
LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 44.487

Martes 30 de Junio de 2026

Página 1 de 4

Normas Generales

CVE 2828223

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Subsecretaría para las Fuerzas Armadas / Fuerza Aérea de Chile / Dirección General de Aeronáutica Civil

**APRUEBA PRIMERA ENMIENDA A LA SEGUNDA EDICIÓN DAN 13
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN**

(Resolución)

Núm. 04/3/0026/0290 exenta.- Santiago, 5 de marzo de 2021.

Vistos:

a) Ley N° 16.752, de 1968, que fija la organización y funciones y establece las Disposiciones Generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

b) Ley 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico.

c) Decreto supremo N° 302, de 20 de octubre de 2020, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación DAR 13.

d) Decreto supremo N° 222 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.

e) Resolución exenta N° 131, de 31 de enero de 2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Quinta Edición del Documento Rector Orgánico y Funcionamiento (DROF) del Departamento Planificación.

f) Resolución exenta N° 75, de 17 de enero de 2020, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba Segunda Edición de la Norma Aeronáutica DAN 13, "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación".

g) Resolución exenta N° 04/3/0981/1184, de 05 de Noviembre de 2020, de la Dirección General de Aeronáutica Civil que aprueba la Cuarta Edición del PRO ADM 02, Estructura, Contenidos y Formatos de la Normativa de la DGAC.

h) Carta de fecha 3 de abril de 2020, de Fang Liu, Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional, donde notifica la adopción de la Enmienda 18 al Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional, "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación", aplicable desde el 5 de noviembre de 2020.

i) Correo electrónico de fecha 23 de septiembre de 2020, del Encargado de la Sección Investigación de Accidentes del Departamento Prevención de Accidentes, dirigido al Encargado del SDNA, expresando la conformidad respecto de la Enmienda 18 al Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

j) Lo dispuesto vía correo electrónico de fecha 26 de febrero de 2020, por el Encargado del Subdepartamento Normativa Aeronáutica en relación a actualizar la Segunda Edición de la DAN 13, de acuerdo a la última enmienda del Anexo 13 y al último Reglamento sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación publicado en el Diario Oficial con fecha 12 de febrero de 2021, bajo el Número 42.879.

Considerando:

La necesidad de actualizar la Norma Aeronáutica DAN 13 "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación", de acuerdo a la última enmienda al Anexo 13 del Convenio de Aviación

CVE 2828223

Director: Giovanni Calderón Bassi
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: 600 712 0001 Email: consultas@diarioficial.cl
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

Civil y al Reglamento sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, DAR 13, singularizado en la letra c) de los Vistos, el cual fue publicado en el Diario Oficial con fecha 12 de febrero de 2021, bajo el número 42.879.

Resuelvo:

Apruébase la Primera Enmienda a la Segunda Edición de la Norma Aeronáutica DAN 13, "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación".- Raúl Jorquera Conrads, General de Brigada Aérea (A), Director General.

CAPÍTULO 1 DEFINICIONES

ACCIDENTE

a) Cualquier persona sufra lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- Por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación.

Para fines estadísticos, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, deberá ser clasificada como lesión mortal.

b) La aeronave sufra daños o roturas estructurales que:

- Que normalmente exijan una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluida su cubierta 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 de cola, 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.

Para los efectos de esta Norma una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado sus restos.

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto de la presente Norma y su Reglamento.

CAUSAS

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

LESIÓN GRAVE

Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los 7 días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; u

b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de la fractura simple de la nariz o los dedos de las manos o de los pies); u

c) ocasione laceraciones que dé lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; u

d) ocasione daño a cualquier órgano interno; u

- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten a más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

MASA MÁXIMA

Masa máxima certificada de despegue.

RECOMENDACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

RECOMENDACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE INTERÉS MUNDIAL (SRGC).

Una recomendación de seguridad operacional relativa a una deficiencia sistémica con una probabilidad de recurrencia con consecuencias importantes a escala mundial y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operacional.

REPRESENTANTE ACREDITADO

1.2. Los plazos de días establecidos en la Presente Norma y su Reglamento se entenderán siempre como días corridos.

CAPÍTULO 2 APLICACIÓN

2.1. Las disposiciones de la presente Norma y su Reglamento se aplicarán a las actividades de investigación que se generan como resultado de los accidentes e incidentes que ocurran en el territorio y espacio aéreo nacional y en aquellos que ocurran a aeronaves chilenas en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado, con excepción de las aeronaves militares.

2.2. Las disposiciones relativas al Estado del Explotador, serán aplicables a Chile únicamente cuando la aeronave esté arrendada, fletada o intercambiada a una empresa aérea chilena, y cuando Chile no sea el Estado de matrícula.

CAPÍTULO 3 GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil en adelante DGAC, será la encargada de la investigación administrativa de los accidentes e incidentes de aviación que trata la presente Norma y su Reglamento.

3.2. El principal objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL SUCESO

3.3. La DGAC, realizará gestiones ante y en coordinación con la autoridad pertinente, en los casos que correspondan, para que se tomen las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que

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

CAPÍTULO 4
NOTIFICACIONES
ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN
ESTADO CONTRATANTE EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES DE OTRO
ESTADO CONTRATANTE
RESPONSABILIDAD DE CHILE COMO ESTADO DEL SUCESO

Envío

4.1. La DGAC enviará una notificación de un accidente, un incidente grave o un incidente que se investigará en el marco de esta Norma, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a) al Estado de matrícula;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación, y
- e) a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2.250 kilogramos o se trate de un avión turboreactor.

CAPÍTULO 5
INVESTIGACIÓN
ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN
RESPONSABILIDAD DE CHILE COMO ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

5.4.3. La DGAC deberá establecer políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Estos deberán incluir: organización y planificación; investigación, e informes.

Datos registrados - Accidentes e incidentes Registradores de vuelo.

5.7. Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un accidente o incidente. La DGAC adoptará las medidas necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

Reapertura de la investigación

5.13. Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la DGAC deberá proceder a reabrirla.

RESPONSABILIDAD DE LA DGAC EN LAS INVESTIGACIONES REALIZADAS
POR OTROS ESTADOS

CAPÍTULO 6
INFORME FINAL

Recomendaciones en materia de seguridad operacional.

6.9.1. Cuando la DGAC emita una recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) comunicará a la OACI la formulación de dicha recomendación y sus respuestas por carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

Nicolás Sutherland Abad, Jefe Subdepartamento Normativa Aeronáutica.