



10/1/03

*Nota de envío*

**SUPLEMENTO DEL**  
**ANEXO 13 — INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**  
**E INCIDENTES DE AVIACIÓN**  
**(Novena edición)**

1. El Suplemento adjunto reemplaza a todos los anteriores Suplementos del Anexo 13, y contiene las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 29 de noviembre de 2002 con respecto a todas las enmiendas hasta la Enmienda 10 inclusive.
  2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 13, novena edición. Las diferencias adicionales, así como los comentarios revisados recibidos de los Estados contratantes, se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

**SUPLEMENTO DEL ANEXO 13 — NOVENA EDICIÓN**

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE AVIACIÓN**

Diferencias entre los reglamentos y métodos nacionales y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el Anexo 13, según se han notificado a la OACI de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950.

ENERO DE 2003

---

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**REGISTRO DE ENMIENDAS AL SUPLEMENTO**

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>

**ENMIENDAS AL ANEXO 13 ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO  
CON POSTERIORIDAD A LA NOVENA EDICIÓN PUBLICADA EN JULIO DE 2001**

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>

## 1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que se enumeran seguidamente han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 13, novena edición, o han enviado comentarios sobre su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Argentina	6/8/01	1	10/1/03
Australia	1/10/01	1	10/1/03
Belarús	24/9/01	1	10/1/03
Estados Unidos	14/11/01	1-2	10/1/03
Federación de Rusia	13/5/02	1	10/1/03
Finlandia	29/4/02	1-2	10/1/03
Francia	15/11/01	1	10/1/03
Grecia	12/9/01	1	10/1/03
Iraq	7/5/10	1	10/1/03
Islas Cook	13/10/02	1	10/1/03
Jordania	9/12/01	1	10/1/03
Mónaco	2/4/02	1	10/1/03
Nueva Zelandia	15/3/02	1-2	10/1/03
Portugal	6/5/02	1	10/1/03
Reino Unido	21/8/01	1	10/1/03
Suecia	18/10/01	1	10/1/03
Suiza	10/7/02	1	10/1/03
Uruguay	27/8/02	1	10/1/03
Uzbekistán	6/5/02	1	10/1/03

## 2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Alemania	4/7/01	Dinamarca	29/3/02
Arabia Saudita	20/4/02	Ecuador	7/6/01
Austria	30/4/02	Egipto	30/7/01
Bahrein	32/7/01	El Salvador	9/7/01
Barbados	27/9/01	Emiratos Árabes Unidos	19/8/01
Bélgica	25/9/01	Eritrea	10/5/01
Botswana	24/4/02	Eslovaquia	26/9/01
Canadá	22/10/01	Eslovenia	18/6/01
Chile	25/4/02	España	19/9/01
China	28/5/02	Estonia	25/9/01
China (RAE de Hong Kong)	28/9/01	Etiopía	22/4/02
Chipre	8/6/02	Filipinas	22/4/02
Costa Rica	30/4/02	Ghana	11/6/01
Cuba	6/5/02	Guatemala	29/4/02

India	28/8/01	Pakistán	6/5/02
Irán (República Islámica del)	30/6/02	Qatar	25/3/02
Irlanda	25/4/02	República Checa	19/12/01
Islandia	6/7/01	República de Moldova	24/9/01
Italia	27/9/01	República Unida de Tanzania	18/7/01
Kuwait	15/7/01	República Popular Democrática de Corea	16/7/01
La ex República Yugoslava de Macedonia	29/6/01	Rumania	2/10/01
Letonia	22/3/02	Senegal	7/5/02
Líbano	15/9/01	Singapur	21/11/01
Lituania	9/4/02	Sri Lanka	13/7/01
Malasia	7/5/02	Sudáfrica	12/9/02
Malawi	7/5/02	Suriname	12/3/02
México	7/8/02	Tailandia	13/5/02
Namibia	4/7/02	Uganda	30/5/01
Níger	29/5/02	Viet Nam	4/4/02
Noruega	2/10/01	Yemen	27/4/02
Países Bajos	7/12/01	Zambia	5/9/01

### 3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información

Afganistán	Gambia	Micronesia (Estados Federados de)
Albania	Georgia	Mongolia
Andorra	Granada	Mozambique
Angola	Guinea	Myanmar
Antigua y Barbuda	Guinea-Bissau	Nauru
Argelia	Guinea Ecuatorial	Nepal
Armenia	Guyana	Nicaragua
Azerbaiyán	Haití	Nigeria
Bahamas	Honduras	Omán
Bangladesh	Hungría	Palau
Belice	Indonesia	Panamá
Benin	Islas Marshall	Papua Nueva Guinea
Bhután	Islas Salomón	Paraguay
Bolivia	Israel	Perú
Bosnia y Herzegovina	Jamahiriyá Árabe Libia	Polonia
Brasil	Jamaica	República Árabe Siria
Brunei Darussalam	Japón	República Centroafricana
Bulgaria	Kazajstán	República de Corea
Burkina Faso	Kenya	República Democrática del Congo
Burundi	Kirguistán	República Democrática Popular Lao
Cabo Verde	Kiribati	República Dominicana
Camboya	Lesotho	Rwanda
Camerún	Liberia	Saint Kitts y Nevis
Chad	Luxemburgo	Samoa
Colombia	Madagascar	San Marino
Comoras	Maldivas	Santa Lucía
Côte d'Ivoire	Malí	Santo Tomé y Príncipe
Croacia	Malta	San Vicente y las Granadinas
Djibouti	Marruecos	Seychelles
Fiji	Mauricio	Sierra Leona
Gabón	Mauritania	

Somalia	Tonga	Ucrania
Sudán	Trinidad y Tabago	Vanuatu
Swazilandia	Túnez	Venezuela
Tayikistán	Turkmenistán	Yugoslavia
Togo	Turquía	Zimbabwe

#### 4. Párrafos con respecto a los cuales se han notificado diferencias

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Capítulo 1		5.15	Islas Cook Nueva Zelandia
Definiciones	Argentina Belarús Federación de Rusia Islas Cook Nueva Zelandia Uzbekistán	5.16	Islas Cook Nueva Zelandia
		5.17	Islas Cook Nueva Zelandia
		5.18	Iraq
		5.19	Estados Unidos Nueva Zelandia
Capítulo 4		5.20	Estados Unidos
4.1	Jordania	5.23	Iraq
4.7	Argentina	5.25	Australia
			Estados Unidos
Capítulo 5		5.26	Estados Unidos Islas Cook Nueva Zelandia
5.1	Australia		
5.3	Grecia	Capítulo 6	
5.3.1	Grecia	6.2	Estados Unidos
5.4	Nueva Zelandia		Suecia
5.6	Australia Francia Mónaco	6.3	Islas Cook Nueva Zelandia
5.7	Jordania		Reino Unido
5.9	Francia Mónaco	6.4	Jordania
5.12	Estados Unidos Finlandia Francia Islas Cook Mónaco Nueva Zelandia Portugal Suecia Suiza Uruguay	Capítulo 7	
		7.1	Australia
		7.7	Jordania
		Capítulo 8	
		8.2	Islas Cook Nueva Zelandia
		8.3	Islas Cook Nueva Zelandia
5.12.1	Estados Unidos Francia Mónaco	8.4	Islas Cook
		8.5	Nueva Zelandia

## CAPÍTULO 1

Definiciones La definición de “accidente” en la reglamentación argentina dice:

“A efectos de la aplicación del presente Decreto, se entenderá por accidente de aviación todo hecho que se produzca al operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o motive que ésta los ocasione”.

La diferencia es que la definición argentina si bien es más corta abarca más campos en los cuales debe efectuarse una investigación del accidente quedando a criterio de las autoridades oficiales que realizan la investigación, la ejecución de una encuesta extensiva o resumida.

De todas maneras, esta definición se aplica solamente a las aeronaves de matrícula argentina. En cambio para las aeronaves extranjeras se aplica la normativa de la OACI.

## CAPÍTULO 4

4.7 La denuncia del accidente es obligatoria en las normas argentinas. No es así la de incidente grave sin daños personales o materiales.

La diferencia radica en que al no existir la obligación de la denuncia del incidente grave sin daños personales o materiales, éste puede no ser informado por parte del responsable o conocedor del mismo. En consecuencia, el Estado del suceso no puede efectuar la notificación a los países contratantes correspondientes ni a la OACI cuando no tiene conocimiento del mismo.

**CAPÍTULO 5**

- 5.1 En lo tocante a los ultra ligeros y a la aviación deportiva, por ejemplo los micro ligeros, girocópteros, planeadores y planeadores deportivos, sólo se hará una investigación si ésta produciría beneficios evidentes para la seguridad en el futuro, y si los recursos permiten hacer la investigación.

*Observaciones.* Australia cuenta con recursos limitados para investigar accidentes e incidentes y hacer estudios sobre la seguridad en los que se analicen bancos de datos. Ocurre a menudo que las investigaciones de accidentes o deficiencias en materia de seguridad en relación con aeronaves de transporte público regular, producen mayores beneficios en materia de seguridad para el futuro que las investigaciones de incidentes en la aviación deportiva. Se da preferencia a la seguridad del público que compra billetes.

- 5.6 El investigador encargado cuenta con acceso sin restricciones para asegurar que la investigación se efectúa eficazmente; no obstante, algunas veces esto se hace combinadamente con organismos policíacos o forenses, como por ejemplo cuando se investiga una muerte, lo cual significa que el control se comparte en ocasiones.

*Observaciones.* Las autoridades australianas gozan de buenas relaciones profesionales con la policía y los organismos forenses; de hecho, los arreglos que se han concertado en la práctica para controlar las investigaciones de accidentes en las que ha habido muertes, han dado buenos resultados ya que han permitido que los respectivos organismos realizaran sus obligaciones en relación con la investigación sin obstaculizarse unos a otros, todo ello sin menoscabar la independencia de actuación que necesita todo investigador de seguridad.

- 5.25 Australia se esforzará en cumplir esta norma en lo posible para que la participación sea eficaz. Sin embargo, la participación en la investigación tendrá lugar, en la medida de lo posible, para facilitarle al investigador jefe la conclusión eficaz de su tarea.

*Observaciones.* La Ley vigente de navegación aérea (en particular la Sección 19DA(3)) habilita cada uno de los aspectos de participación que figuran en la norma 5.25. Ahora bien, si surgen cuestiones de seguridad o de posible abuso de los textos o documentos, entonces se impondrían restricciones respecto al acceso a algunos documentos y a las deliberaciones respecto al análisis, conclusiones y causas.

**CAPÍTULO 7**

- 7.1 Australia cumplirá esta norma cuando se trate de accidentes complejos, pero en el caso de algunas investigaciones menos complicadas, Australia no preparará el informe preliminar.

*Observaciones.* Esta diferencia surge principalmente en relación con los incidentes nacionales, especialmente los que por ser más sencillos Australia no redacta un informe preliminar.



**CAPÍTULO 1**

- Definiciones **Lesión grave.** La que haya sufrido una persona en un accidente o incidente y que haya resultado en daños graves o peligrosos para la salud, así como los daños sufridos que no pongan en peligro la vida de la persona, pero sí su salud y que tengan graves consecuencias, y que:
- a) requieran hospitalización durante más de 48 horas, dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión;
  - b) ocasionen la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas menores de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies), o bien la dislocación de articulaciones mayores en las extremidades o vértebras, o bien la magulladura del tejido blando con síndrome de compresión;
  - c) ocasionen laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a los nervios del tronco, o a los músculos o tendones;
  - d) causen la lesión de algún órgano interno, heridas profundas o contusiones al globo del ojo acompañadas de molestias visuales;
  - e) ocasionen quemaduras de segundo o tercer grado térmicas, químicas o de otra índole independientemente del área afectada, así como cualquier tipo de quemadura que afecte a más del 5% de la superficie del cuerpo, o quemaduras al canal superior respiratorio; calambre por corriente eléctrica acompañado de desvanecimiento o de dificultad respiratoria; también la congelación de tercer o cuarto grado de parte del cuerpo o el enfriamiento general de organismo;
  - f) sean imputables al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales;
  - g) resulten en conmoción cerebral o de la columna vertebral, de intensidad media o grave, o en hemorragia traumática intracerebral;
  - h) den lugar a la interrupción de un embarazo.
-

**CAPÍTULO 5**

- 5.12 El intercambio total de información es vital para la investigación y prevención efectiva de los accidentes.
- 5.12.1 Los Estados Unidos apoyan, en principio, las medidas destinadas a facilitar la obtención de información y a compartirla. Las leyes de los Estados Unidos requieren la determinación y divulgación de los hechos, circunstancias y causas probables de cada accidente de aviación civil. Este requisito no limita la divulgación de dicha información a una investigación de accidentes. Con todo, las leyes de los Estados Unidos sí prevén cierta protección en contra de la divulgación de cierta información de carácter médico o personal.

Asimismo, las leyes de los Estados Unidos prohíben que se revele al público las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y restringen las transcripciones de las mismas a aquéllas que se consideren pertinentes y relevantes por la autoridad investigadora. No obstante, los tribunales de los Estados Unidos pueden ordenar la revelación de la información anterior para fines que no sean los de la investigación de accidentes. La norma para determinar el acceso a esta información no tiene en cuenta las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener para las investigaciones dicho acceso a la información.

*Observaciones.* El “Decreto de 1974 de la Junta independiente de seguridad” define las obligaciones de la Junta de seguridad respecto a la investigación de accidentes y establece condiciones muy concretas en cuanto al acceso público a la información recogida por la Junta. Las disposiciones de la ley de Estados Unidos prevé bastante más acceso público a la mayoría de los documentos de la investigación que lo que se dispone en la Enmienda 10 del Anexo 13; sin embargo, el acceso del público a las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje y a las transcripciones de dichas grabaciones es considerablemente diferente y más restrictivo que las disposiciones de la Enmienda 10 del Anexo 13. (Código de Estados Unidos (USC) Título 49 § 1114 y § 1154)

- 5.19 Estados Unidos puede considerar necesario aceptar un número limitado de asesores designados para ayudar al representante acreditado, pero también podrá ejercer su albedrío para decidir si las aptitudes y conocimientos de los asesores son apropiados para la investigación del accidente o incidente aéreo de que se trate.
- 5.20

*Observaciones.* La logística y eficiencia de la investigación propiamente dicha puede exigir ciertas restricciones en el número de participantes directos. (Título 49 del Código del Reglamento Federal (CFR) Parte 831)

- 5.25 h) Los procedimientos de investigación observados por los Estados Unidos permiten la plena participación en todas las reuniones que se celebren sobre el progreso y la planificación de la investigación; no obstante, los debates relativos a análisis, conclusiones, causas y recomendaciones en materia de seguridad están restringidos a la autoridad investigadora y al personal a su cargo. Con todo, la participación en esos campos puede ampliarse mediante informes escritos, como se especifica en 5.25 i).

*Observaciones.* Las deliberaciones relativas a informes analíticos, proyectos de conclusiones, causas y recomendaciones de seguridad son exclusivamente actividades internas de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte, por lo que serán marcadas con el sello “Para uso oficial únicamente”. Dicha actividad está protegida contra cualquier petición formulada al amparo de la Ley de libertad de información (FOIA). (Título 49 CFR § 831.14, USC Título 5 § 552 y 49 CFR § 801.54)

- 5.26 b) Los Estados Unidos apoyan, en principio, la confidencialidad del Estado que realiza la investigación con respecto a los progresos y las conclusiones de esa investigación. Sin embargo, las leyes de los Estados Unidos facilitan la divulgación de la información en poder de los organismos gubernamentales y las empresas comerciales estadounidenses. Pese a cualquier otra disposición jurídica, cuando se trate de “Investigaciones extranjeras”, ni la Junta, ni cualquier organismo que reciba información de la Junta, divulgará información relativa a la investigación hasta que el Estado encargado de dirigirla publique su

informe final, o bien hayan transcurrido dos años desde la fecha del accidente, lo que sea primero. La norma que determina el acceso público a la información solicitada de un organismo gubernamental o de una empresa comercial estadounidense no tiene en cuenta ni requiere el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.

*Observaciones.* La “Ley de libertad de información” (FOIA) prevé que cualquier persona tendrá derecho de acceso a los registros de un organismo federal, salvo cuando dichos registros estén protegidos y no se puedan divulgar a causa de exclusiones específicas o especiales. Si bien algunos datos de una investigación de accidente pueden quedar excluidos, tales como los documentos marcados “Para uso oficial únicamente”, o “Investigaciones extranjeras”, el tenor y la estructura de la FOIA no prevé la exclusión amplia o sin fin del acceso a información o a documentos sobre la marcha general de la investigación del accidente y sus conclusiones. (USC Título 5 § 552 y USC Título 49 § 1114)

## CAPÍTULO 6

6.2 Los Estados Unidos apoyan el principio de no poner en circulación, publicar ni permitir acceso a proyecto de informe alguno, ni a parte del mismo, ni tampoco a cualquier documento que se haya obtenido durante la investigación, a menos que el Estado que realizó la investigación ya haya publicado o dado a conocer tales informes o documentos. Con todo, las leyes de los Estados Unidos facilitan la divulgación de la información en poder de los organismos gubernamentales o empresas comerciales. El gobierno estadounidense puede no estar en condiciones de restringir en nombre del país que realiza la investigación el acceso público al proyecto de informe o a una parte del mismo. Ahora bien, en lo tocante a las “Investigaciones extranjeras”, ni la Junta ni ninguno de los organismos que recibe información de la misma, divulgarán los documentos relativos a la investigación hasta que el Estado que la esté dirigiendo publique su informe final, o bien dos años después de la fecha del accidente, lo que sea primero. La norma para determinar el acceso público de la información solicitada de un organismo gubernamental o una empresa comercial estadounidense no tiene en cuenta ni requiere el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.

*Observaciones.* La “Ley de libertad de información” (FOIA) prevé que cualquier persona tendrá derecho de acceso a los registros de un organismo federal, salvo cuando dichos registros estén protegidos y no se puedan divulgar a causa de exclusiones específicas o especiales. Si bien algunos datos de una investigación de accidente pueden quedar excluidos, tales como los documentos marcados “Para uso oficial únicamente”, o “Investigaciones extranjeras”, el tenor y la estructura de la FOIA no prevé la exclusión amplia o sin fin del acceso a información a documentos sobre la marcha general de la investigación del accidente y sus conclusiones. (USC Título 5 § 552 y USC Título 49 § 1114)

**CAPÍTULO 1**

Definiciones “Accidente”. Los accidentes aéreos no están vinculados a situaciones en las que una persona pueda sufrir lesiones graves por encontrarse en la aeronave, ni tampoco si una persona fuera de la aeronave sufre una lesión mortal resultante del contacto directo con alguna parte de la aeronave, incluidas las piezas que pudieran haberse despegado de la aeronave, o bien por contacto directo con el chorro del reactor.

*Explicación de la diferencia:*

La Federación de Rusia aplica principios distintos a la clasificación de sucesos aeronáuticos. Además de los accidentes e incidentes, se investigan también los sucesos extremos.

Suceso extremo: un suceso relacionado con el funcionamiento de la aeronave, pero no vinculado a un accidente, cuyo resultado sea una de las situaciones siguientes:

- a) muerte de una persona a bordo de la aeronave a consecuencia de un acto deliberado o de la negligencia de la víctima o de otra persona, sin que el fallecimiento esté relacionado con el vuelo de la aeronave;
- b) muerte de una persona por entrar en la aeronave sin autorización escondiéndose en algún espacio no accesible a los pasajeros ni a los miembros de la tripulación;
- c) muerte de un miembro de la tripulación o de un pasajero al exponerse a condiciones climatológicas adversas a raíz de un aterrizaje forzoso fuera de un aeródromo;
- d) muerte o lesión resultante en la muerte de cualquier persona fuera de la aeronave a consecuencia del contacto directo con la aeronave, sus componentes o su chorro de reacción;
- e) destrucción o daño a la aeronave en tierra que entrañe la pérdida de integridad estructural o degradación de la performance a causa de algún desastre natural o por incumplimiento de alguno de los procedimientos de mantenimiento, almacenamiento o transporte; y
- f) robo de la aeronave en tierra o en vuelo, o el apoderamiento de la aeronave para fines de robo.

Las lesiones graves resultantes de encontrarse en la aeronave, se investigan como incidente grave.

Definiciones “Lesión grave” incluye también:

- a) la dislocación de las grandes articulaciones o de la vértebra y el magullamiento del tejido blando;
- b) lesión penetrante y contusión del globo ocular, acompañado de dificultades en la vista;
- c) quemaduras a la parte superior del canal respiratorio;
- d) lesión ocasionada por una sacudida eléctrica, acompañada de la pérdida de conocimiento y de la interrupción de la respiración;
- e) congelación de tercera o cuarta categoría o hipotermia;
- f) lesión resultante de una concusión moderada o severa al cerebro y a la espina dorsal, con derrame en el cráneo inducido por trauma;
- g) lesión resultante de un aborto.

**CAPÍTULO 5**

5.12 La legislación finlandesa no da cumplimiento al párrafo 5.12 (revelación de registros). Durante el curso de una investigación la mayoría de los registros tienen carácter confidencial, pero una vez concluida la investigación, dicho tratamiento confidencial expira; no obstante, salvo algunas excepciones (por ejemplo, la información personal de carácter médico). Se tomarán todas las medidas prácticas para reducir al mínimo las desventajas ocasionadas por las revelaciones.

*Observaciones. Revelación de documentos – INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA*

En Finlandia los documentos oficiales son públicos salvo que especialmente se estipule lo contrario. Por esta razón los documentos que se recojan en una investigación se pueden clasificar de confidenciales sólo hasta cierto punto.

Todo el mundo tiene acceso a los documentos oficiales que sean públicos. Las partes (afectadas) tienen también acceso bajo ciertas condiciones a los documentos que no son públicos, si ello puede influir o si ha podido influir en el escrutinio de la cuestión.

En cuanto a la investigación de accidentes, la Ley de transparencia en las actividades del gobierno (21 de mayo de 1999/621) decreta lo siguiente:

*“Sección 24, Documentos oficiales secretos*

*Salvo que se disponga concretamente otra cosa, los siguientes documentos oficiales serán secretos:*

.....

*8) documentos relacionados con los preparativos para hacer frente a accidentes y situaciones de emergencia, defensa civil e investigación de accidentes, si el acceso a los documentos violara la seguridad o la pusiera en peligro, o si pudiera comprometer la ejecución de los planes de defensa civil o los preparativos para condiciones de emergencia, o bien pusiera en peligro la investigación de accidentes o violara los derechos de las víctimas o la memoria de las mismas o si pudiera causar zozobra a las personas estrechamente ligadas a ellas, salvo que el conceder el acceso fuera necesario para llevar a cabo una tarea oficial.”*

Respecto a las investigaciones de carácter internacional, la información siguiente puede mantenerse secreta (24 §):

*“(2) los documentos, aparte de los citados en el apartado (1), relativos a las relaciones entre Finlandia y un estado extranjero o una organización internacional; los documentos que traten de una cuestión pendiente de dilucidarse ante un tribunal internacional de justicia, un órgano internacional de investigación o alguna otra institución internacional; también incluye los documentos relativos a las relaciones entre la República de Finlandia, sus ciudadanos, sus residentes o empresas establecidas en Finlandia con las autoridades, personas o empresas de un estado extranjero, si el acceso a tales documentos pudiera perjudicar o comprometer las relaciones internacionales de Finlandia o su capacidad para participar en la cooperación internacional;*

**Registrador de la voz en el puesto de pilotaje.** Se transcribirán las partes de la grabación que sean importantes para la investigación. Las transcripciones son documentos públicos. La Junta de investigación de accidentes no presenta las grabaciones de voces.

**FDR** - las grabaciones no se pueden mantener secretas.

**Las declaraciones** que las autoridades investigadoras hayan tomado a personas son públicas. Si contienen cuestiones que según la ley deberían mantenerse secretas, esas cuestiones no se hacen públicas. Sólo cierta

parte del documento puede mantenerse secreto, pero se concederá el acceso a la parte pública del documento. Las notas que hayan tomado los investigadores durante su labor, no son públicas.

**La información médica o particular** respecto a las personas que hayan sufrido el accidente, puede protegerse. No obstante, cada persona tendrá el derecho de acceso a la información que figure en los documentos oficiales acerca de su persona, aunque con ciertas restricciones.

---

**CAPÍTULO 5**

- 5.6 De conformidad con la Recomendación 5.4.1, en Francia se procede a una investigación independiente de cualquier otra investigación que se efectúe conforme a las disposiciones del Anexo, cuando las autoridades judiciales consideran que existe la posibilidad de que haya habido un delito criminal. Ajustándose a la Norma 5.10, la ley establece la coordinación entre las dos investigaciones y permite al investigador jefe acceso sin restricciones a los restos de la aeronave y a todos los documentos pertinentes de manera que pueda examinar aquello que considere necesario y trabajar sin demoras. Ahora bien, esto no significa que el investigador tenga control total sobre los restos de la aeronave y los documentos, ya que estos últimos se guardan generalmente bajo el control de la autoridad judicial.
- 5.9 En Francia solamente la autoridad judicial puede autorizar autopsias. En la coyuntura actual la ley no exige que sistemáticamente se hagan autopsias en los casos de accidentes aéreos, pero sí estipula que los médicos afiliados a la Subdirección de investigación de accidentes aéreos civiles tendrán acceso a los resultados de las autopsias que se realicen.
- Observaciones.* Se autorizan las autopsias de víctimas de accidentes aéreos cuando se prevea que ello pueda contribuir información útil para la investigación.
- 5.12 En Francia, la posibilidad de que se abra un procedimiento judicial a raíz del accidente, independiente de cualquier otra investigación que se realice conforme a las disposiciones de este Anexo según la Recomendación 5.4.1, implica que ciertos registros, especialmente las grabaciones de los registradores de vuelo, los examinan por separado las personas encargadas de las dos investigaciones. Los registros que guarde la autoridad judicial se tratarán conforme a las disposiciones que rijan este tipo de investigación (Código de procedimiento criminal).
- 5.12.1 En Francia se permite la publicación de uno o más informes preliminares, especialmente en el caso de grandes accidentes en los que la investigación tardará tiempo en concluirse. En dichos informes preliminares se pueden incluir datos o documentos que contribuyan a explicar el accidente o incidente sin que sea necesario esperar a la publicación del informe final.
-

**CAPÍTULO 5**

5.3 No se aplica.

5.3.1

*Observaciones.* La AIP de Grecia, Volumen I, SAR, 0-1, 1.1.1, estipula: “La zona de búsqueda y salvamento comprende un área que coincide con la de la FIR Athinai. De conformidad con el plan regional, aprobado por el Consejo de la OACI, se reconoce a Grecia como el único Estado proveedor que ha de asumir la responsabilidad por la búsqueda y salvamento dentro de la FIR Athinai.”

---



**CAPÍTULO 5**

- 5.18 Se permite que un representante del Estado de matrícula esté presente en la investigación como observador.
- 5.23

---

**CAPÍTULO 1**

Definiciones En las Islas Cook la definición de accidente excluye el daño limitado a los motores de un helicóptero o autogiro, más cualquier referencia a “Lesiones por causas naturales”.

**CAPÍTULO 5**

5.12 En relación con las investigaciones realizadas, no se puede dar garantía absoluta de que no se divulgará la información enumerada en 5.12, pero se tomarán todas las medidas prácticas para minimizar la amplitud y frecuencia de dichas divulgaciones.

5.15 No se puede dar garantía absoluta de que se proporcionará a otros Estados la información que soliciten.

*Observaciones.* Se tomarán todas las medidas que se puedan para ayudar al Estado investigador.

5.16 Las autoridades de las Islas Cook no tienen el poder para confiscar los registradores de vuelo o las grabaciones de los mismos.

*Observaciones.* Se tomarán todas las medidas que se puedan para ayudar al Estado investigador.

5.17 No se puede dar garantía absoluta de que se proporcionará a otros Estados la información que soliciten.

5.26

*Observaciones.* Se tomarán todas las medidas que se puedan para ayudar al Estado investigador.

**CAPÍTULO 6**

6.3 El período de consulta de 60 días podría retrasar inmoderadamente la publicación del informe final. Ordinariamente se ofrece a las partes interesadas un período de 21 días para que comenten el proyecto de informe final, plazo que puede extenderse si lo solicitan.

El investigador Jefe podría anexar al informe final, parcialmente o en su totalidad, las representaciones que hayan hecho otros Estados, si eso se requiere.

**CAPÍTULO 8**

8.2\*, 8.3 No se ha creado un sistema de notificación voluntaria de incidentes.

8.4\* No se ha creado una base electrónica de datos para facilitar esos análisis.

---

\*Método recomendado

**CAPÍTULO 4**

4.1 Jordania publicará un informe en el caso de accidentes y de algunos incidentes graves.

**CAPÍTULO 5**

5.7 Se aplicará a todos los accidentes y a algunos incidentes graves.

**CAPÍTULO 6**

6.4 Los informes se enviarán, según corresponda, a los Estados citados en 6.4.

**CAPÍTULO 7**

7.7 Jordania se comprometerá a facilitar información en el caso de varios incidentes graves.

---

**CAPÍTULO 5**

- 5.6 Los restos de la aeronave deben permanecer bajo el control de la autoridad judicial.
  - 5.9 Se hacen autopsias únicamente cuando lo pide la autoridad judicial.
  - 5.12 Los documentos que obren en manos de la autoridad judicial, incluidos los que se hayan obtenido de los registradores de vuelo, deben tramitarse conforme al Código de procedimiento criminal.
  - 5.12.1 Se permite la publicación de informes preliminares, según se necesiten.
-

**CAPÍTULO 1**

Definiciones En Nueva Zelanda la definición de accidente excluye el daño que se limita a los rotores de un helicóptero o autogiro y cualquier referencia a las “lesiones resultantes de causas naturales”.

**CAPÍTULO 5**

5.4 La Ley de aviación civil decreta que el Ministro de transportes está encargado de comprobar que Nueva Zelanda cumple las obligaciones dimanantes del Anexo 13, obligación que el Ministro ha delegado en la Autoridad de aviación civil (CAA). Mediante estatuto se dispone que esta función esté separada de las que desempeña el Director de aviación civil. La investigación de accidentes está recogida en el organigrama de la CAA y rinde cuentas al Director de la misma.

Asimismo, Nueva Zelanda ha creado un órgano independiente de investigación de accidentes denominado Comisión Investigadora de Accidentes de Transporte (CIAT), la cual investiga ciertos accidentes e incidentes graves que tienen, o que es probable que tengan, consecuencias importantes para la seguridad del transporte. La CIAT puede sacar sus conclusiones o hacer recomendaciones que contribuyan a incrementar la seguridad del transporte.

La CAA podrá valerse de los informes proporcionados por la CIAT para cumplir sus obligaciones respecto al Anexo 13 en lo tocante a investigaciones y notificaciones.

5.12 En relación con las investigaciones realizadas por la CAA de Nueva Zelanda, no se puede dar garantía absoluta de que no se divulgará la información enumerada en 5.12, pero se tomarán todas las medidas prácticas para minimizar la amplitud y frecuencia de dichas divulgaciones.

En las investigaciones realizadas por la CIAT hay ciertos documentos que no es necesario publicar, tal como se estipula en la Parte 3 del Decreto de la comisión investigadora de accidentes de transportes de 1990 donde no se incluyen todos los documentos enumerados en 5.12.

5.15 No se puede dar garantía absoluta de que se proporcionará a otros Estados la información que solicitan.

*Observaciones.* Se tomarán todas las medidas que se puedan para ayudar al Estado investigador.

5.16 Las autoridades de Nueva Zelanda no tienen el poder para confiscar los registradores de vuelo o las grabaciones de los mismos.

*Observaciones.* Se tomarán todas las medidas que se puedan para ayudar al Estado investigador.

5.17 No se puede dar garantía absoluta de que se proporcionará a otros Estados la información que solicitan.

*Observaciones.* Se tomarán todas las medidas que se puedan para ayudar al Estado investigador.

5.19 Nueva Zelanda se reserva el derecho de seleccionar los asesores que considere adecuados de entre los que haya designado el explotador.

5.26 No se puede dar garantía absoluta de que se proporcionará a otros Estados la información que solicitan.

*Observaciones.* Se tomarán todas las medidas que se puedan para ayudar al Estado investigador.

**CAPÍTULO 6**

- 6.3 El período de consulta de 60 días podría retrasar inmoderadamente la publicación del informe final. Ordinariamente se ofrece a las partes interesadas un período de 21 días para que comenten el proyecto de informe final, plazo que puede extenderse si lo solicitan.

La CIAT podría anexar al informe final, parcialmente o en su totalidad, las representaciones que hayan hecho otros Estados, si eso se requiere.

**CAPÍTULO 8**

- 8.2\* Nueva Zelandia no ha establecido un sistema voluntario de notificación de accidentes. Los notificadores pueden pedir que se mantenga la confidencialidad cuando presenten sus informes en cumplimiento del sistema obligatorio de notificación y la CAA haya establecido las reglas que rijan la eliminación de esa información en los documentos.

- 8.3
- 8.5\* La base de datos que la autoridad de aviación civil de Nueva Zelandia ha establecido emplea taxonomías avanzadas de codificación que no siempre son directamente compatibles con la base de datos ADREP de la OACI.

*Observaciones.* Se tomarán todas las medidas posibles para correlacionar nuestros datos con las tablas apropiadas de codificación de la base de datos de la OACI.

---

\* Método recomendado

## **CAPÍTULO 5**

5.12 No hay garantía absoluta de que la información no se divulgará para fines distintos a la investigación, pues la legislación Portuguesa decreta que se divulgue la información a los tribunales portugueses cuando las autoridades judiciales consideren que la importancia de conocerla sobrepasa los efectos negativos que ello pudiera tener en los trámites de la investigación.

Se tomarán todas las medidas posibles para minimizar la amplitud y frecuencia de las divulgaciones.

---

## **CAPÍTULO 6**

6.3 Las leyes del Reino Unido exigen que los comentarios sobre los proyectos de informes finales se reciban en un plazo de 28 días, a menos que se haya solicitado y obtenido una prórroga de ese plazo.

*Observaciones.* El plazo de 28 días para enviar los comentarios pertinentes se consigna en el Reglamento de 1996 de la Aviación civil del Reino Unido (Investigación de accidentes aéreos).

---



**CAPÍTULO 5**

5.12 Este párrafo es incompatible con la Disposición constitucional sueca de libertad de información.

**CAPÍTULO 6**

6.2 Este párrafo es incompatible con la Disposición constitucional sueca de libertad de información.

---

**CAPÍTULO 5**

- 5.12 La legislación suiza no permite la revelación de documentos en contra de autoridades jurídicas y autoridades de aviación.

---

## **CAPÍTULO 5**

5.12 La Autoridad Aeronáutica debe remitir todos los antecedentes a la justicia, toda vez que a su juicio pueda haberse configurado un delito aeronáutico.

A la vez, en caso que la justicia lo solicite deberá remitir a la misma toda la información disponible.

---

## **CAPÍTULO 1**

Definiciones “Accidente”. Un accidente se caracteriza por la muerte de cualquier persona a bordo de la aeronave, sea pasajero o miembro de la tripulación.

Las lesiones corporales sufridas por personas que no se hallen a bordo de la aeronave no se consideran características que definan el accidente. Las lesiones corporales graves no se consideran como características que definan un accidente.

---