



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

DAN 13

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E
INCIDENTES DE AVIACIÓN**

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ: Aprueba Primera
Edición DAN 13,
"Investigación de
Accidentes e Incidentes
de Aviación".

EXENTA N° 01105 /

SANTIAGO, 20 DIC 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) Ley 18.916 de 1990 que aprueba el Código Aeronáutico y sus modificaciones posteriores.
- b) Ley N° 16.752 de 1968 que fija la organización y funciones y establece las disposiciones generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto N°509 bis de 1957 del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de diciembre de 1944.
- d) Decreto Supremo N° 216 del 03 de diciembre 2003 que aprueba la Segunda Edición del Reglamento sobre Investigación de Accidentes Incidentes de Aviación, DAR 13.
- e) Decreto N° 222 del 2004, Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la DGAC y sus modificaciones posteriores.
- f) Resolución Exenta N° 0752 del 14 diciembre 2016, que aprueba la primera enmienda a la Tercera edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento Departamento Planificación.
- g) Lo establecido en el Plan Estratégico 2016-2023, Anexo Iniciativas Estratégicas, Iniciativa Estratégica N° 9.
- h) Lo establecido en la Directiva Anual de Actividades de la DGAC/2017 del 27 diciembre 2016, Anexo A, Desafíos Estratégicos, Tarea N° 3.
- i) OF. (O) N° 06/0/0626 del 13 de marzo 2013 del Departamento Prevención de Accidentes e Incidentes que informa estado de situación normativa aeronáutica.
- j) OF. (O) N° 04/3/008 del 17 de enero de 2017, del Departamento de Planificación que remite proyecto normativo DAR 13.
- k) Resolución Exenta N° 01504 del 29 de octubre del 2010 que aprueba la Primera Enmienda a la tercera Edición del PRO ADM 02 "Estructura Normativa de la DGAC.
- l) Enmienda 15 edición 11 del 10 de noviembre de 2016 al Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de diciembre de 1944.

CONSIDERANDO:

La necesidad de contar con una normativa nacional actualizada, que incluya las últimas enmiendas al Anexo 13 sobre Aviación Civil Internacional de diciembre de 1944.

RESUELVO

APRUEBASE la Primera Edición de la DAN 13, "Investigación de Accidentes Incidentes de Aviación".

Anótese y comuníquese



VICTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

1. PLAN A
2. DP, SD NORMATIVA AERONAUTICA (A)

ÍNDICE

	PAGINA
CAPÍTULO 1 DEFINICIONES	6
CAPÍTULO 2 APLICACIONES	10
CAPÍTULO 3 GENERALIDADES	11
CAPÍTULO 4 NOTIFICACIONES	13
CAPÍTULO 5 INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES O INCIDENTES DE AVIACIÓN	16
CAPÍTULO 6 INFORMES	22
CAPÍTULO 7 PREVENCIÓN	23

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES

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

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

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

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
- Hallarse dentro de la aeronave, o
 - Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - Por exposición directa al chorro de un reactor.
 - Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a si misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
- b) La aeronave sufra daños o roturas estructurales que:
- Afectan su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - Que normalmente exijan 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 menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o
- c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.
- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado sus restos.
- d) 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, deberá ser clasificada como lesión mortal.

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.

ASESOR

Persona nombrada por el Departamento Prevención de Accidente, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

AUTORIDAD AERONAUTICA

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

CAUSAS

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

ESTADO DE DISEÑO

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

ESTADO DE FABRICACIÓN

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

ESTADO DEL EXPLOTADOR

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

ESTADO DEL SUCESO

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

ESTADO DE MATRICULA

Estado en el cual está matriculada la aeronave.

FACTORES CONTRIBUYENTES

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

INCIDENTE DE TRANSITO AÉREO

Es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave en su relación con los Servicios de Tránsito Aéreo, determinado como tal por la DGAC.

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

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.

INVESTIGADOR ENCARGADO

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

JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN (JIAC)

Comisión multidisciplinaria, encargada de la Investigación de un accidente u incidente ocurrido a una aeronave de peso máximo superior a 5 700 kgs. Su único objetivo será determinar la causa del accidente o incidente 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 den 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.

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)

Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

RECOMENDACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

Proposición de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de la investigación, formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

REGISTRADOR DE VUELO

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

REPRESENTANTE ACREDITADO

Persona designada por la DGAC en razón de sus calificaciones para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado de Chile deba designar un representante acreditado, éste será un Investigador de accidentes perteneciente al Departamento Prevención de Accidentes de la DGAC.

CAPÍTULO 2

APLICACIÓN

- 2.1. Las disposiciones de la presente Normativa 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 los accidentes e incidentes graves que se produzcan a aeronaves chilenas en un Estado no contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional que no tenga la intención de realizar la investigación.
- 2.2. 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 normativa, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

CAPÍTULO 3

GENERALIDADES

- 3.1. El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.
- 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.
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, de acuerdo al procedimiento que la DGAC determine para estos efectos.
 - 3.2.2. Si el Estado de Matrícula, el Estado del Explotador 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 y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.
 - 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 podrán ser complementadas por disposiciones dictadas por la DGAC en uso de sus atribuciones, mediante otras 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, con la anuencia de los Tribunales de Justicia si debieren conocer del asunto o bien directamente, según el caso. Dentro del Estado, la devolución 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 del Explotador, según sea el caso. Con este objeto, la DGAC competente les facilitará el acceso a la aeronave su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual la DGAC no considere conveniente conceder tal acceso, la autoridad hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

CAPÍTULO 4 NOTIFICACIONES

- 4.1. La DGAC enviará una notificación de un accidente o incidente grave, que afecte a aeronaves de matrícula chilena ocurrido en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado, o en un Estado no contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 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 (OACI) cuando la aeronave afectada posea un peso máximo superior a 2 250 kg.

En el caso de un incidente grave ocurrido en otro Estado, que afecte a aeronaves con matrícula u operador chileno, si el Estado del suceso no está enterado, la DGAC enviará una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso.

Lo anterior también será aplicable para accidentes e incidentes ocurridos en otro Estado, en que la aeronave involucrada aterrice en territorio nacional.

El formato y contenido de la notificación, se describirán en un procedimiento sobre reportes que la DGAC dispondrá para estos efectos.

- 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 o incidente sufrido por una aeronave, en el territorio nacional, y de aquellos que afecten a aeronaves de matrícula chilena en el extranjero.
- 4.4. La comunicación se hará en lenguaje claro y contendrá como mínimo la siguiente información:
- 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.

- 4.5. Cuando la DGAC reciba una notificación de accidente o incidente grave, acusará recibo de la misma, informando si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajará el Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada.
- 4.6. El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño, el Estado de fabricación, como asimismo, todo otro Estado que, a petición de la DGAC, facilite información, instalaciones y servicios o asesores, tiene el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación, como asimismo, asesores para dicho representante acreditado.
- 4.6.1. La participación del representante acreditado en la investigación deberá conferir el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador, 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; y
 - i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.
- No obstante, la participación de los representantes acreditados 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.
- 4.7. A los asesores de los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la investigación, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.
- 4.8. En el caso de un accidente que afecte de una aeronave de más de 2 250 kg, con matrícula, explotador, diseño o fabricación chilena, y el Estado que realiza la investigación lo solicite expresamente, la DGAC estará obligada a nombrar un representante acreditado.

- 4.9. Cuando la DGAC reciba la notificación de un accidente o incidente grave que involucre una aeronave con explotador chileno, suministrará al Estado del suceso, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave, como asimismo, información respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave.

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.

5.1.2. 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.

5.1.3. En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, sólo se considerarán las aeronaves que tengan una aprobación operacional y/o de diseño, entregada por la DGAC de acuerdo con la normativa aplicable.

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 deberá solicitar 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. Departamento Prevención de Accidentes de la DGAC gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en la presente norma.

5.2.2. El Departamento Prevención de Accidentes 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.

5.2.3. Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones de la presente norma será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.

5.2.4. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- b) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- c) de ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y
- d) la redacción del informe final.

5.2.5. Cuando sea factible, se deberá visitar el lugar del suceso, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos.

5.2.6. 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.

5.2.7. 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 tales como:

- a) Alcoholemia para el personal aeronáutico los pilotos y/o tripulantes involucrados.
- b) Examen de recertificación médica;
- c) Examen de autopsia y toxicológico, si fuese el caso;
- d) Exámenes de constatación de lesiones; y
- e) Otros exámenes aplicables, según el caso.

5.2.8. Si en el curso de una investigación se detectan elementos fundados para clasificar el hecho como interferencia ilícita, la DGAC deberá informara de inmediato a las autoridades correspondientes y a los Estados interesados, y no continuará con la investigación.

5.2.9. La DGAC deberá solicitará al Estado de diseño, al Estado del Operador, 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.

5.2.10. La DGAC deberá consultar al Estado del Explotador la información detallada sobre la eventual existencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave, que sufrió el accidente o incidente.

5.2.11. 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.

5.3. RESERVA DE LA INFORMACION

5.3.1. La DGAC, durante la investigación del accidente o incidente, no dará a conocer la información que más abajo se detalla, para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que los tribunales competentes determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:

- a) todas las declaraciones tomadas a las personas por la DGAC en el curso de la investigación;
- b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas;
- e) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
- f) las grabaciones de imágenes de a bordo en el puesto de pilotaje y cualquier parte o transcripción de las mismas;
- g) cualquier otro tipo de grabación de audio o imágenes relacionadas con el suceso; y
- h) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

5.3.2. La información referida en el párrafo 5.3.1 se incluirá en el informe final o sus anexos únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

5.3.3. El Departamento Prevención de Accidentes de la DGAC no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

5.3.4. 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. Igual procedimiento operará para los representantes acreditados nacionales.

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. 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.

5.4.3. Ante la ocurrencia de un accidente en el extranjero donde fallezcan o resulten con lesiones graves ciudadanos chilenos, la DGAC nombrará un investigador de accidentes quien, en calidad de experto deberá solicitar permiso a la autoridad respectiva para:

- a) visitar e inspeccionar el lugar del accidente;
- b) acceder a la información fáctica pertinente que apruebe para divulgación al público el Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso obtenida de la investigación;
- c) cooperar en el proceso de toma de declaración de los ciudadanos chilenos sobrevivientes, y
- d) recibir copia del Informe Final.

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

5.4.4. En el caso de los accidentes ocurridos en el territorio nacional, las prerrogativas contenidas en el número anterior serán aplicables a los expertos nombrados por aquellos Estados que tengan especial interés en el accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente, nacionales de esos Estados.

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. Sin perjuicio de lo anterior, toda persona involucrada o afectada en un accidente o incidente, deberá poner a disposición de la DGAC su testimonio y cualquier registro del suceso que obre en su poder.

- 5.5.3. Si durante una investigación se detectare la existencia de un posible delito o infracción a la reglamentación éste será puesto en conocimiento de la autoridad competente, sin perjuicio de continuar con la investigación.
- 5.5.4. Ante la ocurrencia de un accidente o incidente, los miembros de la tripulación de vuelo involucrada quedarán con sus licencias aeronáuticas suspendidas hasta recibir la autorización de la DGAC que les permita retomar las actividades.
- 5.5.5. Las disposiciones contenidas en el inciso anterior también serán aplicables para todo otro personal aeronáutico que se haya visto directamente involucrado en el accidente o incidente.
- 5.5.6. La DGAC solicitará a las Empresas Aéreas o explotadores, según corresponda, la información pertinente respecto a una aeronave de matrícula chilena y/o a la tripulación que haya sufrido un accidente o incidente, en el extranjero, a fin de remitirla al Estado que realiza la investigación
- 5.5.7. 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.
- 5.6. Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. La DGAC adoptará las medidas necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora, solicitando la participación de otros Estados que cuenten con instalaciones adecuadas, en caso necesario.
- 5.6.1. Durante la lectura y recuperación de datos de los registradores de vuelo, un investigador de accidentes de la DGAC participará en calidad de representante acreditado, en los casos pertinentes.
- 5.6.2. Tratándose de un accidente mortal, la DGAC coordinará con la autoridad competente la realización de una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, e idealmente, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, adoptará 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.
- 5.7. En los casos aplicables, la tripulación, los pasajeros y el personal aeronáutico que la DGAC determine, será sometido a exámenes médicos, preferentemente efectuados por un médico con experiencia en medicina de aviación e idealmente en investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible.

- 5.8. Ante la necesidad de coordinación entre la DGAC y las autoridades judiciales, en el marco de un proceso investigativo, se prestará 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.
- 5.9. Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, la DGAC tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados, y a las autoridades que corresponda, en el caso nacional.
- 5.10. El Departamento Prevención de Accidentes no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.
- 5.11. En caso de que una aeronave de matrícula o explotador extranjero, implicada en un accidente o incidente grave ocurrido fuera del territorio nacional, aterrice en Chile, a solicitud del Estado que realiza la investigación, la DGAC proporcionará a ese Estado las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.
- 5.12. En los casos que corresponda, cuando la DGAC designe un representante acreditado para participar en una investigación realizada por otro Estado, podrá además nombrar asesores propuestos por el explotador, la organización responsable del diseño o fabricación de la aeronave, para asistir al representante acreditado.

CAPÍTULO 6

INFORMES

6.1. Ante la ocurrencia e investigación de un accidente o incidente, la DGAC elaborará y difundirá a los Estados y Organizaciones que corresponda, en los casos pertinentes, los informes que más abajo se indican, conforme al procedimiento específico para estos efectos:

- a) Notificación Inicial.
- b) Informe Preliminar.
- c) Informe de Datos.
- d) Proyecto de Informe Final.
- e) Informe Final.

CAPÍTULO 7 PREVENCIÓN

- 7.1. Las investigaciones de accidentes, incidentes que realiza la DGAC tienen como único propósito evitar que sucesos que puedan comprometer la seguridad operacional, 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, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, al Estado que formuló la propuesta, las medidas preventivas que se hayan implementado o que se proyecta implementar o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.
- 7.4. La DGAC establecerá, dentro de sus posibilidades, programas de difusión de las medidas de prevención que considere pertinentes, tendientes a mejorar la seguridad operacional de la aviación.
- 7.5. La DGAC dispondrá, en el marco de sus atribuciones, el cumplimiento de las recomendaciones que emanen de la investigación de accidente o incidente, con el propósito de contribuir a la seguridad operacional.
