



CIRCULAR OBLIGATORIA

CO AV-83.1/07 R1

Que establece los procedimientos para la
investigación de accidentes e incidentes de
aviación

Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes
de Aviación

31 de julio de 2020

Circular Obligatoria

Que establece los procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes de aviación

1. Objetivo

Establecer los procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes aéreos ocurridos en territorio nacional, el espacio aéreo mexicano, incluyendo las aguas jurisdiccionales.

2. Fundamento Legal

Con fundamento en los artículos 1, 2, fracción I, 14 primer párrafo, 16, 26 y 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 fracción II de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 3, 6 fracciones I, V y XI, 79, 80 y 81 de la Ley de Aviación Civil, 180, 181, 185 al 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1º, 2º fracción XVI y 21 fracciones XIII, XIX, XXXIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como el Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil.

3. Aplicabilidad

La presente Circular Obligatoria aplica para la investigación de carácter federal a toda aeronave civil y de Estado, distintas de las militares, con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o extranjera que se vean involucrados en un accidente, incidente grave o incidente y que ocurra en el territorio nacional, en el espacio aéreo mexicano o sobre sus aguas jurisdiccionales.

4. Descripción**4.1. Disposiciones Generales**

4.1.1. Las disposiciones de la presente Circular Obligatoria aplican a las actividades posteriores a la ocurrencia de suceso de aviación (accidentes, incidente grave o incidente aéreo).

4.1.2. Toda aeronave civil que tenga un suceso de aviación en el territorio nacional o sobre el espacio aéreo mexicano, incluyendo las aguas jurisdiccionales, estará sujeta a una investigación en materia de aeronáutica civil tal como determina la presente Circular Obligatoria.

4.1.3. La Secretaría, por conducto de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos es la autoridad encargada de realizar las investigaciones y dictaminar en materia de aeronáutica civil las causas probables y factores contribuyentes de los accidentes e incidentes ocurridos a aeronaves civiles y en su caso, se coordinara con las Autoridades Administrativas o Judiciales que conforme a la ley, requieran ejercer sus atribuciones en relación con los accidentes e incidentes mencionados, debiendo dichas Autoridades ejercer sus funciones coadyuvando y cooperando con la Autoridad Aeronáutica y representantes de la SCT.

4.1.4. La Secretaría a través de la Agencia Federal de Aviación Civil autoriza a la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación integrar una Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos y podrá invitar a aquellas personas, empresas u organizaciones, tales como concesionarios, permisionarios, operadores, entidades responsables del diseño y certificado tipo de la aeronave o componente involucrado en el

suceso, la Autoridad de Aviación Civil del Estado del Explotador o de matrícula, y organismos colegiados, entre otros, que considere necesarias para la investigación, conforme se señala en la presente Circular Obligatoria. Esta Circular Obligatoria fija también las responsabilidades de esta Comisión en el caso de accidentes o incidentes sobre territorio mexicano de aeronaves civiles con matrícula extranjera y aquellas con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas cuyo accidente o incidente se suscite en territorio extranjero.

4.1.5. El único objetivo de la investigación de los accidentes o incidentes es la prevención de futuros sucesos similares, el propósito de una investigación de la Comisión no es determinar la culpa o la responsabilidad, por lo que el informe final de causa probable no podrá ser usado con fines distintos de la prevención y de la seguridad operacional.

4.1.6. Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o responsabilidad será independiente de la investigación que realice la Comisión en virtud de las disposiciones de la presente Circular Obligatoria.

4.1.7. El Comandante Regional, el del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el de Aeropuerto o de Aeródromo por conducto del comandante honorario, notificará de manera inmediata a la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, de la Agencia Federal de Aviación Civil, la ocurrencia de cualquier suceso (incidente o accidente) ocurrido, de acuerdo con el inciso 10. de esta Circular, o conforme al Manual de Autoridades Aeronáuticas, "Notificación, Investigación e Informes de Accidentes e Incidentes". Y en el caso de accidente o incidente notificarán por el medio de comunicación más apropiado al jefe de la Unidad Médica del Centro SCT, más cercano al sitio del accidente, para su participación conforme al Reglamento o disposición equivalente correspondiente.

4.1.8. El comandante de Aeropuerto y el comandante honorario en el caso de accidente emitirán la documentación necesaria para la suspensión temporal de la licencia aeronáutica del personal técnico aeronáutico y de la tripulación de vuelo involucrada en el accidente, y enviara copia a la Dirección de Análisis de Accidentes de Aviación y a la Dirección de Licencias de la Agencia Federal de Aviación Civil. La comisión podrá emitir opinión cuando observe que no existió responsabilidad de alguno de los integrantes en la ocurrencia del suceso para que el comandante que emitió la notificación de suspensión genere una autorización provisional a los integrantes de la tripulación de vuelo condicionada al resultado final de la investigación.

5. Autoridad

5.1 La Secretaría, por conducto del Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil, notificará al presidente de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, realice la investigación de cualquier accidente o incidente de aviación civil, la cual iniciará inmediatamente, bajo las provisiones del numeral 4.1.2., de la presente Circular Obligatoria.

5.2 El presidente de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos o la persona designada por él, en coordinación con el Director General de Aeronáutica Civil determinara el número de personal que participara en la investigación un accidente o incidente.

5.3 La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, encargada de la investigación de todos los accidentes e incidentes aéreos civiles tiene total independencia y autoridad absoluta para llevarla a cabo. La investigación comprenderá lo siguiente:

- a. La recopilación, registro y análisis de toda la información disponible sobre el accidente o incidente.

- b. La protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en 8.17.
- c. Si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional para la prevención de futuros incidentes y accidentes.
- d. De ser posible, la determinación de las causas probables.
- e. Si aplica la determinación de los factores contribuyentes.
- f. La redacción del informe final.

5.4 Siempre que sea posible, se visitará el lugar del accidente y se examinarán los restos de la aeronave, se aseguraran los elementos suficientes y se tomaran declaraciones a la tripulación de vuelo y a los testigos, entre otras actividades, conforme a las funciones del personal investigador señaladas en el manual correspondiente.

5.5 Reapertura de la investigación

5.1.1 Si después de cerrada una investigación se obtienen nuevas pruebas, de suficiente importancia, la DAAIA procederá a reabrirla, excepto que el accidente o incidente haya ocurrido en el extranjero y la DAAIA haya actuado con funciones delegadas por el Estado en que sucedió el siniestro, o en apoyo a éste, la DAAIA solicitará la aprobación de ese Estado para reabrir la investigación que dicho Estado inició. Si una aeronave que se consideraba desaparecida al terminar la búsqueda oficial se localiza posteriormente, la CIDAA evaluará la posibilidad de reabrir la investigación.

6. Conformación de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos

6.1 La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación conformará una Comisión para atender un accidente o incidente mayor y estará integrada de la siguiente forma:

- a. Presidente.- Director de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación.
- b. Secretario Técnico.- Jefe del Departamento de Análisis de Accidentes de Aviación.
- c. Investigador a cargo.- Inspector Investigador de Accidentes de la DAAIA o un Inspector Verificador Aeronáutico de la Autoridad Aeronáutica.
- d. Coordinadores de grupo de trabajo.- Inspectores investigadores de accidentes de la DAAIA.
- e. Vocales.- Inspectores Investigadores de Accidentes de la DAAIA/Representantes de los Órganos Colegiados.

6.2 En la investigación de un accidente o incidente grave, el presidente de la Comisión podrá convocar a participar, no necesariamente presencial, según sea el caso de manera enunciativa mas no limitativa a un representante de las siguientes entidades:

- a. De la entidad responsable del diseño de tipo, de la certificación de tipo, así como de la construcción de la aeronave, motores y/o componentes involucrados.
- b. El concesionario, permisionario u operador aéreo involucrado en el siniestro y el prestador de servicios (taller de mantenimiento, servicios a terceros, etc.).
- c. El comandante del Aeródromo o inspector verificador aeronáutico que participo en los trabajos de investigación de campo y coordinación de la búsqueda y salvamento.
- d. De la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.
- e. De los Servicios de Tránsito Aéreo.
- f. De la entidad o grupo aeroportuario correspondiente involucrado.
- g. De Órganos Colegiados, de profesionales en la materia de aviación.

6.3 Las entidades mencionadas en el numeral 6.2., de la presente Circular Obligatoria, podrán nombrar expertos técnicos en los grupos de trabajo de la Comisión, los mismos estarán bajo el control y supervisión del Investigador a cargo y serán asignados directamente en los grupos de investigación, debiendo cumplir con lo señalado en la presente Circular Obligatoria, serán considerados como observadores y en caso necesario brindaran apoyo a la investigación previa aprobación del presidente de la CIDAA.

6.4 En las sesiones de los grupos de trabajo de la CIDAA participan expertos de la Autoridad Aeronáutica en las área de operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, mantenimiento, expedición de licencias, certificación de aeronaves, de aeródromos; de los servicios de tránsito aéreo, etc., en calidad de asesores del investigador a cargo, sin embargo para evitar en lo posible conflictos de interés¹ que pueden obstaculizar la aplicación de la reglamentación y mantener la independencia e imparcialidad de las investigaciones la Comisión será la única responsable de la emisión de la causa probable, los factores contribuyentes y de la elaboración de las recomendaciones. Los servidores públicos² que participen como investigadores de accidentes aéreos o expertos están obligados a realizar el desempeño de su empleo, cargo o comisión, o participación con los principios de disciplina, legalidad, objetividad, profesionalismo, honradez, lealtad, imparcialidad, integridad, rendición de cuentas, eficacia y eficiencia que rigen al servidor público establecidos en la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

6.5 La CIDAA realizara la investigación de accidentes o incidentes donde se encuentre involucrada una aeronave con matrícula extranjera o de un explotador extranjero, conforme se señala en la presente Circular Obligatoria, el Presidente de la CIDAA previa coordinación con el Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil podrá invitar a participar a un representante acreditado del Estado de matrícula o del explotador involucrado, según se trate, quien a su vez podrá invitar a los asesores que considere necesarios.

6.6 De igual forma que en el caso anterior, la Secretaría - AFAC por medio de la DAAIA, nombrara a un representante acreditado para que participe en la investigación cuando el accidente o incidente grave de la aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o de un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional haya ocurrido fuera del territorio nacional, incluyendo aguas jurisdiccionales, y la investigación haya sido instituida por otro Estado. Asimismo, nombrara a un asesor propuesto por el concesionario, permisionario u operador aéreo nacional, para asistir a su representante acreditado.

6.7 El Investigador a cargo de la DAAIA contara con las siguientes facultades para investigar accidentes e incidentes de aviación:

- a. será el investigador designado para coordinar, requerir y recibir información, realizar la investigación del incidente o accidente, así como la elaboración del proyecto de informe final y los informes correspondientes a la OACI.
- b. requerir la asistencia de todas las personas que considere necesario entrevistar para que rindan cualquier aclaración, pregunta o proporcionen información.

¹ La definición de "Conflicto de interés" establecida en el Artículo 3, numeral VI, de la Ley General de Responsabilidades administrativas, es: La posible afectación del desempeño imparcial y objetivo de las funciones de los Servidores Públicos en razón de intereses personales, familiares o de negocios.

² La definición de "Servidores Públicos" establecida en el Artículo 3, numeral XXV, de la Ley General de Responsabilidades administrativas es: Las personas que desempeñan un empleo, cargo o comisión en los entes públicos, en el ámbito federal y local, conforme a lo dispuesto en el artículo 108 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

- c. Exigir la protección y preservación de:
 - lugar del accidente o incidente aéreo.
 - aeronave y cualquier parte de ésta.
 - todos los registros y documentos relacionados con el suceso.
- d. Previa formalidad de Ley, acceder para buscar y requerir, en cualquier lugar donde el investigador considere que puede existir información, registros o evidencias relevantes para la investigación del accidente o incidente del taller de mantenimiento, oficina de despacho, proveedores de servicio, operador aéreo, aeropuerto, torre de control etc., y obtener copia, previo cotejo del original de todo documento o evidencia de lo que se encuentre durante el transcurso de su búsqueda, incluidas las transcripciones de las comunicaciones y registros de los servicios de tránsito aéreo.
- e. Prohibir o limitar, por el tiempo que sea necesario el acceso a las áreas (diferente al lugar del accidente), donde haya estado o estuvo la aeronave accidentada o incidentada, para los fines de conservación y protección de evidencias.
- f. Solicitar instalaciones aprobadas y certificadas, por los Estados de Diseño o de Fabricación, laboratorios, hangares, etc., para realizar cualquier tipo de pruebas y exámenes a los componentes, motores, sistemas, etc., que la comisión considere necesarios para determinar las causas de la ocurrencia del suceso, incluyendo las destructivas.
- g. Al término de los trabajos obtener todo tipo de evidencia y copias de cualquier documento relevante relativo al accidente o incidente, a las personas, empresas y equipos relacionados con el mismo, en particular, la formación y calificación de las personas, que hayan participado en el mantenimiento, despacho, servicio de control y seguimiento del vuelo, construcción o diseño, tripulación, control de la(s) aeronave(s) implicadas, así como demás información que el investigador considere relevante.
- h. Acudir para realizar la custodia, para realizar cualquier tipo de pruebas, incluyendo las destructivas, de todo material, (componentes, líquidos, motores, etc.) de lo que fue reunido durante la investigación, en laboratorios nacionales o en el extranjero que tengan la capacidad para realizarlas.
- i. Retener cualquier documento o componente hasta que la investigación haya finalizado.
- j. Tomar declaraciones a las personas que el investigador considere que pueden aportar datos, informes o testimonios necesarios para la investigación.
- k. Requerir un examen médico a la persona (s) que directa o indirectamente hayan estado implicadas en la operación de una aeronave involucrada en un accidente o incidente y si procede a los pasajeros.
- l. Requerir a los médicos competentes la información con que cuenten de un paciente involucrado en un accidente o incidente, que es relevante para la investigación.
- m. Solicitar los resultados de las necropsias realizadas a los miembros de la tripulación que fallecieron y si procede a los pasajeros.
- n. Requerir a las autoridades locales por medio de la Comandancia que realice la investigación de campo, aseguren la protección del lugar del accidente, de la aeronave y de su contenido, hasta el momento en que la DAAIA pueda tomar la custodia y seguridad de la aeronave y de su contenido.

- o. Será el encargado de coordinar en el sitio del accidente la investigación en materia aeronáutica civil, con los representantes acreditados, investigadores y expertos técnicos.
- p. La comandancia de aeropuerto mantendrá la organización del sitio del accidente y restos de la aeronave, durante el tiempo que dure la investigación en el sitio, hasta que la DAAIA determine que sean trasladados los restos para su protección y proseguir la investigación.

7. Atribuciones de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos

7.1 La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes, es responsable de la organización, realización y control de todas las investigaciones de accidentes o incidentes de aviación civil dentro del territorio nacional y el espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos, incluyendo las aguas territoriales hasta el límite establecido por la Ley, y de acuerdo con lo señalado en la presente Circular Obligatoria. Esta responsabilidad incluye la participación en la investigación de accidentes e incidentes en los cuales estén involucradas aeronaves civiles con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o de concesionarios, permisionarios u operadores aéreos nacionales ocurridas en el extranjero, o bien cuando en aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula extranjeras, existan pasajeros mexicanos con lesiones graves o fatales.

7.2 La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos es el único órgano con autoridad para realizar la investigación de accidentes o incidentes de aviación civil. La CIDAA permitirá la participación en la investigación de otros organismos gubernamentales, si fuese necesario. Sin embargo, estos organismos no participaran en la determinación de las causas probables, factores contribuyentes y recomendaciones del accidente o incidente, siendo esta responsabilidad única de la Comisión, con la finalidad de garantizar que esta actividad sea tendiente a prevenir la ocurrencia de este tipo de sucesos y mejore la seguridad operacional de la aviación civil.

7.3 La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos es el Órgano gubernamental encargado de cumplir las obligaciones de los Estados Unidos Mexicanos en esta materia. En el caso de accidentes o incidentes, en los que participen o tengan relación intereses extranjeros, estas obligaciones se realizan en forma consistente y en coordinación con la política de relaciones exteriores del gobierno y conforme se establece en la presente Circular Obligatoria. En el caso de un accidente o incidente grave ocurrido en un país extranjero que involucre una aeronave civil con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o de matrícula diferente que se encuentre en posesión de concesionarios, permisionarios u operadores aéreos nacionales, se estará a lo dispuesto por lo previsto en la presente Circular Obligatoria, la cual es consistente con las Normas Internacionales del Anexo 13 de la OACI.

7.4 La Autoridad Aeronáutica (Comandancias de Región y/o de Aeropuerto) realizaran las investigaciones iniciales de accidentes o incidentes a través de la asignación de un investigador a cargo (IAC), quien además será el responsable de coordinar a las partes involucradas en la atención de la emergencia provocada por la ocurrencia del suceso, elaborara el reporte de accidente o incidente, elaborara el Acta de hechos del accidente o incidente, enviando estos documentos a la CIDAA. La DAAIA asignara a un inspector investigador de accidentes como investigador a cargo el cual relevara de sus funciones al IAC de la Comandancia una vez que acuda al sitio del suceso junto con un grupo de investigadores el cual continuara y completara las tareas de investigación. El IAC de la DAAIA se basará en el informe de accidente o incidente elaborado por el IAC de la Comandancia para determinará las causas probables del accidente o incidente y lo

asentará en el proyecto de informe final el cual será analizado por la Comisión Investigadora para determinar la causa probable y los factores contribuyentes, así como la emisión de recomendaciones si procede.

7.5 En la investigación de campo el IAC de la Comandancia o de la DAAIA puede recopilar componentes y partes de la aeronave que a su consideración pueden estar involucrados en la ocurrencia del suceso, las cuales serán sometidas a pruebas destructivas y no destructivas, estas se realizarán en laboratorios o instalaciones nacionales e internacionales que determine el presidente de la Comisión, asignando para ello a un investigador de la DAAIA.

7.6 En todo suceso las partes y componentes a analizar deberán seguir el proceso de cadena de custodia³, a fin de garantizar el debido seguimiento de la evidencia. Los costos del traslado y envío de las partes y componentes serán cubiertos por el propietario u operador de la aeronave.

7.7 Las recomendaciones de prevención emanadas de la investigación de los incidentes y accidentes serán asentadas en la redacción del informe final.

8. Investigación de incidentes y accidentes

8.1 Conforme se menciona en el numeral 4.1.4., de la presente Circular Obligatoria, la investigación de accidentes o incidentes será realizada por la CIDAA para determinar hechos, condiciones y circunstancias relacionadas con las causas probables del accidente o incidente en cuestión. Estos resultados serán utilizados posteriormente si hubiere lugar a ello para determinar medidas correctivas tendientes a prevenir en el futuro accidentes o incidentes similares. La investigación incluye las tareas a realizarse en el lugar del accidente, conocidas como investigación de campo, ensayos, desarmado, pruebas, análisis y preparación del informe. El resultado de las investigaciones realizadas por la CIDAA se redactará en un informe final de accidente o incidente.

8.2 La investigación de accidentes o incidentes se realiza conforme a lo señalado en la presente Circular Obligatoria, y en su caso por los documentos que al respecto emita la Autoridad Aeronáutica conforme a la Norma Oficial Mexicana que regula las especificaciones para las publicaciones técnicas aeronáuticas. Asimismo, cumple con las normas del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

8.3 Cuando en algún Estado extranjero haya ocurrido un accidente o incidente de una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana, o de un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional, y este delega en la Secretaría la investigación de dicho accidente o incidente, esta será responsable de la investigación, incluyendo la publicación del informe final y la notificación ADREP⁴ (Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes). Si se delega únicamente parte de la investigación, el Estado donde ocurrió el suceso, conservará la responsabilidad de la realización de la investigación.

8.4 Accidentes o incidentes graves de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana que se producen en el territorio de un Estado no contratante de la OACI

8.4.1 Cuando ocurra un accidente o incidente de una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana en el territorio de un Estado no contratante de la OACI,

³ La Cadena de Custodia es el sistema de control y registro que se aplica al indicio, evidencia, objeto, instrumento o producto del hecho delictivo, desde su localización, descubrimiento o aportación, en el lugar de los hechos o del hallazgo, hasta que la autoridad competente ordene su conclusión.

⁴ La notificación ADREP se realizará a través del formato del Apéndice 8 contenido en el Doc. 9156-AN o a través del sistema ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System)

el cual no tenga la intención de instituir una investigación en los términos del Anexo 13, la Secretaría, por los medios a su alcance, instituirá y realizará la investigación en colaboración con el Estado donde haya ocurrido el suceso, sin embargo si no se puede obtener tal colaboración, efectuará la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

8.5 Accidentes o incidentes de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana que se producen fuera del territorio nacional y aguas jurisdiccionales

8.5.1 Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente de una aeronave (igual o mayor a 2,250 kg.) con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana; se encuentra en territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, la Secretaría asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente. En este caso, la Secretaría podrá delegar parcialmente parte de realización de la investigación a otro Estado Contratante del Convenio sobre Aviación Civil internacional u organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.

8.5.2 En el caso de accidentes o incidentes que ocurran a aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula extranjera fuera de aguas jurisdiccionales nacionales, pero cercanas a ellas, la Secretaría proporcionará la ayuda que este a su alcance, y del mismo modo, dentro de sus posibilidades responderá a las solicitudes del Estado de matrícula.

8.6 Información. Accidentes e incidentes

8.6.1 La DAAIA podrá solicitar cuando así se considere pertinente, a las Autoridades encargadas de la Investigación de Accidentes de otros Estados, información pertinente para la investigación de un accidente o incidente. De igual forma, la DAAIA facilitará a un Estado contratante de la OACI que realiza una investigación sobre un accidente o incidente, toda la información pertinente que posea.

8.6.2 El representante acreditado de la secretaria en una investigación de un accidente o incidente coordinará con el IAC del Estado del suceso para determinar las restricciones aplicables respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla entre ambos.

8.6.3 Cuando una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula extranjera o de un explotador extranjero haya utilizado o normalmente podría haber utilizado instalaciones o servicios bajo jurisdicción mexicana antes del accidente o incidente, podrá facilitar al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que posea.

8.7 Registradores de vuelo. Accidentes e incidentes

8.7.1 En caso de que una aeronave con matrícula extranjera, o de un explotador extranjero se vea involucrada en un accidente o incidente grave dentro de espacio aéreo mexicano, incluyendo aguas jurisdiccionales, y dicha aeronave salga del espacio aéreo mexicano, incluyendo aguas jurisdiccionales sin que la CIDAA haya completado la investigación correspondiente, podrá solicitar, por conducto de la autoridad encargada de la investigación de accidentes del Estado de matrícula o del explotador, las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo, y si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

8.7.2 De igual forma que en el numeral anterior, la Autoridad Aeronáutica podrá proporcionar al Estado contratante de la OACI donde ocurrió un accidente o incidente donde se haya involucrado a una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o de un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional, las grabaciones y los registradores de vuelo a que se refiere dicho numeral.

8.8 Información orgánica

8.8.1 La CIDAA al realizar una investigación, podrá solicitar al Estado de matrícula o al Estado del explotador, proporcione la información pertinente sobre toda organización (servicios subcontratados, etc.) cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de una aeronave accidentada o incidentada.

8.8.2 De igual forma que en el numeral anterior, a petición de un Estado contratante de la OACI que realiza una investigación sobre un accidente o un incidente grave de una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o de un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional, la DAAIA podrá proporcionar la información a que se refiere el numeral anterior, a dicho Estado.

8.9 Participación en la investigación. Derechos

8.9.1 La Secretaría, en caso de que una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o de un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional, se encuentre implicado en un accidente o incidente ocurrido fuera del espacio aéreo mexicano, incluyendo aguas jurisdiccionales, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación, el cual provendrá de la DAAIA, asimismo nombrara a un asesor, propuesto por el concesionario, permisionario u operador aéreo nacional, para asistir a su representante acreditado. Sin embargo, la participación en el sitio del accidente la determinara el Director de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación.

8.9.2 De igual forma que en el numeral anterior, la Autoridad Aeronáutica aceptará a los representantes acreditados del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación para que coadyuven en la investigación de un accidente o incidente grave de una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula extranjera o de un permisionario u operador extranjero. Estos representantes acreditados tendrán derecho a nombrar asesores bajo las condiciones que la DAAIA determine de acuerdo con lo señalado en la sección 6 de la presente Circular Obligatoria.

8.9.3 El Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a 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.

8.9.4 Cuando no se nombren representantes acreditados en una investigación el IAC realizara las invitaciones correspondientes para que participen en la misma bajo los procedimientos señalados en esta circular.

8.10 Participación en la investigación. Obligaciones

8.10.1 Cuando la CIDAA realice la investigación de un accidente ocurrido a una aeronave de un peso máximo de despegue de 2,250 kg. o superior, podrá solicitar la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, según aplique, cada uno de estos Estados podrá designar un representante acreditado. Nada de lo dispuesto anteriormente impide que se solicite la participación del Estado de diseño o de fabricación del motor(es) o de los componentes principales de la aeronave.

8.10.2 De igual forma, la CIDAA, podrá designar representantes acreditados, en el caso de que una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o de un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional, según aplique, se accidente fuera del espacio aéreo mexicano incluyendo aguas jurisdiccionales, donde algún Estado contratante de la OACI este efectuando la investigación de dicho accidente.

8.11 Participación de otros Estados. Derechos

8.11.1 Todo Estado contratante de la OACI, podrá facilitar información, instalaciones y servicios o asesores al Estado que realice la investigación y tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.

8.11.2 De igual forma cuando la DAAIA solicite información, instalaciones y servicios o asesores a otro Estado contratante de la OACI, permitirá la participación de un representante acreditado nombrado por dicho Estado en la investigación conforme se menciona en la sección 6 de la presente Circular Obligatoria.

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

- a. visitar el lugar del accidente
- b. examinar los restos de la aeronave
- c. obtener información de testigos y sugerir aspectos sobre los que cabría interrogar
- d. tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo más pronto 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
- i. aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

8.12 Prerrogativas del representante Acreditado. Asesores

8.12.1 Conforme a lo establecido en la presente Circular Obligatoria, cuando la DAAIA tenga derecho a nombrar un representante acreditado, tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

8.12.2 De igual forma que en el numeral anterior cuando un Estado extranjero tenga derecho a nombrar un representante acreditado, tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

8.12.3 A los asesores que ayuden a un representante acreditado, nombrado por la secretaria o por un Estado Extranjero, se les permitirá que, bajo la dirección de este, participen en la investigación en cuanto sea necesario para hacer efectiva la participación de dicho representante.

8.13 Participación del representante acreditado

8.13.1 La participación y funciones del representante acreditado se especifica en la sección 6 de la presente Circular Obligatoria.

8.13.2 No obstante, la participación de otros Estados que no sean el Estado de matrícula; el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación queda limitada solo a aquellas cuestiones por las que se concede a tales Estados el derecho a participar en la investigación en virtud de lo dispuesto en el numeral 8.8.1. de la presente Circular Obligatoria.

8.14 Obligaciones del representante acreditado y sus asesores

8.14.1 Proporcionar al Estado que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente que dispongan.

8.14.2 No divulgar información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.

8.15 Participación de la DAAIA en un accidente ocurrido en otro Estado donde han perecido o sufrido lesiones graves nacionales

8.15.1 Derechos y prerrogativas

8.15.1.1 Cuando la DAAIA así lo considere en caso de un accidente de una aeronave ocurrido en otro Estado contratante de la OACI, donde hayan perecido o sufrido lesiones graves personas nacionales, podrá presentar la solicitud formal requerida al Estado que realiza la investigación para nombrar a un experto.

8.15.1.2 De igual forma que en el numeral anterior cuando exista interés de un Estado contratante de la OACI en un accidente el cual este siendo investigado por la DAAIA, por haber perecido o sufrido lesiones graves en el mismo nacionales de ese Estado, la DAAIA podrá otorgar contra la presentación de la solicitud formal correspondiente de dicho Estado, la autorización para nombrar un experto.

8.15.1.3 Las prerrogativas del experto mencionado en los numerales anteriores son las siguientes:

- a. Visitar el sitio del accidente.
- b. Tener acceso a la información factual pertinente que se haya aprobado para divulgación al público.
- c. Participar en la identificación de las víctimas.
- d. Ayudar en la interrogación de los pasajeros supervivientes que son sus nacionales.
- e. Recibir copia del informe final.

8.16 Notificación a las Autoridades competentes en actos de interferencia ilícita

8.16.1 Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, la Autoridad Aeronáutica tomará las medidas oportunas para asegurar que se informe de ella a las Autoridades competentes correspondientes, tanto a nivel nacional, y si aplica, a nivel internacional.

8.17 Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

8.17.1 La DAAIA no dará a conocer los siguientes registros para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la Autoridad Aeronáutica determine 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. Las grabaciones y transcripciones de las conversaciones en la cabina de la tripulación de vuelo y las grabaciones de las imágenes de a bordo.
- b. Los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.
- c. Los registros bajo control de la CIDAA son:
 1. Todas las declaraciones tomadas a testigos por la CIDAA.
 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 grave.
 4. Lista de pasajeros.
 5. Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de estas.
 6. Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de esta información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la CIDAA y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente.
 7. El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.
 8. Cualquier otro registro obtenido o generado por la CIDAA que esta determine.

8.17.2 Los registros enumerados en el punto anterior se incluirán en el informe final o en sus apéndices 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. La protección aplica desde el momento en que quedan bajo el control de la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación y continuará aplicándose después de la publicación del informe final.

8.17.3 Sin perjuicio de lo señalado en el numeral 8.17.1. de la presente Circular Obligatoria, la entrega de información durante el proceso de investigación, particularmente en el sitio del accidente, estará limitada al desarrollo de los hechos y será dada a conocer solamente a través de persona autorizada por la DAAIA o por el investigador a cargo.

8.17.4 Toda la información concerniente al accidente o incidente obtenida por el personal participante en la investigación deberá ser entregada y comunicada al investigador a cargo.

8.17.5 En ninguna circunstancia se entregará el contenido de información concerniente a la investigación de un accidente a personas no autorizadas cuyo conocimiento de los hechos pueda afectar adversamente al desarrollo de la investigación.

8.17.6 Las solicitudes que se realicen sobre los registros que estén bajo la custodia o control de la CIDAA de las investigaciones de accidentes, se deben dirigir a la fuente original de la información, si está disponible, ya que la CIDAA solo conserva fotocopias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.

8.18 Necropsia completa

8.18.1 La CIDAA solicitará el resultado de las necropsias del personal de vuelo y de los pasajeros (a menos que sea relevante para la investigación o para determinar el origen de las lesiones mortales) fallecidos en un accidente aéreo a la Autoridad competente.

8.18.2 La Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, realizará el examen psicofísico y toxicológico, así como los exámenes complementarios que se consideren pertinentes a la tripulación y personal técnico aeronáutico involucrado los cuales se llevarán a cabo lo antes posible. Los resultados de los exámenes permitirán determinar la aptitud psicofísica y psicológica de los involucrados.

9. Protección de las pruebas⁵, custodia y traslado de la aeronave

9.1 El operador o propietario de una aeronave involucrada en un accidente o incidente tomara las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La custodia incluirá protección para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros. Garantizará el acceso a hangares o lugares de almacenamiento a los investigadores el tiempo que dure la investigación.

9.2 Los restos de la aeronave accidentada podrán resguardarse en un lugar que determine el investigador a cargo en coordinación con el propietario de esta.

9.3 La DAAIA por sí o a través de la Autoridad Aeronáutica tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de una aeronave accidentada y su contenido, durante el tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda

⁵ La protección de las pruebas incluye la conservación por toma de fotografías u otros medios, de toda prueba que pueda ser momentánea o que pueda borrarse, perderse o destruirse, como la de los registradores de vuelo.

borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros.

9.4 Para el caso de los registradores de vuelo (Grabadora de voz y Registrador de datos de vuelo), serán rescatados solamente por personal técnico especializado (del operador, del fabricante, de la Autoridad Aeronáutica o el IAC) que acuda al sitio del accidente, bajo la coordinación del IAC. Los registradores serán trasladados únicamente por el investigador a cargo designado por el presidente de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos para su lectura. El mismo procedimiento aplicara para los componentes que cuentan con memorias no volátiles. Se realizarán los protocolos de resguardo y liberación establecidos en la cadena de custodia.

9.5 El presidente de la Comisión podrá solicitar asistencia a cualquier Estado que considere, para la lectura de los registradores de vuelo, esta se determinará cuando se requieran técnicas especiales de recuperación y análisis, capacidad de graficar los datos del registrador de datos de vuelo y filtrar el audio de la grabadora de voz a un medio digital.

9.6 La información extraída de la grabadora de voz será protegida desde el momento de la ocurrencia de un accidente o incidente por el investigador a cargo y continuaran aplicándose después de la publicación del informe final correspondiente. No se proporcionará copia de esta información a los participantes de los grupos de trabajo, solamente será escuchado el audio en las instalaciones que la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación determine.

9.7 En caso de accidentes de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula de otro Estado, ocurridos en Espacio Aéreo Mexicano, incluyendo aguas jurisdiccionales, en caso de que dicho Estado (de matrícula, del explotador, de diseño o de fabricación), solicite a la DAAIA que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado de dicho Estado, la persona designada por la Autoridad Aeronáutica tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación; sin embargo la aeronave podrá desplazarse para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para las operaciones aeronáuticas, 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.

9.8 Cesión de la custodia

9.8.1 La DAAIA por sí o a través de la Autoridad Aeronáutica podrá ceder la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte de esta tan pronto como ya no sea necesario para la investigación según se indica en el numeral 9.9.2 de la presente Circular Obligatoria, a la persona física o moral, nacional o extranjera que así lo solicite, siempre y cuando dicha persona, acredite ante la Autoridad Aeronáutica, tener derecho a recibir dichos bienes.

9.8.2 Tratándose de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula extranjera y en el caso de que existan diversas personas físicas y/o morales que manifiesten tener derecho sobre la aeronave, su contenido o cualquier parte de esta, la Autoridad Aeronáutica podrá solicitar la opinión del Estado de matrícula y/o del Estado del explotador, según se trate, con la finalidad de determinar a quién le cederá la custodia de los bienes referidos.

9.8.3 A fin de cumplir con lo indicado en los numerales 9.1. y 9.3. de la presente Circular Obligatoria, la DAAIA facilitara el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de esta; sin embargo, cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de esta se encuentren en una zona respecto de la cual la DAAIA no considere conveniente conceder

tal acceso, la propia DAAIA ordenará el traslado de dichos bienes, a un punto donde pueda permitirlo. Los gastos que por tal concepto se originen, serán por cuenta del cesionario de la custodia de los bienes.

9.8.4 Si la carga o equipaje se considera un factor contribuyente para la ocurrencia del suceso está quedará en custodia para la investigación correspondiente, en caso contrario se coordinará con las Autoridades correspondientes para su liberación.

9.8.5 En caso de haber mercancías peligrosas o radioactivas estas se manejarán mediante personal y equipo con la experiencia para la manipulación de esta.

9.8.6 En caso de haber animales vivos o muestras biológicas que no representen riesgo al ser humano podrán ser liberados a menos que se considere que estos fueron parte causal del accidente.

9.9 Acceso a los restos de la aeronave

9.9.1 Solamente se permitirá el acceso a los restos de la aeronave, al personal de búsqueda y salvamento cuando se encuentren desarrollando sus funciones, y al equipo de investigadores de la Comisión y personas autorizadas por el investigador a cargo.

9.9.2 Cuando la Comisión Investigadora o el investigador a cargo determinen que ya no es necesario retener los restos de la aeronave para la investigación deberá liberarlos y el comandante del Aeropuerto que participo en la investigación, los pondrá a disposición mediante oficio a las Autoridades Judiciales, si es que estas intervinieron.

10. Notificación

10.1 Todo concesionario, permisionario, operador aéreo, personal técnico aeronáutico o persona que tenga noticia cierta de que ha ocurrido un accidente o incidente aéreo, debe dar cuenta de ella, por cualquier medio al comandante del Aeródromo o al representante de la Secretaría que se encuentre más próximo, a efecto de coordinar las brigadas de búsqueda y salvamento, proporcionando la información descrita en el numeral 10.7.1., con atención las 24 hrs⁶.

10.2 Todo concesionario, permisionario, operador aéreo, personal técnico aeronáutico, personal de un taller de mantenimiento, del explotador de aeródromo, de operaciones del aeropuerto, de los servicios de tránsito aéreo realizaran la notificación inicial directamente a la DAAIA, utilizando el formato del Adjunto D, posteriormente completara el Adjunto E una vez tengan más información, deberá anexarlo y enviarlo al correo electrónico cidaia@sct.gob.mx; o podrán notificar a los números telefónicos 5723 9400 ext. 18547, 18548, 18549 y 18550, con atención de 08:00 a 20:00 hrs.

10.3 Inmediatamente después de que se tenga noticia cierta de un accidente aéreo, el Comandante de Aeropuerto será responsable de iniciar la investigación, antes de remover toda o parte de una aeronave accidentada, debe reunir en el lugar del accidente los elementos que puedan servir para determinar las causas probables del mismo y los debe relacionar en un acta, la cual contendrá todos los elementos que puedan ser necesarios para la determinación de las causas y circunstancias bajo las cuales ocurrió el accidente; asimismo, evitara la pérdida de pruebas, ya sea por condiciones meteorológicas adversas o a causa de actos irresponsables.

10.4 Tan pronto como la DAAIA tenga conocimiento de un accidente, incidente grave⁷ o incidente, ocurrido en Espacio Aéreo Mexicano, incluyendo aguas jurisdiccionales,

⁶ En el Apéndice C, se publican los números de contacto telefónico disponibles las 24 horas, para notificar accidentes, incidentes, aeronaves en peligro o desaparecidas, al sistema SAR Aéreo.

⁷ En el Apéndice B se enlistan los incidentes que podrían ser clasificados como graves.

generará una notificación, misma que contendrá los datos disponibles indicados en el numeral 10.7.1. de la presente Circular Obligatoria.

10.5 El concesionario, permisionario u operador aéreo nacional o extranjero afectado por la ocurrencia de un suceso podrán notificar a la DAAIA través del sistema ECCAIRS, si no cuentan con este sistema podrán utilizar como medio alternativo de notificación el formato del Adjunto D, de la presente circular.

10.6 Envío

10.6.1 La DAAIA enviara la notificación mencionada en el numeral 10.4., de la presente Circular Obligatoria con la menor demora posible y por el medio más adecuado y rápido de que disponga⁸ a:

- a. Estado de matrícula
- b. Estado del explotador
- c. Estado de diseño
- d. Estado de fabricación y
- e. A la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea un peso máximo de despegue de 2,250 kg o superior, o se trate de una aeronave con motores de reacción.

10.6.2 Adicional a lo indicado en el numeral 10.6.1., de la presente Circular Obligatoria y solo en caso de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula extranjera, la DAAIA enviara una notificación, según aplique a la autoridad de investigación de accidentes del:

- a. Estado de matrícula y
- b. Estado del explotador.

10.6.3 En el caso de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana operadas por explotadores extranjeros, la DAAIA notificara, además de lo señalado en el numeral 10.6.1., de la presente Circular Obligatoria, al Estado del Explotador, a través de su autoridad de investigación de accidentes.

10.7 Contenido

10.7.1 La notificación mencionada en el numeral 10.4. de la presente Circular Obligatoria, deberá contener el máximo posible de la información mencionada a continuación, sin embargo, no demorara su envío por falta de información completa, podrán utilizar el formato establecido en el Apéndice D:

- a. En el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID.
- b. Fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula y número de serie de la aeronave.
- c. Nombre del concesionario, permisionario, poseedor o propietario de la aeronave, según aplique, y del arrendador, si lo hubiere.
- d. Nombre, capacidades y nacionalidad del piloto al mando de la aeronave, nombre y nacionalidad del resto del personal de vuelo y de los pasajeros.
- e. Fecha y hora en que ocurrió el accidente o incidente grave.
- f. Último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave.
- g. Posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y las coordenadas geográficas, si se dispone de estas.
- h. Número total de miembros del personal de vuelo y de pasajeros, y si se conoce, el número total de fatalidades y personas gravemente heridas, tanto de los que se encontraban a bordo de la aeronave como de personas en tierra.

⁸ Se utilizará el correo electrónico institucional como medio de notificación oficial.

- i. Lo que se sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presenta la aeronave.
- j. Características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales, si los hubiere, para llegar al lugar.
- k. De ser el caso, notificar la presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de estas.

10.8 Idioma

10.8.1 La notificación a que se refiere el numeral 10.4., de la presente Circular Obligatoria, se hará en idioma español. Cuando la notificación deba ser enviada al extranjero, siempre que sea posible hacerlo sin ocasionar demoras, se elaborará en idioma inglés.

10.9 Información adicional

10.9.1 Tan pronto como sea posible, la DAAIA remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga, en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación, a las entidades mencionadas en los numerales 10.6.1. y 10.6.2., según aplique, de la presente Circular Obligatoria.

10.10 Información. Participación

10.10.1 Cuando una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana u operada por un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional sufra un accidente o incidente grave en territorio extranjero, y la DAAIA reciba del Estado donde ocurrió el accidente o incidente grave la notificación de la ocurrencia del accidente o incidente grave, se suministrara al Estado del suceso, tan pronto como sea posible, la información pertinente que disponga respecto a la aeronave y a su tripulación que haya sufrido el accidente o incidente grave. Asimismo, le indicará al Estado donde ocurrieron los hechos si se tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado, en tal caso, proporcionará su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajara al Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada.

10.10.2 Cuando una aeronave operada por un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional sufra un accidente o incidente grave en territorio extranjero, y la DAAIA reciba del Estado donde ocurrió el accidente o incidente grave la notificación sobre la ocurrencia del accidente o incidente grave, esta suministrara a dicho Estado, con la mínima demora y del modo más apropiado y rápido posible, detalles de las mercancías peligrosas a bordo de la aeronave, de ser el caso. De igual forma, al recibir la notificación señalada en el presente numeral por parte del estado de matrícula, transmitirá a dicho Estado, la información a que se hace mención en el presente numeral.

11. Informes

11.1 Divulgación de la información, consentimiento

11.1.1 Ninguna persona mencionada en los puntos 6.1 y 6.2 de esta Circular pondrá en circulación, publicara ni permitirá acceso al proyecto de informe alguno ni parte de este, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso de la Secretaría, para el caso de una investigación instituida por la CIDAA, o del Estado contratante de la OACI que haya instituido la investigación, a menos que la Secretaría o el Estado que se trate, según corresponda, ya hayan difundido o hecho público tales informes o documentos.

11.2 Consultas

11.2.1 Cuando la CIDAA lleve a cabo una investigación sobre un accidente o incidente, enviara por correo electrónico, de ser el caso, copia del proyecto de informe final a todos los Estados que participaron en la misma, invitándoles a que, la antes posible formulen sus

comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe. El proyecto de informe final de la investigación se enviará a la autoridad encargada de la investigación de accidentes aéreos de los siguientes Estados, para comentarios:

- a. Al Estado de matrícula.
- b. Al Estado del explotador.
- c. Al Estado de diseño.
- d. Al Estado de fabricación.
- e. Todo Estado que participe en la investigación.
- f. A todo Estado cuándo hayan perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales.
- g. A todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos

11.2.2 De recibir comentarios en un plazo de 60 días contados desde la fecha de envío del proyecto citado, la CIDAA podrá enmendar el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si la desea el Estado que formulo los comentarios, reproducirlos en un anexo a dicho informe. Si la CIDAA no recibe comentarios en los mencionados 60 días contados desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el informe final de acuerdo con la dispuesto en el numeral 11.2.3. de la presente Circular Obligatoria, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho periodo.

11.2.3 La CIDAA enviara sin ocasionar demora alguna, el informe final de la investigación, según aplique:

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

11.3 Difusión del informe final

11.3.1 En pro de la prevención de accidentes, la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, publicará los informes finales del accidente o incidente grave lo antes posible en la página de la Secretaría, en la siguiente dirección electrónica:

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/12-comision-investigadora-y-dictaminadora-de-accidentes-e-incidentes-de-aviacion-cidaia/124-informes-finales/>

11.3.2 En el caso de que la Comisión carezca de elementos que puedan sustentar la publicación del informe final, en un lapso de 12 meses, publicara un avance de la investigación, el cual será denominado Informe de hechos, lo realizará así cada que se cumpla un año de la ocurrencia del accidente y en cualquier momento podrá emitir recomendaciones de seguridad operacional.

11.3.3 Cuando la Comisión haga público el informe final de un accidente o un incidente de una aeronave de un peso máximo de despegue de 5,700 kg. o superior, enviará un ejemplar de dicho informe a la Organización de Aviación Civil Internacional.

11.4 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

11.4.1 La CIDAA podrá recomendar, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, a los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos, talleres aeronáuticos y centros de capacitación, entre otros, así como a las Autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar

rápidamente para evitar la repetición de dicho accidente o incidente grave, y aumentar la seguridad operacional de la aviación, dicha notificación se realizara a través de oficio.

11.4.2 La CIDAA, enviara, todas las recomendaciones en materia de seguridad producto de sus 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 dicha Organización.

11.4.3 Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional que emanen de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso de 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 otro Estado.

11.4.4 Los responsables de implementar las recomendaciones que realice la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos o de alguna autoridad aeronáutica extranjera, deberán dar seguimiento a las mismas y reportar las acciones tomadas, notificando el plazo que requieren para implementarlas o en su caso pronunciarse respecto de los impedimentos que tengan para cumplir con la implementación de dichas recomendaciones.

11.4.5 En el caso de las recomendaciones recibidas del extranjero, dirigidas a las Organizaciones que les aplica la recomendación(es) deberá reportar a la DAAIA, en un plazo de 60 días, las tareas realizadas para la implementación de sus recomendaciones, y en su caso la justificación por la no implementación que haya notificado el responsable adjuntando las razones de esto.

11.5 Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional recibidas por otro Estado

11.5.1 Cuando la Autoridad Aeronáutica reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado, u otras propuestas de medidas preventivas comunicara a dicho Estado, en un plazo de 90 días a partir de la recepción del oficio de envió, las medidas preventivas que han tomado o se pretende tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

12. Notificación ADREP⁹

12.1 Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg.

12.1.1 Cuando la CIDAA lleve a cabo una investigación de un accidente de una aeronave con un peso máximo de despegue de 2,250 kg. o superior, enviara por conducto de la Autoridad Aeronáutica, el informe preliminar a las siguientes entidades, según corresponda:

- a. Al Estado de matrícula o al Estado del suceso.
- b. Al Estado de explotador.
- c. Al Estado de diseño.
- d. Al Estado de fabricación.
- e. A todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.
- f. A la Organización de Aviación Civil Internacional.

12.2 Accidentes de aeronaves de 2,250 kg. o menos

⁹ El reporte ADREP se realiza en dos ocasiones en la notificación inicial y una vez que se concluye la investigación.

12.2.1 Cuando se trate de un accidente de una aeronave no contemplada en el numeral 9.1.1., de la presente Circular Obligatoria, que por cuestiones de aeronavegabilidad o que se considere de interés para otros Estados, la DAAIA enviara el informe preliminar de un accidente de una aeronave, a las siguientes entidades, según corresponda:

- a. Al Estado de matrícula.
- 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.

12.3 Idioma

12.3.1 La CIDAA elaborara y presentara el informe preliminar a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional, conforme se menciona en los numerales 12.1.1. y 12.2.1. de la presente Circular Obligatoria, en idioma español.

12.4 Envío de la información

12.4.1 El informe preliminar se enviará por correo electrónico, dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente o incidente, a menos que se haya enviado anteriormente el informe de datos. 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 rápido disponible.

12.5 Informes de datos sobre accidentes e incidentes de aviación

12.5.1 Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg

12.5.1.1 La DAAIA cuando se trate de una aeronave con un peso máximo de despegue de 2,250 kg o superior, enviara lo antes posible, después de concluida la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión, a la Organización de Aviación Civil Internacional.

12.5.1.2 La DAAIA suministrara, previa solicitud, a otros Estados información adicional pertinente a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

12.5.2 Incidentes de aeronaves de más de 5,700 kg.

12.5.2.1 Si la DAAIA realiza una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave con un peso máximo de despegue de 5,700 kg. o superior, enviara lo antes posible, después de concluida la investigación, el informe de datos del incidente de aviación en cuestión, a la Organización de Aviación Civil Internacional.

13. Prevención de accidentes

13.1 Sistema de notificación obligatoria de incidentes

13.1.1 Todo concesionario, permisionario u operador aéreo nacional o extranjero deberán notificar a la Autoridad Aeronáutica y a la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, todo accidente e incidente ocurrido a su(s) aeronave(s) a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional, los formatos de notificación están disponibles en el adjunto D.

13.1.2 El concesionario, permisionario u operador aéreo nacional o extranjero podrán notificar a la DAAIA través del archivo extensión e5f y PDF, elaborado a través del sistema ECCAIRS

13.1.3 El sistema de notificación voluntaria de incidentes será de carácter confidencial y podrá ser notificado a la DAAIA, a través del correo electrónico anteriormente mencionado.

13.1.4 Se establece el sistema de notificación voluntaria de incidentes con la finalidad de facilitar la recopilación de información que tal vez no sea captada por el sistema de notificación obligatoria de incidentes.

13.2 Sistema de banco de datos

13.2.1 La Secretaría tiene y mantiene un banco de datos sobre accidentes o incidentes, para facilitar el análisis efectivo de la información obtenida, existe información de seguridad operacional real inclusive la proveniente del sistema de notificación obligatoria de incidentes.

13.3 Medidas preventivas

13.3.1 Con base al análisis de los datos, la DAAIA analizara la información contenida en sus informes sobre el accidente o incidente y en el banco de datos, para determinar cualquier medida preventiva que sea necesaria, procediéndose a difundir estas medidas preventivas a los interesados.

14. Sanciones

Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Agencia Federal de Aviación Civil, calificar y aplicar conforme a derecho, cualquier incumplimiento a esta circular, con sustento legal en la Normativa vigente aplicable en la materia.

15. Lo no contemplado en la presente Circular Obligatoria, será resuelto por la DAAIA de acuerdo con el marco jurídico aplicable

16. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración

16.1 La presente Circular Obligatoria es equivalente con las disposiciones que establece el Anexo 13 de la OACI. Este documento forma parte de las normas emitidas por este Organismo Internacional y que se describen en el Artículo 37 y 26 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional.

16.2 No existen Normas Mexicanas que hayan servido de base para su elaboración, dado que al momento no existen antecedentes regulatorios publicados en este sentido, de tal manera que los protocolos aquí descritos se ajustarán a lo establecido en el marco normativo existente, estándares recomendados por los convenios internacionales a los que el estado mexicano haya sido suscrito.

17. Bibliografía

17.1 Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Organización de Aviación Civil Internacional, Chicago; Estados Unidos de América 1944.

17.2 Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

17.3 Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, de la OACI.

17.4 Doc. 7300 — Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

17.5 Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

17.6 Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional.

17.7 Doc. 9859 — Manual de gestión de la seguridad operacional.

17.8 Doc. 9946 — Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes.

17.9 Doc. 9962 — Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes.

17.10 Cir. 285-AN/166 — Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

17.11 Cir. 298-AN/172 — Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación.

18. Efectividad

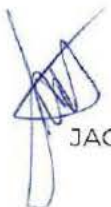
La presente circular entrará en vigor a partir de su fecha de publicación y estará vigente indefinidamente a menos que sea sustituida por revisión o cancelada.

ATENTAMENTE
EL DIRECTOR GENERAL DE
LA AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL



LIC. RODRIGO VÁSQUEZ COLMENARES GUZMÁN

31 de Julio de 2020



JACT



CCG

APENDICE "A"

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Para los efectos de la presente Circular Obligatoria, se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas:

1. **Accidente:** Todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible.
2. **Aeronave:** Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo, que obtiene su sustentación en la atmósfera por las reacciones del aire que no sean las reacciones de este contra la superficie de la tierra.
3. **Asesor:** Persona nombrada por un Estado en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.
4. **Autoridad Aeronáutica:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Agencia Federal de Aviación Civil.
5. **Autoridad de investigación de accidentes:** Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes.
6. **Causas Probables:** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen las circunstancias por las que se originó el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.
7. **Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos (CIDAA):** Comisión integrada por la Secretaría, formada por expertos técnicos en la materia, investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, para que efectúe la investigación de los accidentes de las aeronaves civiles ocurridos en el espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana y aguas jurisdiccionales sin estar limitado a ello, teniendo como objeto identificar las causas probables del accidente o incidente, elaborar y presentar los informes preliminar y final a la Secretaría y hacer recomendaciones de carácter preventivo a todo concesionario, permisionario, operador aéreo y al personal técnico aeronáutico.
8. **Estado de diseño:** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.
9. **Estado de fabricación:** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.
10. **Estado de matrícula:** Estado en el cual está matriculada la aeronave.
11. **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.
12. **Estado del suceso:** Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.
13. **Explotador:** Persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.
14. **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 ocurriera, 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.
15. **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.
16. **Incidente grave:** Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está 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 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.

17. Informe Final: Documento que integra la información sobre los hechos, condiciones, circunstancias, análisis, conclusiones y recomendaciones de seguridad del accidente o incidente. Se redacta al concluir la investigación, constituye el registro oficial de las conclusiones respecto al accidente. Es el fundamento para iniciar las medidas de seguridad que sean necesarias para impedir la repetición de tales accidentes por causas análogas.

18. Informe Preliminar: Documento usado para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación de un accidente o incidente.

19. Investigación: Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la recopilación y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de la causa probable y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad operacional.

20. Investigador a cargo: Persona responsable, en razón de sus calificaciones, designado por el Presidente de la Comisión investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, de la organización, realización y control de una investigación.

21. Lesión grave: Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión o
- b) Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies) o
- c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones o
- d) Ocasione danos 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.

22. OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

23. Observador: Persona que en razón de su experiencia, puede participar en la investigación de un Accidente o incidente aéreo aportando sus conocimientos con el único fin de esclarecer los hechos y circunstancias bajo las cuales ocurrió un accidente o incidente grave.

24. Permisionario: Persona moral o física, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Secretaría otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial.

25. Peso máximo de despegue: Peso máximo certificado para el despegue.

26. Programa estatal de seguridad operacional: Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

27. Recomendación sobre seguridad operacional: Propuesta de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, realizada con base en la información obtenida de la investigación, y 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 que emanen de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden

provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

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

29. Representante acreditado: Persona designada por el secretario de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una Autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha Autoridad.

30. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



APENDICE "B"
INCIDENTES GRAVES

Los incidentes que a continuación se enuncian son característicos de incidentes que podrían ser clasificados como graves:

- 1) Acercamientos en vuelo que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, como lo son las Activation de Resolution Advisories (RA) en los sistemas ACAS¹⁰ y TCAS¹¹
- 2) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- 3) Aterrizajes bruscos o desplomes durante el despegue sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- 4) Aterrizajes o despegues realizados o discontinuados en una calle de rodaje, pistas no asignadas o previamente solicitada, pistas cerradas o cualquier área no designada como pista.
- 5) Incapacidad grave de lograr los rendimientos calculados durante la carrera de despegue o el ascenso inicial.
- 6) Incendio y/o humo producido en la cabina de la tripulación o de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- 7) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- 8) Fallas estructurales de la aeronave, motores y de sus componentes, que no se clasifiquen como accidente
 - a) Desprendimiento total o parcial de las palas de la hélices o rotor principal o de cola, que requiera el reemplazo de estas.
 - b) Pérdida sustancial de empuje.
 - c) Falla estructural de alabes de motores a reacción.
 - d) Falla estructural de motores recíprocos.
- 9) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta, que no se clasifiquen como accidente
 - a) Falla o mal funcionamiento del sistema de control de vuelo.
 - b) Falla del sistema eléctrico suscitado en vuelo que requiera el uso de la batería o generador de emergencia.
 - c) Falla del sistema hidráulico en vuelo, donde solamente un sistema proporcione alimentación al movimiento de las superficies de control.
- 10) Pérdida parcial o total de la información que muestran los EFIS¹², EICAS¹³, ECAM¹⁴, PDF¹⁵, MFD¹⁶ o cualquier otro sistema de monitoreo de la aeronave.
- 11) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
- 12) Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obliguen al piloto a declarar una situación de emergencia, por agotamiento o falta de distribución del combustible o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.
- 13) Incursiones en la pista, donde fue necesario una acción evasiva para evitar la colisión.
- 14) Aterrizajes o despegues demasiado cortos o largos

¹⁰ Airborne Collision and Avoidance System

¹¹ Traffic Collision Avoidance System

¹² Electronic Flight Instrument System

¹³ Engine Indication and Crew Alerting System

¹⁴ Electronic Centralized Aircraft Monitoring

¹⁵ Primary Flight Display

¹⁶ Multifunctional Flight Display

- 15) Excursiones de la pista.
- 16) Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
- 17) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para el seguimiento del vuelo y navegación.
- 18) La liberación involuntaria o como medida de emergencia, de la carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.
- 19) La lista no es exhaustiva, la DAAIA se reserva la investigación de cualquier otro suceso que no aparezca en este listado.



APENDICE "C"
SISTEMA SAR MEXICO

Nombre y lugar de los Centros Coordinadores de Salvamento

**Centro Coordinador de Salvamento
Aéreo**

Ciudad de México

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
Teléfono: (55) 5723 9400 ext. 18922, 18923 y 18934
(55) 5011 6437
Nextel: 52*54969*65, 30, 50 y 31

**Centro Coordinador de Salvamento
Aéreo**

Sinaloa.- Primera Región

Aeropuerto Internacional de Mazatlán
Teléfono: (55) 5723 9400 ext. 62549, 62550, 62551 y 62552.
(669) 9993 2018 y (55) 4612 0823.
Atención disponible las 24 horas.

**Centro Coordinador de Salvamento
Aéreo**

Monterrey.- Segunda Región

Aeropuerto Internacional de Monterrey
Teléfono: (55) 5723 9400 ext. 56019, 56551 y 56552
55 4612 1907 y (81) 2948 4097
Nextel: 52*54969*69, 70 y 72

**Centro Coordinador de Salvamento
Aéreo**

Guadalajara.- Tercera Región

Aeropuerto Internacional de Guadalajara
Teléfono: 55 5723 9400 ext. 51525 y 51526
(33) 3688 6455 y 3688 5663
Nextel: 52*54969*23, 25 y 1

**Centro Coordinador de Salvamento
Aéreo**

Mérida.- Cuarta Región

Aeropuerto Internacional de Mérida
Teléfono: (55) 5723 9400 ext. 43526 y 43528
(999) 928 5225 y 946 0706
Nextel: 52*54969*40

**Centro Coordinador de Salvamento
Aéreo**

Veracruz.- Quinta Región

Aeropuerto Internacional de Veracruz
Teléfono de 9 a 18 horas: (55) 5723 9400 ext. 67549, 67551, directo: (229) 938 6130
Atención disponible las 24 horas: (229) 213 7927, (55) 4612 3439

**Centro Coordinador de Salvamento
Aéreo**

Toluca.- Sexta Región

Aeropuerto Internacional de Toluca
Teléfono: Atención de 9 a 18 horas: (55) 5723 9400 ext. 52526, 52527 y 52525.
Atención disponible las 24 horas
Nextel: 52*54969*17 y 74

**Centro Coordinador Nacional de
Salvamento Aéreo**

**Dirección de Análisis de Accidentes
e Incidentes de Aviación**

Blvd. Adolfo López Mateos 1990, piso 4 Col. Los Alpes Tlacopac, Del. Álvaro Obregón, C.P. 01010, México, D.F.
Teléfono: 55 5723 9400 ext. 18548 y 18545
Nextel: 52*54969*66, 103 y 105

APENDICE "D"
NOTIFICACIÓN INICIAL-DAAIA001

Tipo de suceso	Accidente:	()	Incidente grave:	()	Incidente:	()
Datos generales						
Lugar del suceso:						
Municipio:					Estado:	
Fecha del suceso:				Hora local del suceso:		
Datos de la aeronave						
Marca:				Modelo:		
Matrícula:				Número de serie		
Propietario/Operador:						
Base de operación:						
Daños a la aeronave:						
Tripulación						
Nombre del capitán:						
Nacionalidad:						
Licencia: Clase:				Vigencia:		
Lesiones:	Fatal	()	Grave	()	Leve	()
					Ileso	()
Nombre del copiloto:						
Nacionalidad:						
Licencia: Clase				Vigencia		
Lesiones:	Fatal	()	Grave	()	Leve	()
					Ileso	()
Datos de pasajeros						
Lesiones:	Fatales:	()	Graves	()	leves	()
					Ilesos	()
Datos del vuelo						
Origen de vuelo:			Destino del vuelo:			
Mercancías peligrosas a bordo:			Consistente en:			
Comentarios u observaciones						
Datos del que reporta						
Nombre:						
Correo electrónico:			Teléfono:			

Llenar este reporte lo más completo posible, deberá adjuntarse y enviar al correo electrónico de la Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación: cidaiac@sct.gob.mx, cualquier duda o comentario favor de comunicarse al teléfono: 5723 9300, extensiones: 18544, 18545, 18546, 18548.

APENDICE "E"

REPORTE DE DATOS DE ACCIDENTE / INCIDENTE

Informe de Accidente / Incidente

(Este formato deberá ser utilizado para reportar datos de accidentes/incidentes que involucran aeronaves civiles o de uso público)

Información sobre el suceso.

1. Lugar exacto. _____	
2. Municipio. _____	3. Estado. _____
4. Ciudad o poblado más cercano. _____	
5. Coordenadas geográficas. latitud. _____ longitud. _____	
6. Fecha: _____ 7. Hora (local). _____ 8. Autoridad Aeronáutica que interviene. _____	
9. Fase de vuelo. <input type="checkbox"/> estacionada <input type="checkbox"/> remolque <input type="checkbox"/> rodaje <input type="checkbox"/> despegue (incluye el ascenso inicial)	
<input type="checkbox"/> ascenso <input type="checkbox"/> crucero <input type="checkbox"/> descenso <input type="checkbox"/> aproximación <input type="checkbox"/> aterrizaje <input type="checkbox"/> maniobras	
<input type="checkbox"/> otra indique _____	
10. Colisión con otra aeronave. <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> en tierra <input type="checkbox"/> en vuelo	
11. Altitud a la que ocurrió el suceso. _____	

Información de la aeronave.

1. Fabricante. _____		2. Modelo. _____	
3. Número de serie. _____		4. Matrícula. _____	
		5. Amateur. <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no	
6. Peso máximo de despegue. _____		7. Peso al momento del accidente. _____	
8. Localización del centro de gravedad al momento del suceso. <input type="checkbox"/> nariz _____ pulg. <input type="checkbox"/> datum _____ pulg.			
<input type="checkbox"/> nariz _____ % CAM <input type="checkbox"/> datum _____ % CAM			
9. Categoría de aeronave. <input type="checkbox"/> aeroplano <input type="checkbox"/> globo <input type="checkbox"/> dirigible <input type="checkbox"/> planeador		<input type="checkbox"/> no tripulado	
<input type="checkbox"/> giroplano <input type="checkbox"/> helicóptero <input type="checkbox"/> ultraligero <input type="checkbox"/> anfibio			
<input type="checkbox"/> desconocido <input type="checkbox"/> otro Indique. _____			
10. Categoría del certificado de aeronavegabilidad. <input type="checkbox"/> estándar <input type="checkbox"/> normal <input type="checkbox"/> utilitaria		<input type="checkbox"/> limitada	
<input type="checkbox"/> acrobática <input type="checkbox"/> transporte <input type="checkbox"/> especial <input type="checkbox"/> restringido <input type="checkbox"/> otro			
<input type="checkbox"/> provisional <input type="checkbox"/> experimental <input type="checkbox"/> traslado			
11. Número de asientos. _____ Si es una aeronave grande: Asientos para tripulación de vuelo: _____		Asientos para tripulación de cabina: _____ Asientos para pasajeros: _____	
12. Tren de aterrizaje. <input type="checkbox"/> fijo <input type="checkbox"/> retráctil <input type="checkbox"/> patín de cola <input type="checkbox"/> flotadores		<input type="checkbox"/> skid <input type="checkbox"/> skid/ruedas <input type="checkbox"/> desconocido	
13. Programa de mantenimiento. <input type="checkbox"/> anual <input type="checkbox"/> condicional (construcción amateur solamente)		<input type="checkbox"/> programa de inspección del fabricante <input type="checkbox"/> programa de inspección aprobado <input type="checkbox"/> aeronavegabilidad continuada	
<input type="checkbox"/> otro, especifique _____			
14. Última inspección. <input type="checkbox"/> 100 horas <input type="checkbox"/> programa de inspección aprobado <input type="checkbox"/> inspecciones condicionadas		<input type="checkbox"/> aeronavegabilidad continuada <input type="checkbox"/> anual <input type="checkbox"/> desconocido <input type="checkbox"/> otro _____	
15. Fecha de la última inspección. _____		16. Horas totales del planeador. _____	
17. Horas desde la última inspección. _____		18. Horas al momento del accidente. _____	
19. Contaba con equipo IFR. <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no		20. Sistema de aviso de desplome. <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no	
21. Sistema de extinción de fuego. <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no		22. Tipo. _____	
23. ELT instalado. <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no		24. ELT activado. <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no	
25. Fabricante del ELT. _____		26. Modelo. _____	
27. Serie. _____		28. Batería. _____	
29. Tipo de motor <input type="checkbox"/> recíproco <input type="checkbox"/> turbo eje <input type="checkbox"/> turbo prop <input type="checkbox"/> turbo fan <input type="checkbox"/> turbo jet			
30. Sistema de combustible motor recíproco. <input type="checkbox"/> carburador <input type="checkbox"/> inyección		<input type="checkbox"/> paso fijo <input type="checkbox"/> paso variable	
31. Hélice. Fabricante _____ modelo _____		Potencia _____	
32. Motor. Fabricante _____ modelo _____		Empuje _____	

Motor	Serie	Fecha de fabricación	Tiempo total	última inspección	ultima reparación mayor
Pos 1					
Pos 2					
Pos 3					
Pos 4					

NOTA: Adjuntar copia de la última revalidación, liberación del último servicio aplicado a la aeronave y certificaciones.

Datos del Propietario/Operador registrado ante la AFAC.

1. Propietario. Nombre. _____

2. Dirección. _____

3. Operador. Nombre. _____

4. Dirección _____

5. Propósito del vuelo. personal negocios ejecutivo/corporativo otro
 instrucción ferry fumigación observación show aéreo
 vuelo de prueba uso publico

6. Operación. itinerario sin itinerario taxi aéreo regular
 no regular nacional internacional

7. Operación de carga. pasajeros carga correo pasajeros cuantos _____
 carga cuanta _____ kg

8. Tipo de concesión/permiso. no tiene carga aérea nacional regular
 taxi aéreo carga externa fumigación internacional regular
 privado comercial servicio aéreo especializado Otro _____

NOTA. Adjuntar permisos y certificados emitidos a la empresa por parte de la Autoridad Aeronáutica.

Colisión con otra aeronave, datos de la aeronave involucrada.

1. Matrícula. _____ fabricante _____ modelo _____

2. Daños. destruida mayores menores sin daños

3. Propietario. Nombre _____
Dirección _____

4. Piloto. Nombre _____
Dirección _____

Falla mecánica o mal funcionamiento

1. ¿Hubo falla o malfuncionamiento de algún componente de la aeronave? si no desconocido

2. Si hubo, asiente el nombre de la parte, fabricante, numero de parte y serie, describa la falla

	Tiempo total / Ciclos totales de la parte o componente _____ horas _____ ciclos
	Tiempo desde nuevo / Ultima inspección / Overhaled de la parte o componente _____ horas

NOTA: Si hubo mal funcionamiento, falla mecánica de la estructura de la aeronave, motor, accesorios, instrumentos, etc. (excluyendo paros de motor por falta de combustible, aceite, etc.), adjunte un reporte firmado por un técnico en mantenimiento o taller autorizado externo. Adjunte copias de los últimos servicios y certificaciones al reporte.

Daños a la aeronave y a terceros.

1. Daños a la aeronave sin daños menores mayores destruida

2. Presencia de fuego no hubo en vuelo en tierra en ambos origen desconocido

3. Explosión no hubo en vuelo en tierra en ambos origen desconocido

4. Describa los daños a la aeronave y a terceros.

NOTA: Si requiere utilizar más hojas adicionales, adjúntelas al reporte.

Información del aeródromo (Si el accidente se suscitó en la aproximación, despegue o en un radio de 5 km del aeropuerto llene esta sección)

1. Identificación aeródromo OACI _____ nombre _____
 distancia al centro del aeródromo _____ SM dirección al aeródromo _____ grados magnéticos
 elevación _____ m. Proximidad al aeropuerto fuera del aeropuerto en el aeropuerto

2. Segmento de aproximación aproximación por instrumentos aterrizaje tramo básico
 tramo final ida al aire tramo de viento cruzado tramo a favor del viento
 aproximación baja discontinuación del aterrizaje (después del toque con la pista)

3. Aproximación IFR no ADF/NDB SDF¹⁷ VOR/DME
 ILS localizador solamente RNAV LDA visual
 circuito practica GPS Loran se desconoce

4. Aproximación VFR no patrón de tránsito directo ida al aire
 toques y despegues aterrizaje forzoso aterrizaje precautorio se desconoce

5. Cabecera de pista longitud _____ m. ancho _____ m.
 asfalto concreto pasto/cesped grava agua
 terracería

6. Condiciones de la superficie de la pista seca con agujeros depósitos de caucho fangosa
 no compactada vegetación alta húmeda se desconoce

Información del vuelo

1. Último aeropuerto de despegue _____ 2. Hora de despegue: _____
 3. Aeropuerto de destino _____ 4. Tipo de Plan de vuelo: ninguno Compañía VFR
 VFR VFR/IFR IFR se desconoce electrónico
 5. Autorización al vuelo ninguno especial VFR especial IFR asesoramiento
 6. Espacio aéreo donde ocurrió el suceso Clase A Clase B Clase C Clase D
 Clase E Clase G area prohibida area restringida operaciones militares
 especial area de control de tráfico aéreo area de asesoramiento aeroportuario Otro _____
 7. Carga de la aeronave no llevaba pasajeros cargo Otro _____

Combustible y otros servicios

1. Cantidad de combustible a bordo en el último despegue _____ litros _____ galones
 2. Tipo de combustible: 80/87 100/130 115/145 automotriz
 Jet A JP3 JP4 JP5 Especifique _____
 3. Otro servicio aeroportuario proporcionado en tierra, antes de la salida de la puerta de embarque _____

NOTA: Anexar recibo de ultima recarga de combustible y de otro servicio proporcionado previo al despegue de la aeronave.

¹⁷ Punto de referencia de descenso escalonado

Evacuación de la aeronave

1. ¿Se llevó a cabo una evacuación de la aeronave? sí no

2. Método de evacuación. Describa como los ocupantes abandonaron la aeronave y cuantos utilizaron cada salida de emergencia de la aeronave

NOTA: Anexar copia fotostática legible de los procedimientos y si requiere utilizar más hojas adicionales, adjúntelas al reporte.

Información de las condiciones de tiempo en el sitio del accidente

1. Instalación que le proporcione la observación: _____ 2. Hora de la observación _____

3. Distancia del lugar del accidente: _____ SM Dirección al lugar del accidente: _____ grados magnéticos

4. Fuente de la información Servicio meteorológico nacional Estación de información de vuelo
 Tv/radio compañía internet Servicio meteorológico comercial

5. Información obtenida en persona teletipo Tv/radio teléfono / computadora

6. Condiciones de luz amanecer día neblina noche
 Noche oscura noche iluminada no reportado otro

7. Cielo/nubes limpio pocas nubes parcialmente oscurecido
 nublado disperso

8. Techo claro Oscurecido indefinido
 nubes bajas altura más baja de la nube: _____ a nivel del terreno

9. Restricciones a la visibilidad ninguna niebla niebla en tierra
 humo bruma nubosidad

10. Viento. a) orientación. _____ b) intensidad. calma variable

11. tipo de turbulencia no Aire claro En nubes Cercanías a tormenta

12. Severidad de la turbulencia extrema severa moderada ligera

13. Condiciones meteorológicas prevalecientes. IMC VMC

14. NOTAM, AIRMETs, SIGMETs, PIREPs vigentes a la hora del accidente

Temperatura _____ °C Altímetro _____ pulg de merc. Altitud densidad _____ m Punto de rocío _____ °C

15. Tipo de precipitación: ninguna lluvia granizo aguacero
 llovizna intensidad ligera moderada fuerte

NOTA: Cuando el accidente se suscite fuera de las instalaciones del aeropuerto adjuntar el pronóstico de área FAMX

Tripulación.

A. Comandante.

1. Nombre. _____ 2. Nacionalidad. _____

3. Fecha de nacimiento. _____ 4. Licencia: a) clase y número. _____
 b) vigencia. _____ 5. Certificado médico numero _____

6. Domicilio. _____

7. Horas de vuelo	Todas las aeronaves	Aeronave accidentada	Multimotor	Instrumentos	
				Totales	Simulador
Piloto al mando					
Instructor					
Copiloto					
Últimos 90 días					
Últimos 30 días					
Últimos 24 horas					

8. Capacidades. _____

9. Limitaciones Certificado _____ 10. Excepción al Certificado _____

11. Observaciones. ninguno lentes otro: _____

12. Asiento ocupado izquierdo derecho centro otro

13. Lesión. fatal grave leve ileso

14. Desempeñando funciones de: Piloto al mando Piloto monitoreando

15. Cinturón de seguridad utilizado si no Arnés utilizado si no

16. Fecha última inspección en ruta: _____ 17. Última verificación en la aeronave: _____

NOTA: Anexar copia fotostática legible de la licencia, hojas de bitácora y certificaciones.

B. Primer oficial.

1. Nombre. _____ 2. Nacionalidad. _____

3. Fecha de nacimiento. _____ 4. Licencia: a) clase y número. _____
 b) vigencia. _____ 5. Certificado médico numero _____

6. Domicilio. _____

7. Horas de vuelo	Todas las aeronaves	Aeronave accidentada	Multimotor	Instrumentos	
				Totales	Simulador
Piloto al mando					
Instructor					
Copiloto					
Últimos 90 días					
Últimos 30 días					
Últimos 24 horas					

8. Capacidades. _____

9. Limitaciones Certificado _____ 10. Excepción al Certificado _____

11. Observaciones. ninguno lentes otro: _____

12. Asiento ocupado izquierdo derecho centro otro

13. Lesión. fatal grave leve ileso

14. Desempeñando funciones de: Piloto al mando Piloto monitoreando

15. Cinturón de seguridad utilizado si no Arnés utilizado si no

16. Fecha última inspección en ruta: _____ 17. Última verificación en la aeronave: _____

NOTA: Anexar copia fotostática legible de la licencia, hojas de bitácora y certificaciones.

C. Instructor / Primer oficial / Estudiante / Otro.

1. Nombre. _____ 2. Nacionalidad. _____

3. Fecha de nacimiento. _____ 4. Licencia: a) clase y número. _____
 b) vigencia. _____ 5. Certificado médico numero _____

6. Domicilio. _____

7. Horas de vuelo	Todas las aeronaves	Aeronave accidentada	Multimotor	Instrumentos	
				Totales	Simulador
Piloto al mando					
Instructor					
Copiloto					
Últimos 90 días					

Últimos 30 días			
Últimos 24 horas			
8. Capacidades. _____			
9. Limitaciones Certificado _____		10. Excepción al Certificado _____	
11. Observaciones.	<input type="checkbox"/> ninguno	<input type="checkbox"/> lentes	<input type="checkbox"/> otro: _____
12. Asiento ocupado	<input type="checkbox"/> izquierdo	<input type="checkbox"/> derecho	<input type="checkbox"/> centro <input type="checkbox"/> otro
13. Lesión.	<input type="checkbox"/> fatal	<input type="checkbox"/> grave	<input type="checkbox"/> leve <input type="checkbox"/> ileso
14. Desempeñando funciones de:	<input type="checkbox"/> Piloto al mando		<input type="checkbox"/> Piloto monitoreando
15. Cinturón de seguridad utilizado	<input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no	Arnes utilizado <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no	
16. Fecha última inspección en ruta:	17. Última verificación en la aeronave: _____		

NOTA: Anexar copia fotostática legible de la licencia, hojas de bitácora y certificaciones.

Pasajero (s) / Otro personal (incluirl sobrecargos y mecánico a bordo

Nombre y dirección	Asiento	Tripulación Sin itinerario	Itinerario	Sin pasajeros	Fatales Graves Menores	Sin lesiones
Apellido paterno. Ciudad						
Apellido materno. Estado: C. P.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre (s). Nacionalidad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apellido paterno. Ciudad						
Apellido materno. Estado: C. P.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre (s). Nacionalidad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apellido paterno. Ciudad						
Apellido materno. Estado: C. P.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre (s). Nacionalidad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apellido paterno. Ciudad						
Apellido materno. Estado: C. P.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre (s). Nacionalidad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apellido paterno. Ciudad						
Apellido materno. Estado: C. P.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre (s). Nacionalidad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apellido paterno. Ciudad						
Apellido materno. Estado: C. P.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre (s). Nacionalidad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apellido paterno. Ciudad						
Apellido materno. Estado: C. P.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre (s). Nacionalidad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apellido paterno. Ciudad						
Apellido materno. Estado: C. P.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre (s). Nacionalidad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

NOTA: si requiere utilizar más hojas anexarlas al informe, en el caso de una aeronave de línea aérea, adjuntar lista de pasajeros.

Descripción de la historia del vuelo

Describa como se suscitaron los hechos en un orden cronológico, incluyendo las circunstancias que derivaron en el suceso. Explique las condiciones del terreno, condiciones meteorológicas, si requiere utilizar más hojas adicionales, adjúntelas al informe.

NOTA: Si requiere utilizar más hojas anexarlas al informe, en el caso de una aeronave de línea aérea, adjuntar lista de pasajeros.

Recomendaciones (De acuerdo con sus conocimientos, ¿Cómo pudo haberse prevenido este suceso?)

Recomendación de seguridad operacional al Operador/Propietario

NOTA: Adjuntar fotocopias de los procesos, procedimientos que son susceptibles de mejora.

Información adicional (Usar este espacio si requiere explicar alguna respuesta o ampliar su declaración)

Certifico que la información vertida en el formato fue completada y llenada en base a la información con la que cuenta la empresa/piloto.

Elaboro
Persona diferente al Piloto/Operador

Atentamente
Piloto/Operador

Nombre y firma

Nombre y firma

APENDICE "F"

NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO

(Este formato deberá ser utilizado para reportar incidentes que involucran aeronaves civiles o de uso público)

Para presentar y recibir informes sobre incidentes de tránsito aéreo. En el informe inicial por radio, debe incluirse los conceptos que aparecen en sombreado.

A. IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE	B. TIPO DE INCIDENTE		
	<input type="checkbox"/> AIRPROX	<input type="checkbox"/> PROCEDIMIENTO	<input type="checkbox"/> INSTALACION

C. EL INCIDENTE

1. Generalidades

- a) Fecha/hora del incidente _____ UTC
- b) Posición _____

2. Aeronave propia

- a) Rumbo y ruta _____
- b) Velocidad verdadera _____ medida en kt _____ km/h _____
- c) Nivel y reglaje del altímetro _____
- d) Aeronave en ascenso o descenso Nivel de vuelo Ascenso Descenso
- e) Ángulo de inclinación lateral de la aeronave Alas en horizontal Inclinación lateral ligera
 Inclinación lateral moderada inclinación lateral pronunciada invertido Desconocido
- f) Dirección de la inclinación lateral de la aeronave Izquierda Derecha Desconocida
- g) Restricciones de visibilidad (seleccione tantas como corresponda) Otra estructura del puesto de pilotaje
 Pilar de parabrisas Parabrisas sucio Deslumbramiento Ninguna
- h) Utilización de las luces de la aeronave (seleccione tantas como corresponda)
 Luces de navegación Luces estroboscópicas Luces de cabina
 Luces rojas anticollisión Luces de aterrizaje / rodaje Luces de iluminación del empenaje
 Otras Ninguna
- i) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS Sí, basada en un sistema de vigilancia ATS
 Sí, basada en información visual Sí, basada en otra información No
- j) Información de tránsito expedida Sí, basada en un sistema de vigilancia ATS
 Sí, basada en otra información Sí, basada en información visual No
- k) Sistema anticollisión de a bordo – ACAS/TCAS No instalado Aviso de tránsito emitido
 Tipo Aviso de resolución emitido Aviso de tránsito o aviso de resolución no emitido
- l) Identificación Ningún sistema de vigilancia ATS disponible Identificación
 Ninguna identificación radar
- m) Otras aeronaves avisadas Sí No Se avistó la aeronave que no era
- n) Se tomaron medidas de prevención Sí No
- o) Tipo de plan de vuelo IFR VFR ninguno

3. Otras aeronaves

- a) Tipo y distintivo de llamada/matricula (si se conocen) _____
- b) Si se desconoce, describa a continuación Ala alta Ala media Ala baja
 Giro avión 1 motor 2 motores 3 motores 4 motores
 Más de 4 motores

Marcas, color u otros detalles

- c) Aeronaves en ascenso o descenso Vuelo horizontal En ascenso
 En descenso Se desconoce
- d) Ángulo de inclinación lateral de las aeronaves Alas en horizontal
 Inclinación lateral ligera Inclinación lateral moderada invertido
 inclinación lateral pronunciada Desconocido
- e) Dirección de la inclinación lateral de las aeronaves Izquierda Derecha Desconocida
- f) Luces utilizadas Luces de navegación Luces estroboscópicas
 Luces de cabina Luces rojas anticollisión Luces de aterrizaje / rodaje
 Luces de iluminación del empenaje Otras Ninguna
 Se desconoce
- g) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS Sí, basada en un sistema de vigilancia ATS
 Sí, basada en información visual Sí, basada en otra información No
 Se desconoce
- h) Información de tránsito expedida Se desconoce Sí, basada en información visual
 Sí, basada en otra información Sí, basada en un sistema de vigilancia ATS No
- i) Medidas de prevención adoptadas Sí No Se desconocen

4. Distancia a) Distancia horizontal mínima _____ b) Distancia vertical mínima _____

5. Condiciones meteorológicas del vuelo a) IMC VMC
 b) Por encima / por debajo de las nubes / niebla / calma o entre capas
 c) Distancia vertical desde la nube _____ m/ft , por debajo _____ m/ft* por encima
 d) Dentro de nubes / lluvia / nieve / agua nieve / niebla / calma (...)
 e) Volando contra / a espaldas del sol f) Visibilidad de vuelo _____ m / km

6. Cualquier otra información que el piloto al mando considere importante

D. INFORMACIÓN DIVERSA

1. Información relativa a la aeronave que notifica

- a) Matrícula de la aeronave _____ b) Tipo de aeronave _____
 c) Explotador _____ d) Aeródromo de salida _____
 e) Aeródromo del primer aterrizaje _____ f) Destino _____
 g) Notificada por radio u otros medios _____ (nombre de la dependencia ATS) a las _____ UTC
 h) Fecha / hora / lugar donde se ha llenado la notificación _____

2. Cargo, dirección y firma de la persona que presente la notificación

- a) Cargo _____
 b) Dirección _____

c) Firma _____ d) Número de teléfono _____

3. Cargo y firma de la persona que recibe el informe

a) Cargo _____ b) Firma _____

E. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA FACILITADA POR LA DEPENDENCIA ATS INTERESADA

1. Recepción del informe

a) El informe se recibió por AFT () / radio () / teléfono () / otro medio (especifíquese) _____

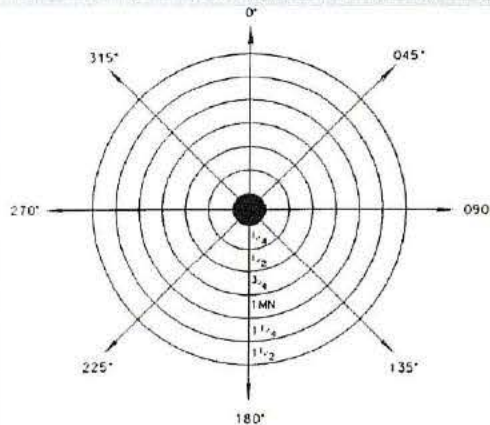
c) Informe recibido por _____ (nombre de la dependencia ATS) _____

2. Detalles de las medidas de la ATS

Autorización, incidente observado (en el sistema de vigilancia ATS / visualmente, advertencia dada, resultado de la encuesta local, etc.)

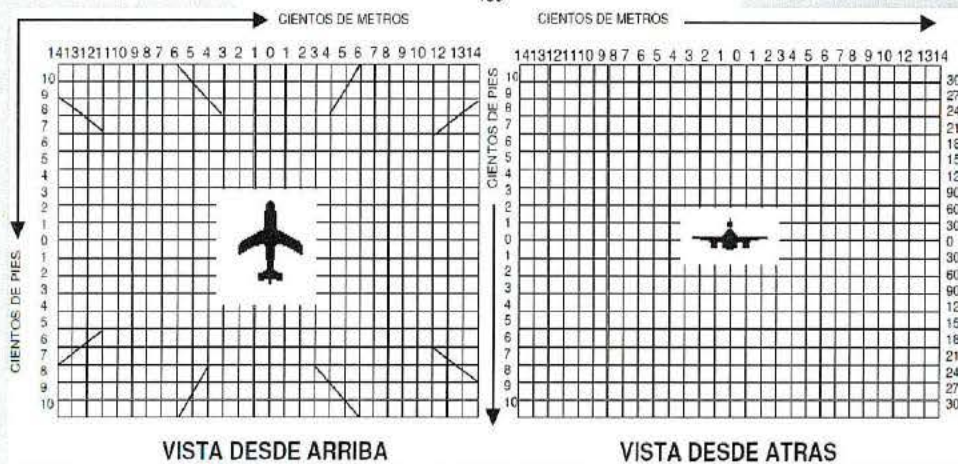
DIAGRAMAS DE AIRPROX

Señale en el diagrama el paso de otra aeronave con respecto a su propia aeronave – en el diagrama superior, situar la posición de una de las aeronaves implicadas en el centro del diagrama e indicar su rumbo sobre el correspondiente radio del círculo; situar la posición de la(s) otra(s) aeronave(s), marcando la trayectoria y rumbo; en el diagrama inferior de la izquierda se indicará la vista en planta (desde arriba) y en el inferior de la derecha la vista en elevación (desde atrás) – suponiendo que USTED se encuentra en el centro del diagrama en cada caso, indique el primer avistamiento y la distancia de paso.



Situar la posición de una de las aeronaves implicadas en el centro del gráfico e indicar su rumbo sobre el correspondiente radio del círculo

Situar la (s) otra (s) aeronave (s), marcando la trayectoria y rumbo



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

