

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2023-0096-R

Quito, D.M., 06 de septiembre de 2023

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

CONSIDERANDO

QUE, la Dirección General de Aviación Civil de conformidad con los artículos 2 y 5 de la Ley de Aviación Civil, es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito, a través del cual el Estado ejerce sus atribuciones, manteniendo el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional;

QUE, la Junta Investigadora de Accidentes (JIA), de acuerdo a los artículos 12 y 13 del mismo cuerpo legal, es una institución especializada en esta materia, que funciona como entidad adscrita a la Dirección General de Aviación Civil, con personería jurídica, autonomía administrativa, operativa, financiera y decisoria para el cumplimiento de sus funciones, la cual tiene autoridad y competencia en todo el territorio del Ecuador, y actúa con independencia funcional respecto del ministerio responsable de la rectoría del sector aeronáutico y aeroportuario, de la Dirección General de Aviación Civil, de las autoridades aeroportuarias, de los organismos responsables de la circulación y tráfico aéreo, y de cualquier otra autoridad o entidad cuya función o intereses puedan entrar en conflicto con la misión, objetivos y potestades de la Junta Investigadora de Accidentes;

QUE, la Ley de Aviación Civil, en el artículo 6, numeral 3, literal a), establece entre las atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil, la de *“Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la Aviación Civil, de conformidad con la presente Ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo, y la protección de la seguridad del transporte aéreo”*;

QUE, asimismo, en el artículo 19, la Ley de Aviación Civil atribuye al Director General de Aviación Civil emitir las directivas que sean requeridas por la JIA, referentes a la notificación de accidentes, incidentes graves, incidentes y peligros operacionales, en los que estén involucradas aeronaves y todos los elementos que conforman el sistema aeronáutico nacional;

QUE, el Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes, mediante memorando Nro. DGAC-DGAC-2023-0467-M, de fecha 08 de agosto de 2023, manifestó al Director General de Aviación Civil que la JIA debe presentar como evidencia durante la Auditoría CMA del USOAP de la OACI, específicamente, la parte AIG “Investigación de Accidentes”, esto es, la implementación de una Normativa sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, en virtud de lo cual remitió las propuestas de **DIRECTIVA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL** y **DIRECTIVA NOTIFICACION Y REPORTES DE INCIDENTES**,

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2023-0096-R

Quito, D.M., 06 de septiembre de 2023

INCIDENTES GRAVES O ACCIDENTES DE AERONAVES;

QUE, mediante Decreto Ejecutivo No. 102, de 08 de julio del 2021, publicado en el Registro Oficial Cuarto Suplemento, de 14 de julio del 2021, el Presidente Constitucional de la República, señor Guillermo Lasso Mendoza, nombró al Brigadier General (sp) William Birkett Mortola, como Director General de Aviación Civil; y,

En uso de sus facultades legales y reglamentarias,

RESUELVE

Artículo Primero.- Aprobar la DIRECTIVA NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE INCIDENTES, INCIDENTES GRAVES O ACCIDENTES DE AERONAVES, elaborada y presentada por la Junta de Investigación de Accidentes (JIA), documento adjunto que es parte integrante de la presente Resolución.

Artículo Segundo.- La presente Resolución y Anexo, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, entrarán en vigencia a partir de su aprobación.

Artículo Tercero.- Publicar la presente Resolución en la página WEB de la Dirección General de Aviación Civil para conocimiento y aplicación de los Explotadores Aéreos, propietarios de aeronaves, proveedores de servicios aeronáuticos, personal técnico aeronáutico y administrativo; así como para la coordinación entre las autoridades judiciales, policiales o militares con la JIA.

Comuníquese y publíquese.- Dada en la Dirección General de Aviación Civil en Quito, Distrito Metropolitano,

Documento firmado electrónicamente

Brig (SP) William Birkett Mortola
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Anexos:

- directiva_notificaciÓn_y_reporte_de_incidentes.pdf

Copia:

Señora Técnica
Myriam Isabel Urbina Paucar
Secretaria

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2023-0096-R

Quito, D.M., 06 de septiembre de 2023

mv/or

DIRECTIVA No. 13N-2023-JIA/NOTIFICACIÓN

**DIRECTIVA NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE
INCIDENTES, INCIDENTES GRAVES O ACCIDENTES DE AERONAVES**

INDICE GENERAL.....	1
CONTROL DE ENMIENDAS.....	2
SUBPARTE A DEFINICIONES.....	3
13N.001 Definiciones particulares.....	3
SUBPARTE B. GENERALIDADES.....	7
13N.105. Aplicación.....	7
SUBPARTE C. NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES, INCIDENTES GRAVES Y ACCIDENTES.....	7
13N.205. Notificación inmediata.....	7
13N.210 Notificación de incidentes.....	7
13N.215 Notificación de incidentes graves.....	8
13N.220 Notificación de una aeronave en la fase de peligro.....	10
13N.225 Notificación de accidentes.....	10
13N.230 Información que debe contener la notificación.....	10
13N.235 Mecanismo de notificación.....	11
13N.240 Sistema de Notificaciones de Seguridad Operacional.....	11
SUBPARTE D. PRESERVACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE, CORREO, CARGA, Y REGISTROS	11
13N.300 Preservación de restos de la aeronave, correo, carga, y registros	11
SUBPARTE E. REPORTE SOBRE EL INCIDENTES, INCIDENTES GRAVES Y ACCIDENTES.....	12
13N.400 Reporte y declaraciones a presentar.....	12

CONTROL DE ENMIENDAS

Control de Enmiendas DIRECTIVA No. 13N-2023-JIA/NOTIFICACIÓN			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobación
Original	Junta Investigadora de Accidentes	La Directiva No. 13N-2023-JIA/NOTIFICACIÓN fue desarrollada en base a la FAR 830 y al Anexo 13 de la OACI.	

SUBPARTE A. DEFINICIONES

13N.001. Definiciones particulares.

Accidente

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

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
- Hallarse en la aeronave, o
 - Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - Por exposición directa al chorro de un reactor,

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona así misma o haya sido causada por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y a la tripulación, o

- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
- Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

- c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Aeronave

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

Aeronave Pública

Una aeronave utilizada exclusivamente en el servicio del Gobierno o cualquier jurisdicción política, pero no incluye las aeronaves de propiedad del Gobierno involucradas en operaciones de transporte aéreo comercial.

Aerostato

Es una aeronave más liviana que el aire, que se sostiene en virtud de su fuerza ascensional, usando un contenido de gas de menos peso que el volumen del aire desplazado por el mismo, puede ser sin motor, como globos libres y cautivos o con motor como dirigibles.

Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA).-

Autoridad designada por un Estado encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto del Anexo 13 de la OACI.

Daño sustancial.-

Daño o falla que afecta negativamente la resistencia estructural, el rendimiento o las características de vuelo de la aeronave, y que normalmente requeriría una reparación importante o el reemplazo del componente afectado.

Explotador.-

Término genérico que incluye cualquier persona que se dedica a explotar comercialmente, los servicios del transporte aéreo, trabajos aéreos y actividades conexas, incluyendo los operadores de aeropuertos.

Fase de peligro (DETRESFA).-

Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Globo

Aerostato no propulsado por motor.

Incidente.-

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o puede afectar la seguridad de las operaciones.

Incidente grave.-

Un 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 el que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en el que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en el que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

La diferencia entre accidente e incidente grave, estriba solamente en el resultado.

Investigador en Cargo (IIC).-

Investigador designado, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de la investigación.

Junta Investigadora de Accidentes JIA.-

Autoridad designada por el Ecuador, como Organismo responsable de las investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación en el contexto de la presente Directiva de la Junta Investigadora de Accidentes.

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 sufrió la lesión; o,
- b) Ocasione la fractura de un 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 los nervios, músculos o tendones; o,
- d) Ocasione lesiones a cualquier órgano interno; o,
- e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afectan más del 5% de la superficie del cuerpo; o,
- f) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o la exposición a radiaciones perjudiciales.

Lesión fatal.-

Cualquier lesión que resulte en la muerte dentro de los 30 días posteriores al accidente.

Mercancías peligrosas. -

Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad operacional, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Operador

Una persona, organización o empresa involucrada en la operación de una aeronave. Cualquier persona que autoriza la operación de la aeronave con o sin control (en calidad de propietario, arrendatario u otra forma).

Operador Aéreo Extranjero

Cualquier operador sin ser un operador aéreo del Ecuador quien ejecuta ya sea directa e indirectamente o por arriendo operaciones de transporte aéreo comercial dentro del espacio aéreo ecuatoriano o, en vuelos de itinerario o charter.

Operador de Transporte Aéreo

Operador u operadores de una aeronave grande, involucrada en el transporte aéreo con itinerario establecido de pasajeros, carga y correo.

Registrador de vuelo.-

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

o incidentes.

Registro. -

Incluye cualquier escrito, gráfico, mapa, grabación, cinta, película, foto, u otro material documentario en el cual se guarda información.

Trabajos aéreos.-

Una operación de aeronaves usadas para servicios especiales tales como agricultura, aspersión aérea, prospección pesquera, apoyo hidrocarburífico y minero, construcción, fotografía, investigación, observación y patrullaje, búsqueda y rescate, publicidad y propaganda aérea, etc.

SUBPARTE B. GENERALIDADES

13N.200. Aplicación.-

- (a) Esta Directiva establece las actividades y tareas que deben cumplir los Explotadores, Operadores, propietarios de aeronaves, proveedores de servicios aeronáuticos, personal técnico aeronáutico y administrativo, para la notificación a la Junta Investigadora de Accidentes, sobre la ocurrencia de incidentes, incidentes graves o accidentes de:
 - i. aeronaves civiles y públicas de matrícula ecuatoriana, donde quiera que ocurran; y
 - ii. aeronaves civiles de matrícula extranjera cuando los hechos ocurran en Ecuador y aguas jurisdiccionales.
- (b) La preservación de aeronaves, restos de éstas, contenidos de aeronaves y todo tipo de registros de las aeronaves después de un accidente, incidente grave e incidente.
- (c) La preservación de toda documentación relacionada con el explotador aéreo, proveedor de servicios, propietario de la aeronave y del personal técnico aeronáutico y administrativo involucrado en el suceso.
- (d) Esta parte de la Directiva no se aplica a:
 - 1. Parapentes, parapentes con motor.
 - 2. Globos cautivos, libres y no tripulados (a menos que el globo posea matrícula ecuatoriana).
 - 3. Paracaídas.
 - 4. Alas delta.

SUBPARTE C. NOTIFICACIONES DE INCIDENTES, INCIDENTES GRAVES Y ACCIDENTES.-

13N.205. Notificación Inmediata.-

El operador de cualquier aeronave civil, o cualquier aeronave pública, no operada por las Fuerzas Armadas, Policía Nacional o Bomberos, o cualquier aeronave extranjera deberá notificar inmediatamente, y por los medios más rápidos disponibles, a la Junta Investigadora de Accidentes la ocurrencia de incidentes, incidentes graves o accidentes.

13N.210 Notificación de incidentes.-

- a) Todo Explotador, Operador o propietario de cualquier aeronave civil, ecuatoriana o extranjera, proveedor de servicios aeronáuticos, piloto al mando, miembro de la tripulación o personal técnico involucrado en la actividad aérea que tenga conocimiento de un evento relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, y que pueda afectar significativamente las operaciones y/o la seguridad operacional del sistema, debe notificar el evento en forma directa e inmediata a la Junta Investigadora de Accidentes, por los medios más rápidos disponibles.
 - 1. Eventos ocurridos a una aeronave con intención de vuelo, que arrojaron daños mínimos, entendidos estos como aquellos que afectan únicamente a componentes menores, tales como cubiertas, antenas, líneas de frenos, ventanas, puertas, compuertas, llantas, otros, que no obliguen a una parálisis significativa de la aeronave, para su cambio o reparación.
 - 2. Aterrizajes de una aeronave (monomotor o multimotor), con un motor inoperativo en un campo preparado o no preparado, por falla o apagada de motor, si se efectúan de manera controlada y no resultan daños.
 - 3. Salidas momentáneas de la pista o de la calle de rodaje de una aeronave con intención de vuelo, sin daños.

4. Salidas de pista o de calles de rodaje ocurridos a una aeronave con intención de vuelo, cuando la aeronave sea detenida en la zona de seguridad, de manera controlada, sin daños.
5. Colisiones entre aeronaves en plataforma, sin daños o con daños mínimos, cuando por lo menos una de ellas tenga intención de vuelo.
6. Eventos causados por una aeronave con intención de vuelo, por efecto del chorro de escape, o por generación de vórtices, o por desprendimiento de partes de la aeronave, que resulten en daños a la infraestructura, a instalaciones, a vehículos, a otras aeronaves con o sin intención de vuelo, o a otros bienes, aunque la aeronave causante no sufra daño alguno.

Nota. Los eventos enumerados constituyen ejemplos característicos de incidentes. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente.

13N.215 Notificación de incidentes graves.-

- a) Todo Explotador, Operador o propietario de cualquier aeronave civil, ecuatoriana o extranjera, proveedor de servicios aeronáutico, piloto al mando, miembro de la tripulación o personal técnico involucrado en la actividad aérea que tenga conocimiento de un evento relacionado con la utilización de una aeronave que indica que existió una alta probabilidad de la ocurrencia de un accidente, debe notificar el suceso en forma directa e inmediata a la Junta Investigadora de Accidentes, por los medios más rápidos disponibles.

1. Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.
2. Colisiones de aeronaves en vuelo que no se clasifiquen como accidentes.
3. Casi-impacto contra el suelo sin pérdida de control, evitado por escaso margen.
4. Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.
5. Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.
6. Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizajes tales como calzada.
7. Repliegue de una parte de tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.
8. Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
9. Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
10. Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
11. Fallas

estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.

12. Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.
13. Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:
 - Para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia); o
 - Para operaciones con tripulación múltiple en las que la seguridad de vuelo resultó comprometida debido a un aumento considerable de la carga de trabajo para el resto de la tripulación.
14. Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obliguen al piloto a declarar una situación de emergencia, tales como insuficiencia, agotamiento o falta de distribución del combustible o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.
15. Incursiones en la pista que requiera que el operador o la tripulación de otra aeronave o vehículo tomen medidas correctivas inmediatas para evitar una colisión.
16. Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.
17. Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
18. Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
19. La liberación involuntaria o, como medida de emergencia, la liberación voluntaria de una carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.
20. Para aeronaves multimotor grandes (más de 12,500 libras de peso máximo certificado de despegue):
 - a. Falla en vuelo de los sistemas eléctricos que requiera el uso sostenido de una barra bus de emergencia, alimentado por una fuente de respaldo como una batería, una unidad de energía auxiliar o un generador accionado por aire para retener el control de vuelo o los instrumentos esenciales;
 - b. Falla en vuelo de los sistemas hidráulicos que resulte en una dependencia sostenida del único sistema hidráulico o mecánico restante para el movimiento de las superficies de control de vuelo;
 - c. Pérdida potencia o empuje del 50 por ciento o más de los motores de la aeronave; y
 - d. Evacuación de una aeronave en la que se utiliza un sistema de salida de emergencia.
21. Liberación total o parcial de una pala de hélice de una aeronave, excluyendo la liberación causada únicamente por contacto con el suelo;
22. Una pérdida completa de información, excluyendo el parpadeo, de más del 50 por ciento de las pantallas de la cabina de mando de una aeronave conocida como:
 - a. pantallas del sistema electrónico de instrumentos de vuelo (EFIS);
 - b. pantallas del Sistema de Alerta de Tripulación e Indicación del Motor (EICAS);

- c. pantallas de Monitor Electrónico Centralizado de Aeronaves (ECAM); o
 - d. Otras pantallas de este tipo, que generalmente incluyen una pantalla principal de vuelo (PFD), una pantalla principal de navegación (PND) y otras pantallas integradas;
23. Avisos de resolución del Sistema Aerotransportado de Colisión y para Evitar (ACAS) emitidos cuando una aeronave está siendo operada en un plan de vuelo de reglas de vuelo por instrumentos y el cumplimiento del aviso es necesario para evitar un riesgo sustancial de colisión entre dos o más aeronaves.
24. Daños en la cola del helicóptero o en las palas del rotor principal, incluidos los daños en el suelo, que requieran una reparación importante o el reemplazo de la(s) pala(s).
- 1. Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

Nota. Los incidentes enumerados constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave

13N.220 Notificación de una aeronave en la fase de peligro.-

- a) El Servicio de Búsqueda y Salvamento SAR de Ecuador, debe notificar de forma directa e inmediata a la Junta Investigadora de Accidentes, cuando una aeronave sea declarada en fase de peligro (DETRESFA)

13N.225 Notificación de accidentes.-

- a) Todo Explotador, Operador o propietario de cualquier aeronave civil, ecuatoriana o extranjera, proveedor de servicios aeronáutico, piloto al mando, miembro de la tripulación o personal técnico involucrado en la actividad aérea que tenga conocimiento de la ocurrencia de un accidente, debe notificar el evento en forma directa e inmediata a la Junta Investigadora de Accidentes, por los medios más rápidos disponibles.

13N.230 Información que debe contener la notificación.-

- a) La notificación de incidentes, incidentes graves o accidentes, a la Junta Investigadora de Accidentes, en lo posible, contendrá la siguiente información.
 - 1. Fecha y hora del incidente, incidente grave o accidente.
 - 2. Lugar del suceso o localización de la aeronave con referencia a un punto geográfico de fácil identificación.
 - 3. Datos de la aeronave: matrícula, tipo de aeronave.
 - 4. Nombre del piloto al mando de la aeronave.
 - 5. Número de personas a bordo de la aeronave.
 - 6. Número de tripulantes y pasajeros o terceras personas fallecidos o gravemente heridos.
 - 7. Último punto de salida de la aeronave, próximo punto de aterrizaje previsto de la aeronave.
 - 8. Posición de la aeronave con referencia a algún punto geográfico definido fácilmente.
 - 9. Nombre del explotador o del propietario de la aeronave.

10. Naturaleza del accidente.
11. Daños de la aeronave.
12. Descripción de las condiciones meteorológicas en el lugar (lluvia, viento, niebla, etc.).
13. Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de éstas.
14. Nombre y contacto de la persona que realiza la notificación.

13N.235 Mecanismo de notificación.-

- a) En la página web de la Dirección General de Aviación Civil, se establece el acceso al espacio electrónico de la Junta Investigadora de Accidentes, donde se encontrará a disposición de la comunidad aeronáutica el formulario para reportar la ocurrencia de un incidente, incidentes graves o accidentes, así como los contactos del personal de la JIA.

13N.240 Sistema de Notificaciones de Seguridad Operacional

- a) Cualquier persona puede realizar una notificación de carácter voluntario/obligatorio sobre cualquier suceso/preocupación que a su criterio puede afectar la seguridad operacional.
- b) El reporte será conocido por la gestión de seguridad operacional quien determinará su incidencia, gravedad, proponiendo medidas de mitigación que serán conocidas por los operadores y proveedores de servicios.
- c) El Director General de Aviación Civil no usará los reportes sometidos en el sistema de notificaciones de seguridad operacional, para acciones de infracción/punitivas, excepto cuando contienen información concernientes a accidentes u ofensas criminales que están excluidas de este sistema.
- d) Este reporte será enviado a través del siguiente link: <http://www.nssp.aviacioncivil.gob.ec/>

SUBPARTE D. PRESERVACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE, CORREO, CARGA, Y REGISTROS.-

13N.300 Preservación de restos de la aeronave, correo, carga, y registros

- a) El Explotador, Operador o propietario de una aeronave involucrada en un incidente, incidente grave o accidente deberá preservar y custodiar de manera eficaz la aeronave, restos de ésta, su contenido, y registros, incluido todos los medios de grabación de vuelo, mantenimiento y grabador de voz, perteneciente a la operación, mantenimiento de la aeronave, y tripulación hasta que la Junta Investigadora de Accidentes llegue al sitio, tome su custodia o se otorgue la liberación de la aeronave, sus restos, contenidos y registros.
- b) Antes del momento en que la Junta Investigadora de Accidentes inicie el proceso investigativo que corresponda, los restos, el correo o la carga de la aeronave, no deberán ser manipulados o removidos, excepto:
 - i. Para rescatar a las personas lesionadas o atrapadas;
 - ii. Para proteger los restos de la aeronave de daños mayores; o
 - iii. Para evitar que el público sufra lesiones debido a la presencia de los restos de la aeronave.

- c) Cuando sea necesario remover restos de aeronaves, correo o carga, la Autoridad competente, el Explotador Aéreo, propietario de la aeronave deberán realizar un croquis, notas descriptivas y fotografías, si es posible, de las posiciones y condiciones originales de los restos y cualquier marca de impacto significativa.
- d) El Explotador Aéreo o propietario de una aeronave involucrada en un accidente, incidente grave o incidente, debe conservar y mantener en reserva todos los registros, informes, documentos internos y memorandos relacionados con el suceso, hasta que la Junta Investigadora de Accidentes autorice lo contrario.
- e) Para preservar la aeronave, sus restos, los registros y sus contenidos después de un incidente, incidente grave o accidente, ninguna persona debe acceder o remover una aeronave o sus contenidos, salvo que sea previamente coordinado y autorizado por la Junta Investigadora de Accidentes.
- f) La Autoridad Fiscal y/o Policial competente en el sitio del suceso deberá coordinar con la Junta Investigadora de Accidentes que:
 - Previo a remover cuerpos o restos de la aeronave, en lo posible se registre mediante fotografía o video la posición y ubicación en que quedaron los mismos.
- g) Personal del Explotador o propietario de la aeronave, debe, previa coordinación y autorización de la Junta Investigadora de Accidentes:
 - Desconectar o desactivar cualquier registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), registrador de datos de vuelo (FDR), transmisor de localización de emergencia (ELT), batería o sistema de flujo de combustible. Estos trabajos deberán ser efectuados por personal específicamente capacitado para ello;
 - Evitar obstrucción al público o a la navegación aérea, donde ninguna alternativa práctica esté disponible;
- h) Cualquier resto de la aeronave, correo o carga removido deberá:
 - Ser movido sólo lo necesario para garantizar su seguridad;
 - Ser mantenido en áreas distintas y separadas para indicar de cuál parte de la aeronave ha sido tomada; y
 - Cuando sea posible, hacer diseños, notas descriptivas y fotografías de su posición original y de cualquier marca de impacto significativa.
- i) 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 de acuerdo con las facultades conferidas por el Artículo 21 de la Ley reformativa a la Ley de Aviación Civil y al Código Aeronáutico, sobre la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves.

Nota 1: A los efectos de la protección de las pruebas que contienen los registradores de vuelo, la Junta Investigadora de Accidentes coordinará que la recuperación y la manipulación de los registradores, sea efectuada por personal específicamente capacitado para esta tarea.

SUBPARTE E. REPORTE SOBRE INCIDENTES, INCIDENTES GRAVES O ACCIDENTES.-

13N.400 Reporte y declaraciones a presentar.

a) Reportes.

El Explotador Aéreo, proveedor de servicios aeronáuticos, propietario de una aeronave, piloto al mando o personal técnico involucrado en la actividad aérea, debe presentar dentro de 10 días posteriores al incidente, incidente grave o accidente, por el medio más rápido posible, el

Reporte detallado sobre la ocurrencia del incidente, incidente grave o accidente. El formato del Reporte de incidente, incidente grave o accidente se encuentra disponible en la página web de la Dirección General de Aviación Civil, espacio electrónico de la Junta Investigadora de Accidentes.

b) Declaración/entrevista grabada del miembro de la tripulación.

Cada miembro de la tripulación, si está físicamente capaz en el momento de llevar a cabo la investigación, deberá rendir una declaración/entrevista grabada, de manera inmediata, que establezca los hechos, condiciones y circunstancias en las que se produjo el incidente, incidente grave o accidente. Si el tripulante está incapacitado, deberá presentar la declaración tan pronto como esté físicamente apto.

c) Declaración/entrevista grabada de los proveedores de servicios aeronáuticos, Explotadores Aéreos, propietarios de aeronaves o cualquier otro personal técnico aeronáutico. -

Cualquier otro personal técnico aeronáutico, proveedor de servicios aeronáuticos, Explotadores Aéreos o propietarios de aeronaves, deben rendir una declaración/entrevista grabada, de manera inmediata, que establezca los hechos, condiciones y circunstancias en las que se produjeron el incidente, incidente grave o accidente.

d) Dónde presentar el Reporte.

El Explotador Aéreo, propietario de una aeronave civil, tripulación o personal técnico aeronáutico, debe presentar el Reporte relacionado con el incidente, incidente grave o accidente, en la oficina de la Junta Investigadora de Accidentes, ubicada en el edificio de la Dirección General de Aviación Civil, en la calle Buenos Aires Oe1-53 y Av. 10 de agosto, piso 13, al correo electrónico jia@aviacioncivil.gob.ec, o en su defecto al Investigador en Cargo.