



# **CIRCULAR DE ASESORAMIENTO**

**CA SA-5.01/23**

QUE ESTABLECE LOS PROCEDIMIENTOS PARA  
LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA Y DE  
SEGURIDAD AÉREA DE ACCIDENTES E  
INCIDENTES DE AVIACIÓN

09 FEBRERO 2024

## CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

### QUE ESTABLECE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA Y DE SEGURIDAD AÉREA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

#### OBJETIVO

La presente Circular de Asesoramiento establece los procedimientos para la investigación administrativa y de seguridad aérea de accidentes e incidentes de aviación, con la finalidad de determinar responsabilidades en los accidentes e incidentes de aviación.

#### APLICABILIDAD

Las disposiciones de la presente Circular de Asesoramiento son aplicables a todas las operaciones áreas, servicios de transporte aéreo, aeropuertos, aeródromos, servicios aeroportuarios y complementarios e instalaciones, así como a los servicios de apoyo a la navegación aérea, control de tránsito aéreo, las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y operadoras aéreas que cuenten con algún certificado o autorización otorgados por la Agencia Federal de Aviación Civil o Autoridad de Aviación Civil Extranjera.

#### DEFINICIONES

Para los efectos de la presente Circular de Asesoramiento, se consideran las siguientes definiciones:

**Accidente:** Todo suceso en el cual se causen lesiones mortales o graves, a personas a bordo de la aeronave, o en tierra por partes que se hayan desprendido, 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:

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

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

**Análisis de datos de vuelo:** Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

**ANP (Actual Navigation Performance) Desempeño real de navegación:** Medida del rendimiento de navegación estimado actual, excluyendo el error técnico de vuelo. El ANP se mide en términos de precisión e integridad y puede verse afectado por el tipo y la disponibilidad de señales y equipos de navegación.

**Autoridad de Aviación Civil:** Se entenderá como autoridad a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

**Autoridad de Aviación Civil Extranjera:** Autoridad rectora de un país extranjero, en materia aeronáutica.

**Avión (aeroplano):** Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

**Certificado de aeronavegabilidad:** Documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.

**Certificado de matrícula:** Documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave.

**Concesionario de transporte aéreo:** Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la Secretaría.

**Disposiciones técnico administrativas:** Normas y circulares técnicas emitidas por la Autoridad de Aviación Civil (AFAC), de carácter obligatorio que regulan la operación, certificación de aeronaves, sistemas, equipos, licencias, certificados, aeropuertos, servicios de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento e investigación de accidentes e incidentes y procedimientos que se publicarán en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica de México, así como en el Diario Oficial de la Federación.

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

**Helicóptero:** Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

**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.

**Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea:** Es el proceso administrativo por el cual la Agencia Federal de Aviación Civil indaga sobre las probables responsabilidades administrativas de los involucrados en accidentes o incidentes de aviación.

**Investigación de campo:** Fase del proceso de investigación que se desarrolla desde que se recibe la notificación de un suceso hasta que concluyen las tareas a cabo sobre el terreno.

**Junta Investigadora Administrativa:** Estará compuesta por persona que por sus conocimientos y/o experiencia profesional puede contribuir en una investigación.

**Lista de equipo mínimo (MEL):** Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el explotador de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

**Lista maestra de equipo mínimo (MMEL):** Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo, de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

**Manual de Publicación de Información Aeronáutica:** Medio de difusión de información en materia aeronáutica.

**Operador aéreo:** El propietario o poseedor de una aeronave de Estado, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicano o extranjero.

**Permisionario de transporte aéreo:** Persona moral o física, en el caso del servicio de transporte aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Autoridad de Aviación Civil 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.

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

**Reporte de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea (RIASA):** reporte que refleja las conclusiones de la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, con relación a las circunstancias y condiciones en que se produjo un accidente o incidente de Aviación Civil, e incluye la responsabilidad administrativa.

**Seguridad operacional:** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

**Servicio al público de transporte aéreo:** El que se ofrece de manera general y que, en términos de la Ley de Aviación Civil, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso; XXIX. Servicio de transporte aéreo nacional: El que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional.

**Servicio de transporte aéreo no regular:** El que no está sujeto a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, podrá ser nacional o internacional y de conformidad con lo establecido por la Ley de Aviación Civil.

**Servicio de transporte aéreo regular:** El que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios, podrá ser nacional o internacional y de conformidad con lo establecido por la Ley de Aviación Civil.

**Sistema de Aeronave Piloteada a Distancia:** Aeronave piloteada a distancia, su estación o estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente.

**Sistema de gestión de la seguridad operacional:** Enfoque sistemático para la gestión de la Seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y procedimientos necesarios.

#### **ABREVIATURAS**

Para los efectos de la presente Circular Obligatoria, se consideran los acrónimos siguientes:

**ADFR.** Registrador de vuelo de desprendimiento automático (por sus siglas en Inglés: Automatic Deployable Flight Recorder).

**ADRS:** Sistema registrador de datos de aeronave (por sus siglas en Inglés: Aircraft Data Recorder System).

**AFAC.** Agencia Federal de Aviación Civil.

**AFTN:** Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (por sus siglas en Inglés: Aeronautical fixed telecommunications network).

**AIR:** Registro de imágenes a bordo (por sus siglas en Inglés: On-board image recorder).

**AIRS:** Sistema Registrador de Imágenes a bordo (por sus siglas en inglés: On-board image recording system).

**ATC:** Servicio de Control de Tránsito Aéreo (por sus siglas en Inglés: Air Traffic Control Services).

**CARS:** Sistema registrador de audio en la cabina de la tripulación de vuelo (por sus siglas en Inglés: Audio recording system in the flight crew cabin).

**CDL:** Listado de Desviaciones a la Configuración, (por sus siglas en Inglés: List of Configuration Deviations).

**CVR:** Registrador de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo (por sus siglas en Inglés: Flight crew cockpit voice recorder).

- DAAIA:** Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación.
- DLR:** Registrador de enlace de datos (por sus siglas en Inglés: Data link logger)
- DLRS:** Sistema registrador de enlace de datos (por sus siglas en Inglés: Data link logger system).
- DME:** Equipo radiotelemétrico de medición (por sus siglas en Inglés: Radio telemetry measurement equipment).
- DT:** Dictamen Técnico.
- ECCAIRS:** Sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes aéreos (por sus siglas en Inglés: Air accident/incident data notification system.).
- EFOD:** Sistema de notificación electrónica de diferencias a la OACI (por sus siglas en Inglés: Electronic notification system for differences to ICAO).
- FDR:** Registrador de Datos de Vuelo (por sus siglas en Inglés: Flight Data Recorder).
- FIR:** Región de información de vuelo (por sus siglas en inglés: Flight Information Region).
- CIASA:** Coordinación Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea.
- ILS:** Sistema de aproximación por instrumentos (por sus siglas en Inglés: Instrument approach system).
- JIA:** Junta Investigadora Administrativa y de Seguridad Aérea.
- MIA:** Manual del inspector de aeronavegabilidad.
- MIL:** Manual de inspector de Licencias
- MINA:** Manual de Inspector de Navegación Aérea
- MIO:** Manual de inspector de operaciones.
- RIA:** Reporte de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea.
- OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.
- PD:** Desviación de Pilotos (por sus siglas en Inglés: Pilot Devation).
- SEDENA:** Secretaría de la Defensa Nacional.
- SA:** Seguridad Aérea.
- SEMAR:** Secretaría de Marina.
- SENEAM:** Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
- SINAPROC:** Sistema Nacional de Protección Civil.
- SSP:** Programa Estatal de Seguridad (por sus siglas en Inglés: State Security Program).
- SICT.** Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes.
- UTC:** Tiempo Universal Coordinado (por sus siglas Inglés: Coordinated Universal Time).



**ANTECEDENTES**

La Agencia Federal de Aviación Civil, dentro de sus facultades, cuenta con la de efectuar la investigación administrativa y de seguridad aérea (regulatory investigation), que comprende otorgar la garantía de audiencia de los presuntos infractores y llevar a cabo el examen o indagación oficial de los hechos, en términos de la normativa aplicable, para determinar la responsabilidad administrativa en los accidentes o incidentes de que tenga conocimiento la Agencia Federal de Aviación Civil, con relación a los servicios de transporte aéreo, aeropuertos, aeródromos, servicios aeroportuarios y complementarios e instalaciones, así como de los servicios de apoyo a la navegación aérea, control del tránsito aéreo, las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y operadoras aéreas que cuenten con algún certificado o autorización otorgados por la Agencia Federal de Aviación Civil o Autoridad de Aviación Civil Extranjera, lo anterior de manera enunciativa más no limitativa, a fin de determinar las medidas de seguridad y sanciones que procedan, acorde a lo previsto en el artículo 6 Bis, fracción XXI de la Ley de Aviación Civil.

**DESCRIPCIÓN**

Establecer los procedimientos para la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, con la finalidad de determinar administrativamente la responsabilidad de los involucrados en los accidentes o incidentes de aviación. Dentro sus objetivos se tienen el de reforzar la prevención de accidentes o incidentes en los servicios de transporte aéreo y en los aeropuertos, para alcanzar máximos niveles de seguridad operativa. La estrategia para este objetivo, indica que se debe incrementar la seguridad operacional de las aerolíneas y aeropuertos.

**DISPOSICIONES GENERALES****1. Notificaciones.**

**1.1** Las personas que están obligadas a notificar cualquier accidente e incidente de aviación, por el medio más expedito a la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea de la AFAC, son las siguientes:

- a) Los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos nacional o extranjero; así como los propietarios de una aeronave;
- b) La tripulación de la cabina de mando de la aeronave;
- c) El personal de mantenimiento de las aeronaves;
- d) El administrador y personal de operaciones del aeródromo donde se presentaron los hechos;
- e) Quienes desempeñen funciones relacionadas con la operación de una aeronave en tierra, incluidas las operaciones de carga de combustible, preparación de la hoja de embarque, carga y balance, y remolque dentro de un aeródromo, y
- f) El personal de los servicios de tránsito aéreo.
- g) Los servidores públicos que tengan conocimiento de un accidente o incidente de aviación, (SSP, SEDENA, SEMAR, SINAPROC).

**Nota.** *–La notificación es de carácter obligatorio, su omisión injustificada podrá tomarse como incumplimiento.*

**1.2** Los comandantes regionales y de aeropuertos, tendrán la responsabilidad de notificar por el medio más expedito a la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea de la AFAC, por vía telefónica y/o, correo electrónico, sobre cualquier accidente o incidente de aviación, posteriormente deberá enviar físicamente el original el acta circunstanciada de hechos y las evidencias que al momento se obtengan, debiendo ratificarlo por escrito al término de la investigación, acorde a lo previsto en el **apéndice B** de esta circular.

**1.3.** La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, según aplique:

- a) Datos de la aeronave, certificado de aeronavegabilidad, marcas de nacionalidad y de matrícula y número de serie de la aeronave;
- b) Nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- c) Habilitación del piloto al mando de la aeronave, nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- d) Fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente;
- e) Último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- f) Posición de la aeronave con respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;
- g) Número de tripulantes y pasajeros: a bordo de la aeronave, muertos y gravemente heridos: fuera de la aeronave, muertos y gravemente heridos;
- h) La descripción del accidente o incidente, y los daños que presente la aeronave;
- i) Características físicas del lugar del accidente o incidente, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- j) Plan operacional del vuelo.
- k) Descripción de las acciones de búsqueda y salvamento.
- l) Datos de los contactos de los involucrados y responsables para solicitar información.

## **2. De la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea.**

**2.1** El área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea de la AFAC iniciará una investigación cuando tenga conocimiento de un accidente e incidente de aviación, determinará el alcance, los criterios y procedimientos que han de seguirse, para llevar a cabo la investigación, con la finalidad de determinar administrativamente la responsabilidad en los accidentes o incidentes de aviación.

**Nota:** *Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otras Dependencias de Gobierno en relación con el accidente o incidente de aviación.*

**2.2** LA AFAC realizará y dirigirá el proceso de la investigación con autoridad absoluta y gozará de independencia para realizar la referida investigación, efectuará las coordinaciones necesarias con otras autoridades para la compilación de información fáctica, dicha cooperación se impulsará mediante acuerdos.

**2.3.** El área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea de la AFAC estará encargada de la investigación administrativa y de seguridad aérea de los accidentes o incidentes de aviación.

(a) Una vez que el área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea conozca o sea notificada de un suceso de aviación, designará al grupo de inspectores verificadores aeronáuticos que efectuarán la investigación hasta la culminación del proceso de investigación.

**2.4** Para llevar a cabo la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea de la AFAC, cuenta con una sede de coordinación operativa en la Ciudad de México (sede Central), y otras sedes de coordinación operativa en las Comandancias de los Aeropuertos, así también, cuenta con inspectores verificadores aeronáuticos destinados a la investigación de campo, cuando ocurra un suceso, la sede que intervendrá será aquella que pueda garantizar la presencia de un equipo de investigación en el campo lo antes posible, de ser necesario, otros inspectores verificadores aeronáuticos destinados en otras sedes podrán apoyar al equipo de inspectores que realizan la investigación.

**2.5** El área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea de la AFAC llevará a cabo la investigación documental, este tipo de investigación puede no requerir el traslado de los inspectores verificadores aeronáuticos al lugar del suceso, en cuyo caso se fundamentará en la recolección de datos a distancia y entrevistas realizadas al personal aeronáutico involucrado en la investigación de campo.

**2.6** Desde el inicio de toda investigación, el área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea de la AFAC obtendrá la documentación operativa y técnica de la aeronave involucrada en el suceso, así como cualquier otro documento pertinente al mismo. Sin perjuicio de ello, la documentación necesaria para la investigación dependerá de las características del suceso, por lo que deberá determinar, tan pronto como sea posible, qué documentos serán necesarios para la investigación, utilizando el Formato Único y gestionando con las autoridades pertinentes, con los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos y los involucrados en el suceso, la obtención de dichos documentos.

**2.7** La Agencia Federal de Aviación Civil estará en completa coordinación con la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación (DAAIA) de la Subsecretaría de Transporte de la SICT, en caso de requerir más información recabada en la escena del suceso, posterior a la conclusión de la investigación de campo.

**2.8** El control y gestión de un expediente electrónico de investigación será responsabilidad del área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea de la AFAC, para ello deberá asegurarse de incorporar toda la documentación e información que sea utilizada en el marco de la investigación, mediante la utilización de distintos tipos de documentos electrónicos.

**2.9** El área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, contará con un repositorio digital, para la gestión documental de sus investigaciones. Mediante esta estructura en el sitio Web de la AFAC, los inspectores verificadores aeronáuticos tienen acceso en todo momento a la documentación necesaria para llevar adelante sus investigaciones, incluyendo la normativa nacional e internacional, manuales, procedimientos, listas de verificación y otros documentos afines. El Repositorio Digital permitirá administrar y compartir la información, facilitando la colaboración entre todos los inspectores.

**2.10** El área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, establecerá y tendrá a su disposición documentos propios de orientación para realizar la investigación de accidentes e incidentes de aviación. Los siguientes manuales son documentos propios que sirven de orientación:

- a) Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA).
- b) Manual del Inspector de Operaciones (MIO).

**Nota:** Esta lista de manuales no es taxativa y la Autoridad de investigación administrativa de accidentes e incidentes de aviación podrá desarrollar, adoptar u utilizar otros documentos que considere necesarios.

**2.11** El área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, llevará a cabo las coordinaciones necesarias para garantizar la cooperación entre las autoridades judiciales o administrativas, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

**2.12** Las principales etapas o fases que se cumplen en el desarrollo de la investigación son las siguientes:

- a) Notificación y alistamiento.
- b) Recopilación de evidencia administrativa.
- c) Conformación del expediente en comandancias.
- d) Análisis de la información, requerimientos.
- e) Redacción del Reporte de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea.
- f) Dictamen Técnico o Resolución.

**Nota:** *Conforme a la investigación y a la particularidad específica de cada caso, el proceso investigativo no tiene un término definido y obedece, más bien, a la facilidad con que se obtengan y analicen apropiadamente las evidencias obtenidas.*

**2.13** Reapertura de la investigación, si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, el área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea deberá proceder a reabirla.

**Nota.** – *Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial se localiza posteriormente, puede evaluarse la posibilidad de reabrir la investigación administrativa y de seguridad aérea."*

**2.14.** El área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea de la AFAC, organizará, conducirá, controlará, administrará e impulsará con total autonomía la investigación, desde la fase de investigación de campo, continuando con la investigación y análisis documental, pruebas de laboratorio, inspecciones, visitas de verificación técnico-administrativas extraordinarias, hasta la redacción final del dictamen técnico.

**2.15** Del papel de la Dirección de Medicina de Aviación Civil en la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea.

- a) Entregará a la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, la información médica del personal técnico-aeronáutico involucrado en un accidente o incidente aéreo, cuando esta sea solicitada de manera expresa.
- b) Designar al personal médico especialista en Medicina de Aviación Civil, Médico Examinador o evaluador calificado para efectuar un examen médico de factor humano a los miembros de la tripulación de vuelo para determinar si algún factor físico, fisiológico o psicológico de la tripulación que operaba la aeronave tuvo relación con las circunstancias del accidente, esto se realizará cuando sea solicitado de manera expresa por la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea de la AFAC.
- c) Designar a los peritos expertos en medicina de aviación que la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea solicite para la correcta investigación de los accidentes e incidentes aéreos, así como los casos que se requieran, previa solicitud.

### **3. De la Junta de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea.**

**3.1** Cuando así lo determine, la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, conformará la Junta de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, en los siguientes casos:

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

- a) Eventos de alto impacto mediático de cualquier índole.
- b) Accidentes de aeronaves con peso superior a dos mil doscientos cincuenta kilogramos (>2.250 kg).
- c) Cualquier otro suceso que, a juicio del Director General de la AFAC o de la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, lo requiera.

**3.2** Cuando se requiera la designación de inspectores verificadores aeronáuticos adscritos a otras Direcciones de la AFAC, como miembros de una Junta de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, el Director Ejecutivo de Seguridad Aérea, solicitará al Director General de la AFAC, indicando las especialidades o los nombres de las personas requeridas, y el cargo a ocupar dentro de la Junta de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea. Estas personas no podrán estar relacionadas con el explotador u operador de la aeronave o su tripulación, como tampoco sobre la organización responsable su mantenimiento, ni de los servicios a la navegación aérea o del aeródromo involucrados, ni haber estado al momento del suceso investigado.

**3.3** La designación de los miembros de la Junta de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, la hará el Director General de la AFAC, quedando los designados obligados a cumplir con las obligaciones establecidas en los Manuales de los Inspectores de las diferentes especialidades, y a abstenerse de divulgar la información que sobre el suceso llegue a su conocimiento o de dar a conocer su dictamen a personas ajenas a la investigación.

**3.4** La Junta de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, según las características y necesidades específicas de la investigación, estará compuesta por expertos de las siguientes áreas:

- (1) Operación de aeronaves;
- (2) Aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves;
- (3) Factores humanos, medicina y psicología de aviación;
- (4) Registradores de vuelo;
- (5) Servicios de tránsito aéreo, aeronavegación, servicios asociados;
- (6) Ayudas a la navegación, aeronavegación;
- (7) Licencias aeronáuticas;
- (8) Meteorología aeronáutica;
- (9) Búsqueda y salvamento;
- (10) Extinción de incendios;
- (11) Aeródromos;
- (12) Fuego;
- (13) Factores de material;
- (14) Fotografía y video;
- (15) Levantamiento topográfico.
- (16) Otros expertos dependiendo las características del suceso.

El número de personas llamadas a participar dependerá exclusivamente de la particularidad de cada caso y, de preferencia, se tratará de personas que, por sus cualificaciones y trayectoria, pueden aportar sus conocimientos especializados, de manera sinérgica para que el proceso se acerque más a determinar administrativamente la responsabilidad que contribuyó al evento, y/o fallas latentes.

**3.5** Los inspectores verificadores aeronáuticos integrantes de la Junta de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, llamados para participar en la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, deben entregar su respectivo informe, al Director Ejecutivo de Seguridad Aérea.

**3.6** La Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea de la AFAC, podrá solicitar la participación de un representante del explotador, que, en lo posible, cuente con conocimientos y/o preparación en investigación de accidentes e incidente de aviación. Este representante concurre a la investigación exclusivamente como contacto o facilitador para propiciar el acceso a la información requerida sobre la empresa, la aeronave o su tripulación.

#### **4. Verificaciones Técnico-Administrativas Extraordinarias.**

**4.1** Cuando como resultado del suceso, se hayan producido lesiones mortales, fatales y/o daños importantes a la aeronave, la AFAC cuando lo considere necesario, realizará una visita de verificación técnico-administrativa extraordinaria, con el propósito de reunir todas las evidencias que contribuyan con la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea.

**4.2** Se realizará una visita de verificación técnico-administrativa extraordinaria por parte de los inspectores verificadores aeronáuticos del área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, y de las diferentes áreas de la AFAC, que no estén involucrados en el proceso de certificación y vigilancia de los involucrados, con la finalidad de identificar posibles responsabilidades que hayan contribuido a los eventos descritos en los siguientes rubros:

- a) Procesos de mantenimiento;
- b) Procesos de operaciones aéreas;
- c) Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);
- d) Cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica;
- e) Cumplimiento de directivas, circulares y demás disposiciones de la autoridad aeronáutica;
- f) Adiestramiento y capacitación.
- g) Servicios de navegación aérea.
- h) Administración y financiera.
- i) Las demás que se estimen convenientes.

**Nota:** El resultado de la verificación técnico-administrativa extraordinaria será comunicada de inmediato al área de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea.

#### **5. Medidas de seguridad.**

**5.1** La Agencia Federal de Aviación Civil, podrá dictar medidas de seguridad durante la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, cuando los inspectores verificadores aeronáuticos y los expertos aeronáuticos determinen que existen riesgos en las operaciones aéreas, de conformidad con el artículo 231 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

## 6. Responsabilidad de Servidores Públicos.

**6.1** La Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, enviará el dictamen técnico al órgano interno de control en la SICT, con el fin de que, en el ámbito de su competencia, se determine si existe una presunta acción u omisión de un servidor público en el ejercicio de sus funciones, y en su caso, determinar administrativamente lo que corresponda.

## 7. Análisis y cierre de la investigación

**7.1** La información documental, registros, partes de la aeronave, y demás elementos aportados en la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, será analizada por los inspectores verificadores aeronáuticos, o en su caso, por la Junta de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea. Hecho lo anterior, la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea dispondrá el cierre de la investigación cuando la evidencia sea la adecuada para su análisis, lo cual permitirá determinar las posibles responsabilidades administrativas del suceso.

**7.2** La Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, utilizará el formato de reporte de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea que figura en el **Apéndice A** de esta circular; no obstante, dicho formato podrá adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente conforme a las necesidades de cada investigación en particular.

**7.3** El reporte de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea (**Apéndice C**) es el documento que emite la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, donde se debe cubrir con detalle todos los aspectos pertinentes de la Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, junto con toda la documentación auxiliar y los datos recabados sobre los hechos y las constataciones. Este se basará en gran medida en un estilo coherente y uniforme.

**7.4** La Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, al emitir el reporte de Investigación Administrativa y de Seguridad Aérea, determina la existencia de responsabilidad administrativa y procederá a formular el dictamen técnico en el cual se señalen los elementos que pudieran estimarse presuntamente violatorios, utilizando el formato de dictamen técnico que figura en el (**apéndice D**) de esta circular.

**7.5** La Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, enviará el dictamen técnico a la Dirección Ejecutiva Técnica, para que en el ámbito de su competencia, inicie el procedimiento administrativo sancionador, y en su caso, determinar si existen violaciones a la legislación aeronáutica mexicana e imponer las sanciones correspondientes.

## Vigencia

La presente Circular de Asesoramiento entra en vigor a partir de su publicación y estará vigente indefinidamente hasta su modificación o cancelación por parte de la AFAC.

Quien firma en ausencia y por acuerdo del Gral. Div. P.A. D.E.M.A. Ret. Miguel Enrique Vallín Osuna.- Director General de la Agencia de Aviación Civil, emitido mediante oficio No. 4.1.160 de fecha 9 de febrero de 2024, términos de lo dispuesto por los artículos 1º, 2º, fracción 1, 14, 16, 17, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 10 fracción XIX y 50 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 3 fracciones II, III y XLVI, 5 del Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil; y numeral 8.1 fracciones LXIV y LXXXV del Manual de Organización de la Agencia Federal de Aviación Civil.

**ATENTAMENTE**  
**EL DIRECTOR EJECUTIVO DE SEGURIDAD AÉREA.**

**GRAL. GPO. P.A. D.E.M.A., RET.**  
**EDGAR OSVALDO AHEDO AGRÁZ.**

**Ciudad de México a 09 de febrero de 2024.**

**EOAA-JACB-NRAD.**

## APÉNDICE "A"

**FORMATO DE CONSTATACIÓN DE INFORMACIÓN ACCIDENTES / INCIDENTES DE AVIACIÓN****Notificación Inicial****1.- Datos Generales**

Tipo de evento                      Accidente                Incidente      
 Fecha  Hora  Comandancia que atendió

Lugar del evento

Nombre del Inspector que atiende

**2.- Datos de la aeronave**

Marca  Modelo  Matrícula  no. de serie

Certificado de Aeronavegabilidad  vigencia

Permiso de internación  vigencia

Explotador  Base

Servicio  Póliza de Seguro  AOC

**3.- Datos del vuelo**

Número del vuelo  origen y destino  No. de pasajeros

Fase del evento

**4.- Datos de la tripulación**

Nombre

Licencia  vigencia

Constancia de Aptitud psicofísica  vigencia

Nombre

Licencia  vigencia

Constancia de Aptitud psicofísica  vigencia

**5.- Daños a la aeronave**

Sin daños  Menores  Mayores  Destruída

**6.- Lesiones**

	Tripulación	Sobrecargos	Pasajeros	Otros	Total
Fatales					
Graves					
Leves					
Ilesos					
Total					

**7.- ¿Peligro biológico en el lugar del evento?:**

Si	No
Medidas adoptadas:	

**8.- Descripción de los hechos:**


**INVESTIGACIÓN DEL EVENTO****9.- Acta de hechos no. \_\_\_\_\_****10.- Tipo de aeronave:**

Ala fija	Giroplano	Ultraligero
Ala rotativa	RPAS	Fumigador
Globo	Experimental	Especial

**11.- Tipo de operaciones:**

Desconocido	Ambulancia
Particular	Extinción de incendios
Carga	Publicidad Aérea
Instrucción	Air show
Negocios	Internacional
Corporativa	Paracaidismo
Ferry	Air tour
Fumigación	Público
Fotografía	Comercial

**12.- Fase de vuelo:**

Estacionada	Remolcada
Carreteo	Despegue
Ascenso	Vuelo
Descenso	Aterrizaje

**13.- Evacuación:**

¿Se evacuó la aeronave?	si	No
¿Lesiones durante las acciones?	si	No

**14.- Colisión:**

¿Entre aeronaves?	Si	no
¿En vuelo?	Si	no

**15.- Datos de los motores**

	Marca	Modelo	Serie	T.T.	T.U.R.M.
1. Motor 1					
2. Motor 2					
3. Motor 3					
4. Motor 4					

**16.- Información de la hélice:**

	Marca	Modelo	Serie	T.T.	T.U.R.M.
1. Hélice 1					
2. Hélice 2					
3. Hélice 3					
4. Hélice 4					

**17.- Estación meteorológica / tipo:**

	Reporte
--	---------

**18.- Precipitación:**

Sin	Sin reporte
Lluvia	Lluvia gélida
Granizo	Ilovizna
Agua nieve	Vientos
Temperatura	Otros
Visibilidad	

**19.- Condiciones meteorológicas.**

Bruma	Viento
Polvo	Turbulencia
	CB´s
	No factor

**20.- Condiciones de vuelo:**

IMC	VMC
-----	-----

**EVALUACIÓN****21. Factores que favorecieron el evento:****21a. Factores técnicos:**

Retracción del tren de aterrizaje	
Aterrizaje con tren de aterrizaje plegado	
Fuego o explosión	
Contaminación de combustible	
Falla del hub/pala de hélice	
Fatiga de material	
Instalación incorrecta de componente	
Falta de cumplimiento de AD	
Descompresión	
Fuego después de aterrizar	
Falla de sistema	
Falla de componente	
Perdida de potencia	
Daños por objetos extraños (FOD)	
Fuego en vuelo	
Instalación de parte/componente inadecuado	
Otro describir	

21c. Nombre de la parte:

--

21d. Fabricante:

--

21e. Número de parte:

--

21f. Código ATA:

--

**21b. Factores operativos:**

Agotamiento de combustible	
Sobrepeso	
Centro de gravedad fuera de limite	
Impacto con semoviente	
Impacto con ave	
Incapacidad de la tripulación	
Viento de cola	
Aterrizaje de emergencia	
Aterrizaje brusco	
Pérdida de control en tierra	
Pérdida de control en vuelo	
Condiciones meteorológicas	
Turbulencia de estela	
Descontinuación de la carrera de despegue	
Falta de actuación de controles de vuelo	
Falta de actuación del tren de aterrizaje	
Desplome	
Aterrizaje antes de llegar a la pista	
Excursión de la pista	
Incursión	
Otro, describa	

**22.- Condiciones del aeropuerto, helipuerto, pista:**

Adecuada	Contaminada	
Encharcada	Inundada	
Otro	No factor	

**23.- Información de entrenamiento de la tripulación:**

	S	N	D	Fecha	Fecha
Piloto privado					
Piloto Comercial					
Capacidad en el equipo					
Vuelo asesorado					
Emergencia					
Simulador					
Otros					

**24.- Información del piloto:**

Nombre	
Fecha Nacimiento	
Domicilio	
Licencia No	
Constancia de aptitud	
Horas en el equipo	





Comandante del aeropuerto

**APÉNDICE "B"**

**FORMATO DE REPORTE DE INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA Y DE SEGURIDAD AÉREA**



**REPORTE DE INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA Y DE SEGURIDAD AÉREA****GRAL. De Grupo P.A. D.E.M.A. ret. Edgar Osvaldo Ahedo Agraz**

Director Ejecutivo de Seguridad Aérea  
 Agencia Federal de Aviación Civil

**ANTECEDENTES**

Fecha:  
 Hora:  
 Operador:  
 Equipo:  
 Matricula:  
 Vuelo:  
 Ruta:  
 Lugar:  
 Reporte:

**Descripción de los hechos****Investigación Administrativa**

Dado que la Investigación administrativa y de Seguridad Aérea tiene la finalidad de identificar las responsabilidades generadas durante la operación de la aeronave y la investigación correspondiente y no la Causa probable atribución de la DAAIA se realiza el siguiente reporte:

**1.- De la operación y accidente.** Artículos 17, 38 LAC

La tripulación se encontraba realizando sus actividades al amparo de licencias y Constancias de aptitud psicofísicas vigentes.

Licencias del personal de vuelo  
 Licencias del personal de despacho  
 Licencias del personal de mantenimiento  
 Certificado de Aeronavegabilidad  
 Plan de vuelo  
 Peso y balance  
 Control de vuelo  
 Condiciones meteorológicas

**2.- De la Investigación de la Autoridad**

Activación del Plan Operacional de Búsqueda y Salvamento. ART 80 LAC

Coordinación de las acciones de Búsqueda y Salvamento. Artículos 176, 177, 178, 180, 181, 188, RLAC,  
 Acta de Búsqueda y Salvamento. Artículo 175 RLAC  
 Proceso de investigación del accidente. Artículo 80, 81 81 bis LAC. art 187 RLAC

**3.- De la empresa Propietaria** art 189 RLAC

Como parte de la investigación de la Autoridad se realizaron las siguientes solicitudes:

Salvamento de la tripulación  
 Recuperación de los restos  
 Capacitación al personal  
 Mantenimiento de la aeronave

**Análisis:**

Comparativa de la documentación que se tiene y la que se debería tener.  
 Identificar deficiencias, responsabilidades etc. Con fundamentos

**Conclusiones:**

Establecer las responsabilidades en  
 Evento  
 Investigación  
 Entrega de la información.

APÉNDICE "C"

**DICTAMEN TÉCNICO**

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
 DIRECCIÓN EJECUTIVA DE SEGURIDAD AÉREA  
 DICTAMEN TÉCNICO

INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA			
FECHA DEL SUCESO	DESCRIPCIÓN	RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA	FUNDAMENTO LEGAL

Inspector Verificador Aeronáutico	
Revisado por	
Fecha	

*[Handwritten signature]*

**APÉNDICE "D"**

**RESOLUCIÓN**

**Agencia Federal de Aviación Civil**  
**Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea**

4.1.2.-----/2023.

Ciudad de México, a xx de xxxxx de 2023.

Ing. -----  
Comandante del Aeropuerto Internacional de -----  
"-----"

Presente

Gral. de Gpo. P.A. D.E.M.A. Ret. Lic. Edgar Osvaldo Ahedo Agraz, Director Ejecutivo de Seguridad Aérea, con fundamento en los artículos; 1, 14, 16, 18, 36 fracciones IV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 4, fracción III, 6, fracción XI, 82 Bis, 82 Ter, 82 Quater y último párrafo de la Ley de Aviación Civil; 2, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2 fracción XVI, subfracción XVI.2 y 21 fracciones IX, XVI, XVIII, XXI, XXXI, XXXVI, XXXVII y penúltimo párrafo del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 3 Fracciones III, IV, XXXI y XLVI, 5 transitorios CUARTO y QUINTO del DECRETO por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado denominado Agencia Federal de Aviación Civil, Numeral 8.2.1.1 fracción VIII, IV,XXXI y LXVI,5, publicado el día 16 de octubre de 2019 en el Diario Oficial de la Federación de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, de acuerdo al decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, como se establece en el Artículo 26 del 20 de octubre de 2021, se emite el presente conforme a lo siguiente:

**RESULTANDO**

ÚNICO.

:

"(...)

(...)"

**CONSIDERANDO**

ÚNICO.

**RESOLUTIVO**

Primero.

Se ordena el archivo del presente expediente como asunto total y definitivamente concluido, en términos de lo que dispone el artículo 16, fracción X, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Segundo.

Notifíquese la presente resolución al \_\_\_\_\_, para su debido conocimiento.