines de Prevención y de Estadística.

5.1.4 La Investigación de los Incidentes de Tránsito Aéreo deberá ser ejecutada por un investigador, preferentemente especialista en control de tránsito aéreo, el que materializará la investigación de acuerdo al procedimiento que establezca la DGAC.

5.1.5 La DGAC solicitará toda la información pertinente que posean otros Estados acerca de instalaciones o servicios que hayan sido utilizados o normalmente podrían haber sido utilizados por la aeronave antes del accidente o incidente.

5.2 PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN.

5.2.1 La investigación comprenderá la reunión, registro y análisis de toda la información pertinente que se disponga y formular recomendaciones tendientes a evitar que ocurran hechos de igual naturaleza.

- 5.2.2 Durante la investigación se deberán agotar las diligencias y peritajes para esclarecer los hechos que motivaron el suceso. Los investigadores tendrán acceso sin restricciones a los restos de la aeronave y mantendrán el absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda sin demora o trabas a un examen detallado, todo lo anterior, sin perjuicio de las facultades de los Tribunales de Justicia.
- 5.2.3 En toda investigación de accidente de aviación y aquellos incidentes que la DGAC disponga, se deberán solicitar, a través del Tribunal o la Autoridad competente, los siguientes exámenes médicos:
- a) Alcoholemia para los pilotos y/o tripulantes involucrados.
 - b) Examen de recertificación médica; y
 - c) Examen toxicológico, si fuese el caso.
- 5.2.4 La persona que se niegue a someterse a los exámenes que le solicite la DGAC, a través del investigador encargado, será objeto de las responsabilidades emanadas de la legislación y normativa aeronáutica.
- 5.2.5 La DGAC retirará la licencia del personal aeronáutico por intermedio del investigador encargado ante la ocurrencia de hechos que lo involucren. La devolución de la licencia al afectado se realizará previa certificación del cumplimiento de las recomendaciones pertinentes, de acuerdo al Procedimiento establecido para tal efecto por la DGAC.
- 5.2.6 Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, la DGAC informará de inmediato a las autoridades correspondientes.
- 5.2.7 Las copias de expedientes de una investigación de un accidente o incidente de aviación deberán facilitarse a los Tribunales de Justicia cuando éstos lo ordenen.
- 5.2.8 La DGAC solicitará al Estado de diseño, al Estado de la Empresa aérea, al Estado de Matrícula o al Estado de fabricación tan pronto como sea posible, la información pertinente que se disponga respecto a la aeronave o a la tripulación que haya sufrido el accidente.
- 5.2.9 La DGAC consultará al Estado de la Empresa Aérea información detallada sobre la eventual existencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave, que sufrió el accidente o incidente.
- 5.2.10 En cualquier etapa de la investigación del accidente o incidente de aviación, la DGAC podrá informar a los Estados interesados de las

medidas preventivas que se estima conveniente adoptar, con el fin de aumentar la seguridad en la operación de las aeronaves.

- 5.2.11 Después de cerrada la investigación si se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, se podrá reabrir el proceso y continuar con la investigación.

5.3 RESERVA DE LA INFORMACION.

- 5.3.1 Las declaraciones de testigos, pilotos o tripulaciones, una vez que de acuerdo a la legislación vigente tengan el carácter de reservadas o secretas, dicha calidad deberá respetarse en todo el proceso de la investigación, para lo cual el Informe Final idealmente contendrá las citas pertinentes relacionadas con la causa, la prevención y aquellas necesarias para el análisis.

Asimismo, se deberá mantener el carácter confidencial y de reserva respecto:

- a) Todo relato o declaración tomada a testigos, por la autoridad Investigadora del suceso;
- b) toda comunicación registrada entre personas, tripulación y Servicios de Tránsito Aéreo u otras implicadas en el suceso;
- c) transcripciones de grabaciones de conversaciones realizadas en la cabina de mando y de pasajeros, sean estas escritas, auditivas, audiovisuales o electrónicas;
- d) información de carácter médico de las personas implicadas;
- e) expresiones vertidas en el análisis, y.
- f) información de los Registradores de Vuelo.

- 5.3.2 Los representantes acreditados nombrados por otros Estados para participar en una investigación efectuada por la DGAC, proporcionarán toda la información que dispongan y no podrán divulgar información sobre el curso y las conclusiones de la investigación sin el consentimiento expreso de la DGAC.

5.4 ACCIDENTES O INCIDENTES DE AVIACIÓN OCURRIDOS EN EL EXTRANJERO.

- 5.4.1 Cuando ocurra un accidente de aviación de una aeronave de matrícula chilena en otro Estado contratante del Convenio de Aviación Civil

Internacional, la DGAC podrá nominar a los Investigadores que considere necesario para que participen en la investigación como representantes acreditados.

- 5.4.2 En caso que una aeronave implicada en un accidente o incidente de aviación ocurrido en el espacio aéreo de otro Estado aterrice en territorio nacional, se procederá a realizar la investigación y para tal efecto se solicitará la colaboración y los antecedentes del caso al Estado de la Empresa aérea y al Estado de matrícula.
- 5.4.3 Cuando ocurra un accidente a una aeronave de matrícula nacional en un Estado no contratante al Convenio de Aviación Civil Internacional, la DGAC deberá tratar de realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, o en su defecto la efectuará valiéndose de los datos de que disponga.
- 5.4.4 Ante la ocurrencia de un accidente de aviación en el extranjero donde fallezcan o resulten con lesiones graves ciudadanos chilenos, la DGAC podrá solicitar permiso a la autoridad respectiva para:
 - a) Visitar e inspeccionar el lugar del accidente;
 - b) acceder a la información obtenida en el transcurso de la investigación;
 - c) cooperar en el proceso de toma de declaración de los ciudadanos chilenos sobrevivientes, y
 - d) recibir copia del Informe Final.

5.5 OBLIGACIONES DE LOS INVOLUCRADOS.

- 5.5.1 El explotador, el piloto de una aeronave, como asimismo las personas naturales o jurídicas relacionadas con la aeronave siniestrada, deberán poner a disposición de la DGAC, los antecedentes que obren en su poder y sean necesarios para realizar la investigación de un accidente o incidente de aviación.
- 5.5.2 Si durante una investigación se detectare la existencia de un posible delito, éste será puesto en conocimiento de los Tribunales de Justicia, sin perjuicio de continuar con la investigación.
- 5.5.3 La DGAC solicitará a las Empresas Aéreas o explotadores, según corresponda, la información pertinente respecto a una aeronave de matrícula chilena o a la tripulación que haya sufrido un accidente o incidente, en el extranjero, a fin de remitirla al Estado que realiza la investigación

- 5.5.4 Las Empresas Aéreas o explotadores deberán proporcionar a la DGAC toda la información que ésta les solicite, ante la ocurrencia de un accidente o incidente de aviación de una aeronave en el extranjero, debiendo velar porque la información sea completa, veraz y oportuna.

CAPÍTULO 6

INFORMES

6.1 INFORME PRELIMINAR.

6.1.1 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de peso máximo de despegue superior a 2 250 kg. la DGAC enviará el Informe Preliminar a los siguientes Estados y Organismos:

- a) Al Estado de la Empresa Aérea,
- b) al Estado de diseño,
- c) al Estado de fabricación,
- d) al Estado de matrícula,
- e) a todo Estado que haya solicitado información pertinente, o que haya prestado servicios de importancia ,
- f) a la Organización de Aviación Civil Internacional.

6.1.2 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de peso máximo de despegue inferior a 2 250 kg. y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la DGAC enviará el Informe Preliminar a los siguientes Estados:

- a) Al Estado de matrícula,
- b) al Estado de la Empresa Aérea,
- c) al Estado de diseño,
- d) al Estado de fabricación, y
- e) a todo Estado que haya solicitado información pertinente o que haya prestado servicios de importancia.

6.2.3 El Informe Preliminar se remitirá a los Estados que corresponda y a la Organización de Aviación Civil Internacional en idioma español.

6.2.4 El Informe Preliminar se enviará por facsímil, correo electrónico o correo aéreo, dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que ocurrió el accidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente la seguridad de vuelo, dicho antecedentes se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más rápido posible.

6.3 INFORME SOBRE DATOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN.

6.3.1 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de peso máximo de despegue superior a 2 250 kg. la DGAC enviará lo antes posible, después de

la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional.

- 6.3.2 Cuando se realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de peso máximo superior a 5 700 kg. la DGAC enviará lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidente de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

6.4 INFORME FINAL.

- 6.4.1 La DGAC remitirá una copia del proyecto del Informe Final de la investigación solicitando manifestar la opinión dentro de un plazo de 60 días, a los siguientes Estados:

- a) al Estado de matrícula,
- b) al Estado de la Empresa aérea,
- c) al Estado de diseño, y
- d) al Estado de fabricación

- 6.4.2 Una vez finalizada la investigación de un accidente o incidente de aviación, la DGAC podrá autorizar a los Estados que participaron en ella para que hagan pública de acuerdo a la legislación vigente, la documentación obtenida durante el desarrollo de la investigación, el Informe Final o alguna de sus partes.

- 6.4.3 El Informe Final y sus conclusiones se harán públicas en la forma prescrita por la ley, tan pronto como finalice la investigación, de manera de contribuir a la prevención de accidentes o incidentes de aviación.

- 6.4.4 Los aspectos de detalle en materia de informes se indicarán en los procedimientos respectivos que dicte la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO 7

PREVENCIÓN

- 7.1 Las investigaciones de accidentes, incidentes de aviación e incidentes de tránsito aéreo que realiza la DGAC tienen como uno de sus principales objetivos la Prevención, por lo que su propósito fundamental es evitar que sucesos que puedan comprometer la seguridad aérea, vuelvan a repetirse, lo que se obtendrá en la medida que se cumplan las recomendaciones emitida en el Informe Final.
- 7.2 Cuando la DGAC reciba información concerniente a riesgos que puedan afectar en forma cierta la seguridad de las operaciones aéreas, en lo que estime pertinente, podrá administrar las medidas de prevención necesarias con el fin de eliminar o minimizar el riesgo informado.
- 7.3 Cuando la DGAC reciba de otro Estado recomendaciones en materia de seguridad, comunicará al Estado que formuló la propuesta, las medidas preventivas que se hayan tomado o que se proyecta tomar o las razones por las cuales no se procedió a adoptar lo recomendado.
- 7.4 La DGAC establecerá, dentro de sus posibilidades, programas de difusión de las medidas de prevención que considere, tendientes a lograr la mayor seguridad en las operaciones aéreas. Además, llevará estadísticas de todo suceso que haya afectado la seguridad de vuelo.
- 7.5 La DGAC dispondrá el cumplimiento de las recomendaciones que emanen de la investigación de accidente o incidente de aviación o incidente de tránsito aéreo con el propósito de contribuir a la seguridad de la actividad aeronáutica nacional.
