

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Transporte
Dirección General de Aeronáutica Civil
Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

EXP. No.
ACC/DT/AF/A/034/2016 MMAN

INFORMACION BASICA

Aeronave: Marca Cessna, Modelo T206H, Numero de serie **VER 1**, Matrícula XB-IKU.
Propietario: Sistemas Avanzados y Proyectos, S.A. de C. V.
Lugar: 80 MN en la Radial 025 del VOR del Aeropuerto del Norte.
Hora y fecha: 15:35 horas 03 de octubre de 2016.

SESION: 008 - 2017

INFORME FINAL DE LA COMISIÓN INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE
ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CELEBRADA EL DÍA
30 / JUNIO / 2017

Matrícula: XB-IKU
Expediente: ACC/DT/AF/A/034/2016 MMAN

RESUMEN

El día 03 de octubre de 2016, a las 15:35 horas, se accidentó la aeronave marca Cessna modelo T206H, número de serie **VER 1** fabricado en el año 1999, propiedad de Sistemas Avanzados y Proyectos, S.A. de C.V., en la "Sierra de Gomas" en el Municipio de Salinas Victoria, N.L., cuando efectuaba un vuelo local de fotogrametría hasta una distancia de 80 MN, en el cuarto cuadrante en la radial 010° VOR ADN

La aeronave despegó del Aeropuerto Internacional del Norte a las 13:26 horas y reportó un tiempo de vuelo de 04:30 horas, con 06:30 de combustible abordo, por lo tanto debió retornar a las 17:56 horas, a bordo iban el tripulante y un pasajero, de acuerdo a datos asentados en el plan de vuelo. Al momento del accidente la aeronave presumiblemente se mantenía a la escucha según el procedimiento, sin enterar a los Servicios de Tránsito Aéreo de alguna emergencia. Después de la colisión la aeronave resultó destruida por impacto y fuego, y las personas a bordo con lesiones fatales.



La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación señala que el presente informe final esta emitido con base en los Artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII del Reglamento Interior de la SCT; 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y 7.9 Manual de Organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Circular Obligatoria CO AV -83.1/07 que advierte que:

El presente informe final es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIDAIA), de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT), respecto a las circunstancias en que se produjeron los sucesos objeto de esta investigación, identificando la causa probable y haciendo recomendaciones de carácter preventivo para todo concesionario, permisionario, operador aéreo y personal técnico aeronáutico que interviene durante la operación de una aeronave.

De acuerdo con lo señalado por el Anexo 13 (Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación), editado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); los artículos 81 de la Ley de Aviación Civil y 185 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, los cuales establecen que el objeto principal de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación será prevenir y evitar la producción o reincidencia de eventos similares. El propósito de esta actividad no es determinar la culpabilidad o responsabilidad civil o penal de los involucrados en el suceso.

Consecuentemente, la difusión, distribución, copia y otro uso de la información que se haga de este informe final con fines distintos a la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS RESEÑA DEL EVENTO

El día 03 de octubre de 2016 el piloto de la aeronave Cessna T206H, matrícula XB-IKU y el topógrafo aéreo de la empresa Sistemas Avanzados y Proyectos S.A. de C.V., se presentaron en el Aeropuerto del Norte con el objetivo de realizar un vuelo de topografía hacia el norte de la estación.

El piloto elaboró el plan de vuelo estableciendo que el vuelo sería un vuelo local sobre la radial 010° a 2,500 pies de altitud hasta una distancia de 80 millas con un tiempo estimado de 04:30 horas de duración, con combustible para una autonomía de 06:30 horas de vuelo y con un pasajero a bordo.

La aeronave despegó normal a las 13:26 hora local con destino al norte y ratifica a la torre de control que se alejaría hasta 80 millas, manteniendo altitudes publicadas. Durante el proceso de investigación se pudo determinar que la aeronave contaba con la autorización para realizar Servicio Aéreo Especializado en la modalidad de fotografía aérea, por este motivo el vuelo que realizarían sería para fotografiar la vía ferroviaria de la Concesionaria Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. paralela a la radial 335° del VOR ADN.

A las 19:37 horas locales reporta TWR ADN, al inspector de la comandancia en turno, que el tripulante de la aeronave matrícula XB-IKU aún no se había comunicado y según los datos asentados en el plan de vuelo ya debería de haber regresado, y que la cantidad de combustible manifestado en el plan de vuelo prácticamente lo había consumido.

A las 19:44 hora local; el inspector de la Comandancia de DGAC en el Aeropuerto del Norte, conforme a los procedimientos establecidos coordinó la emisión de la primera fase del Procedimiento de Emergencia Oceánico denominada INCERFA, **(La primera fase se denomina INCERFA, o fase de incertidumbre, y es cuando hay preocupación acerca de la seguridad de la aeronave o sus ocupantes.)** ya que la aeronave lleva más de 30 minutos de retraso respecto a su tiempo estimado de llegada, a las 20:29 hora local se emite la segunda fase del procedimiento denominada ALERFA **(fase de alerta, ya que existe real preocupación por la seguridad de la aeronave y sus ocupantes, esta fase al ser subsecuente de incerfa)** debido a que han pasado 60 minutos del momento que debió comunicarse, o en caso de intentar comunicarse con ella y la respuesta es negativa, ya a las 20:40 hora local se emite la tercera y última fase del procedimiento denominada DETRESFA **(fase de siniestro, indica que la aeronave y sus ocupantes están en una verdadera situación de peligro)** al no tener reporte alguno y se desconocía la ubicación de la aeronave.

Derivado de lo anterior se comunicó a todos los aeródromos y aeropuertos cercanos a la ruta para preguntar si tenían conocimiento alguno de la operación. También se alertó a las instituciones de Protección Civil que de tener conocimiento de la aeronave en búsqueda, se le informara a la Autoridad Aeronáutica. Finalmente se les informo a las Autoridades de la Secretaría de Marina ante la posibilidad de que estuviera activada la radiobaliza (ELT) ante un eventual accidente; siendo todas las respuestas negativas al cierre de las operaciones del día a la 01:30 hora local.

LESIONES

| | Fatales | Graves | Menores | Ilesos |
|-----------|---------|--------|---------|--------|
| Piloto | 1 | | | |
| Copiloto | 0 | | | |
| Pasajeros | 1 | | | |
| Total | 2 | | | |

DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave impactó contra la Sierra de Gomas Salinas Victoria, N.L., que tiene una elevación de 7,200 pies en un solo punto, con velocidad de 110 nudos de frente por lo que hubo una fragmentación de la aeronave, desde el punto de impacto que se determino a 7,167 pies hasta 40 metros mas de fondo donde quedaron los últimos restos.

Existe evidencia de haberse producido fuego en la zona del accidente, ya que ciertas partes de la aeronave muestra el daño que fue causado al estar expuesto a alta temperatura.



Restos de Fuselaje.



Restos Semi ala derecha parcialmente calcinados.



Restos del Estabilizador Horizontal, ocultando parte inferior de panel de Instrumentos.



Motor de la aeronave.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL AERONAUTICO

1. Tripulante **VER 2**, de nacionalidad mexicana (**VER 2**) años de edad, poseedor de la licencia de Piloto Comercial de ala fija numero **VER 2** vigente al 25 de enero de 2019, cuenta con las siguientes capacidades adscritas Hasta 5700 kgs, Monomotor, Tierra R.T.A.R.. Con la siguiente experiencia profesional.

| Equipos | Horas de Vuelo |
|--------------------------|----------------|
| Sterman PT-17 | 47:15 horas |
| Bonanza F-33C | 76:30 horas |
| Maule | 13:00 horas |
| Cessna 206/210 | 2658.55 horas |
| Cessna 152/172/182 | 1001:40 horas |
| Pilatus PC-7 | 347:00 horas |
| Arava 101 A, 101 B y 102 | 627:40 horas |
| Simulador 727-100/200 | 16:00 horas |

Derivado de:

| | |
|--|-------------------|
| Su última copia existente de dos horas certificadas al 25 de marzo de 2015. | 4,733 hrs. |
| Acumuladas en fechas posteriores al 25 de marzo de 2015 en la aeronave Cessna 206 matrícula XB-MTN, aproximadas. | 356 hrs. |
| Acumuladas en fechas posteriores al 25 de marzo de 2015 en la aeronave Cessna 206 matrícula XB-IKU, aproximadas. | 111hrs. |
| Total de horas acumuladas aproximadamente | 5,200 hrs. |

De las cuales en Cessna 206 aproximadas:

| | |
|---|-------------------|
| Diversas Matriculas | 577 hrs. |
| XB-MTN | 356 hrs. |
| XB-IKU | 111 hrs. |
| Total de Horas en Cessna 206 aproximadamente | 1044, hrs. |

2.- INFORMACIÓN TECNICA DATOS DE LA AERONAVE

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad número 20155041, expedido el 28 de octubre de 2015, y vigencia al 22 de febrero de 2017, con categoría de Aeronave Normal, teniendo como servicio destinado Privado Comercial Aerofotografía con la siguiente observación: Cambio por peso de la Aeronave y configuración del número de pasajeros.

| | MARCA | MODELO | NUMERO DE SERIE | T.T. | TURM |
|----------|-----------|--------------|-----------------|----------|--------|
| AERONAVE | CESSNA | T206H | VER 1 | 1,728:00 | S/D |
| MOTORES | LYCOMING | TIO-540-AJ1A | | 94:00 | S/D |
| HELICE | MC CAULEY | B3D6C432-B | | 1,728:00 | 140:00 |

En noviembre de 2014 la empresa SISTEMAS AVANZADOS Y PROYECTOS S.A. DE C.V. solicito autorización para la aplicación del **STC¹ SA00515DE** “Modificación versátil que será instalado como kit completo para operar cámaras aéreas”.

El 04 de septiembre de 2015 se efectuó el cambio de motor de la aeronave XB-IKU derivado a que ya se cumplía con el límite de tiempo por parte del taller D.G.A.C. No. 21 AVIONES S.A. DE C.V. que opero el motor quedando de la siguiente manera:

UNIDAD QUITADA

| POS | MARCA | MODELO | SERIE | H.P. O KG. | TIEMPOS | |
|-----|----------|--------------|-------|---------------|--------------|---------|
| | | | | | TOTAL | T.U.R.M |
| 1 | LYCOMING | TIO-540-AJ1A | VER 1 | 310 H.P. | 1622:06 hrs. | N/T |

UNIDAD INSTALADA

| POS | MARCA | MODELO | SERIE | H.P. O KG. | TIEMPOS | |
|-----|----------|--------------|-------|---------------|------------|---------|
| | | | | | TOTAL | T.U.R.M |
| 1 | LYCOMING | TIO-540-AJ1A | VER 1 | 310 H.P. | 00:00 hrs. | - |

El 28 de octubre de 2015 pasa inspección en la comandancia de Aeropuerto de Atizapán por cambio de pesos y cambio de motor instalado de la aeronave XB-IKU y configuración de número de pasajeros, y cambio de motor instalado.

Con certificación del 11 de abril de 2016 a la aeronave XB-IKU se le efectuó servicios de mantenimiento de acuerdo al manual del fabricante y el manual de procedimiento del taller autorizado D.G.A.C. No. 209 MAXIMA AERONAUTICAS S.A. DE C.V.

Se efectuaron las siguientes inspecciones especiales:

-Primeras 25 horas desde el nuevo motor de la aeronave, reemplazando filtro de aceite y agregando aceite al motor.

Se efectuaron los siguientes boletines de servicio:

-Lycoming SB480E PART I “Oil and filter change” and PART II “Oil filter and screen contamination inspection”.

Se corrigieron las siguientes discrepancias:

-ATA 21 Se efectuó la instalación de abrazadera faltante en ducto de aire de cabina.

-ATA 23 Se efectuó limpieza de conector y antena de equipo transponder.

Se efectuó remplazo de botón Push to Talk en mando de capitán.

-ATA 24 Se corrigió falso contacto en modulo convertidor en toma de corriente de 12 Volts.

Con certificación del 09 de mayo de 2016 a la aeronave XB-IKU se le efectuó servicios de mantenimiento de acuerdo al manual del fabricante y las normas y procedimientos del taller autorizado D.G.A.C. No. 21 AVIONES S.A. DE C.V.

Inspección de 50 horas al planeador.

Con certificación del 01 de septiembre de 2016 a la aeronave XB-IKU se le efectuó servicios de mantenimiento de acuerdo al manual del fabricante y las normas y procedimientos del taller

¹ Supplemental Type Certificate, Suplemento al certificado de tipo de la aeronave

autorizado D.G.A.C. No. 21 AVIONES S.A. DE C.V. por lo que considero que la aeronave estaba en condiciones de aeronavegabilidad.

Se efectuó inspección de 50, 100 hrs. Al motor con cambio de aceite y filtro de aceite.
Se efectuó la directiva de orden mandatorio 2015-29-07.
Se efectuaron boletines de orden mandatorio SB342G, SB10-73-02.

COMUNICACIONES

La tripulación de la aeronave XB-IKU, estuvo bajo administración de TWR ADN informándole que volaran a 2500 pies y se alejaran 80 millas, posteriormente TWR ADN se puso en contacto con Comandancia del Aeropuerto del Norte para notificar lo sucedido y proceder con los procedimientos correspondientes, el cual se transcribe a continuación.

Las comunicaciones se llevaron a cabo de acuerdo a los procedimientos establecidos, fraseología de manera legible y con una intensidad correcta.

AUDIO COORDINACION TWR ADN

| INVOLUCRADO | TRANSCRIPCION DE LAS COMUNICACIONES |
|-----------------|-------------------------------------|
| TWR ADN | VER 3 |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |



| | |
|-----------------|-------|
| COMANDANCIA ADN | VER 3 |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |
| COMANDANCIA ADN | |
| TWR ADN | |



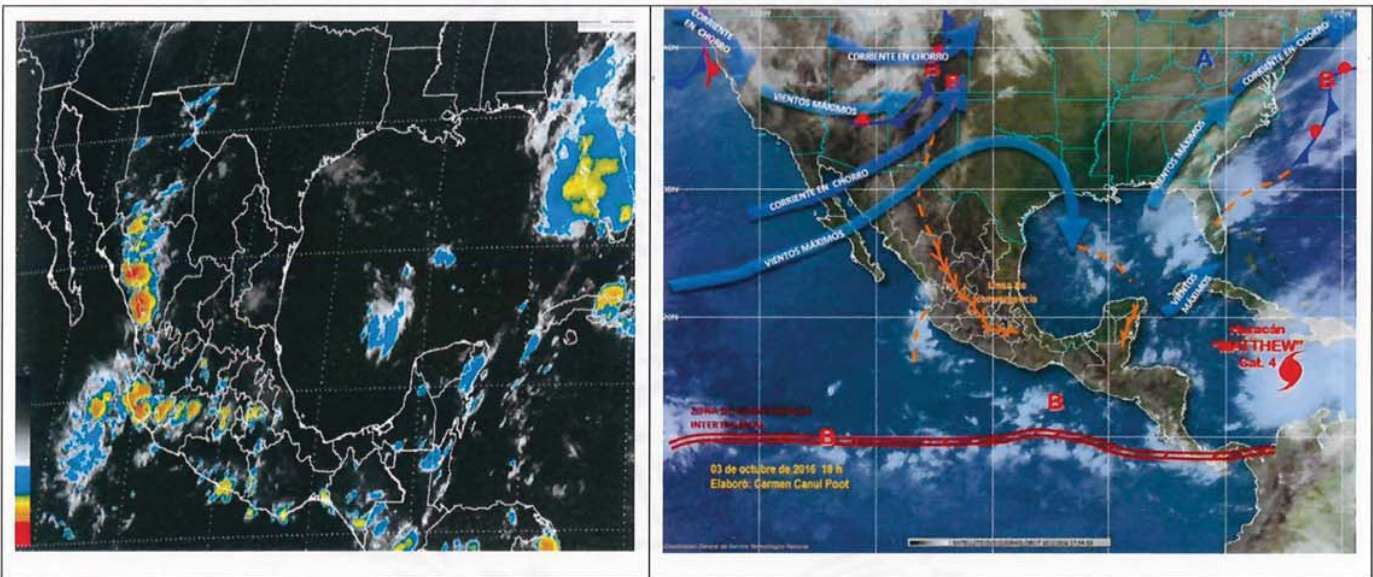
Personal de la Comandancia de la DGAC en el Aeropuerto del Norte, estableció comunicación con personal de la Secretaría de Marina (SEMAR-MEXICO) para solicitar se informara si se detectó algún reporte de activación del Sistema Transmisor de Localización de Emergencia "ELT" (Emergency Locator Transmitter).

SENEAM² se encuentra en comunicación con las aeronaves que sobrevuelan la zona, para solicitar se le informe si se aprecia alguna aeronave accidentada.

INFORMACION METEOROLÓGICA

Del análisis de la información contenida en el Pronóstico Meteorológico General Preparado otorgado por la Comisión Nacional del Agua el día 03 de octubre a las 06:00 horas con un período de validez del día 03 de octubre a las 06:00 hasta el día 04 de octubre a las 06:00 horas.

Dos canales de baja presión y la entrada de humedad de ambos océanos, favoreciendo potencial de tormentas puntuales muy fuertes y lluvias con intervalos de chubascos (5.1 a 25 mm) con temperaturas de 35°C a 40°C en Nuevo Leon



Dadas las condiciones atmosféricas que continuaron predominando en la zona del accidente, informó la autoridad aeronáutica que las tareas de búsqueda y salvamento que se estaban realizando en conjunto con Protección Civil, SEMAR, SEDENA y PGR se vieron obstaculizadas, localizando la aeronave hasta el día 06 de octubre sin embargo por lo inaccesible se llegó al sitio hasta el día 07 de octubre 2016.

² Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano

LUGAR DEL ACCIDENTE

El lugar del accidente es un terreno irregular montañoso localizado en la Sierra conocida como "Gomas", en el municipio de Mina límites con Salinas Victoria, N.L., con una elevación de 7,200 pies. El punto donde colisionó se encuentra 10 metros debajo de la cima. En las coordenadas de latitud norte 26° 18' 27.27" y longitud oeste 100° 27' 58", según datos obtenidos por el personal que estuvo en el lugar del accidente. El resto de partes de la aeronave quedo diseminado entre los 40 metros más abajo.



CIMA DE LA SIERRA DE GOMAS, LUGAR DE IMPACTO DE LA AERONAVE XB-IKU



SITIOS SEÑALADOS DONDE SE ENCONTRARON RESTOS MAYORES

ANALISIS

- 1 El comandante de la aeronave contaba con la licencia de Piloto Comercial de Ala Fija vigente para operar este tipo de aeronave, con un total aproximado de 5,200 horas de vuelo
- 2 En noviembre de 2014 la empresa SISTEMAS AVANZADOS Y PROYECTOS S.A. DE C.V. solicitó autorización para la modificación versátil para operar cámaras aéreas³.
- 3 El 04 de septiembre de 2015 se efectuó el cambio de motor de la aeronave XB-IKU derivado a que ya se cumplía con el límite de tiempo
- 4 Las condiciones meteorológicas en el lugar del accidente se desconocen, sin embargo los reportes emitidos por la Comisión Nacional del Agua indicaban condiciones meteorológicas adversas
- 5 Del análisis realizado a la información médica del tripulante, no se encontró condición médica que pudiera haber afectado el desempeño seguro de la operación.

CONCLUSIONES

1. La licencia de piloto VER 2, poseedor de la licencia de Piloto Comercial de ala fija numero lo autoriza para tripular una aeronave de este tipo
2. Después del impacto la Comisión Investigadora no le fue posible efectuar un análisis de los restos para determinar algún otro factor causal, debido a que el sitio donde quedo la aeronave resulto inaccesible.
3. El piloto experimentó una pérdida total de las referencias externas visuales mientras realizaba el vuelo en ruta

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, con fundamento en los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII del Reglamento Interior de la SCT; 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y 7.9 Manual de Organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como los Factores Causales de este suceso:

CAUSA PROBABLE

“Impacto (CFIT)³ de la aeronave XB-IKU en la cima de la Sierra de Gomas al operar en condiciones meteorológicas adversas en el lugar del accidente al desviarse de su ruta. Provocando su destrucción por impacto contra el terreno y fuego”.

FASE DE VUELO

En ruta de vuelo local

³ CFIT - vuelo controlado contra el terreno, también llamado vuelo controlado contra un obstáculo, colisión contra el terreno en vuelo controlado o impacto contra el terreno sin pérdida de control.

FACTORES CONTRIBUYENTES

1. Conciencia situacional disminuida.
2. Decisión inadecuada para la operación en orografía desconocida, en condiciones meteorológicas adversas.

EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN INVESTIGADORA Y
DICTAMINADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

ING. JOSÉ ARMANDO CONSTANTINO TERCERO
CED. PROF. 171854

APÉNDICE UNICO

PLAN DE VUELO

ADN SENEAM APPA DGAC
AEROPUERTO INTERNACIONAL
DEL NORTE **VFR**

| | | | | | |
|-----------------------------------|--|--------------------------|--------------------------|--|-------------------|
| FECHA 03-10-2016 | | | | | |
| FPQ | MATRICULA AC REG. | TIPO DE AERONAVE AC TYPE | DESTINO FINAL FINAL DEST | HORA PROPUESTA ETD | HORA EFECTIVA ATO |
| | XR 1KV | Cessna T206H | MANC | 1815Z | |
| RADIAL | ALTITUD - RUTA ALTITUDE - ROUTE | | TIEMPO ESTIMADO/ETE | | |
| | A 025 | | 01 30 | | |
| VELOCIDAD VERDADERA TAS | NOMBRE PASAJEROS / PASSENGERS NAMES | | | COMBUSTIBLE / FOB | |
| W 100 | VER 4 | | | 06 30 | |
| PILOTO AL MANDO / PILOT'S NAME | NOMBRE DEL COMANDO / NAME OF THE COMMAND | | COLOR / ACFT. | No. PERSONAS / NO. OF PERSONS | |
| Custodio Mach 10 | VER 2 | | MANC | 0 | |
| OBSERVACIONES / REMARKS | | | | | |
| | | | | | |
| PILOTO AL MANDO / PILOT SIGNATURE | | SERVICIO DESPACHO / FSS | | COMANDANCIA AEROPUERTO / AIRPORT AUTHORITIES | |
| FSS/FRQ: 132.1 Mhz. | | TEL. (81) 1344-5410 | | | |

VER 1

1.- SE ELIMINAN NÚMEROS DE SERIE DE LA AERONAVE, MOTOR Y HÉLICE.

FUNDAMENTO JURÍDICO: ARTICULO 113, FRACCIÓN II, LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; ASÍ COMO EL NUMERAL TRIGÉSIMO OCTAVO DE LOS LINEAMIENTOS GENERALES EN MATERIA DE CLASIFICACIÓN Y DESCLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN, ASÍ COMO PARA LA ELABORACIÓN DE VERSIONES PÚBLICAS

MOTIVACIÓN: POR TRATARSE DE DATOS INDUSTRIALES ÚNICOS DE CADA EQUIPO, COMPONENTE, O PARTE DE LA AERONAVE

VER 2

2.- SE ELIMINA NOMBRE, EDAD Y NÚMERO DE LICENCIA DEL PILOTO DE LA AERONAVE

FUNDAMENTO JURÍDICO: ART. 68, 116 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; 113, FRACCIÓN I DE LA LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

MOTIVACIÓN: DATOS DE PERSONA FÍSICA QUE REQUIERAN DE SU CONSENTIMIENTO PARA SU DIFUSIÓN

VER 3

3.- SE ELIMINA TRANSCRIPCIONES.

FUNDAMENTO JURÍDICO: ARTÍCULOS 110, FRACCIÓN XIII, EN RELACIÓN CON EL EN RELACIÓN CON EL ARTÍCULO 37 DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CACI) Y CON LOS NUMERALES 5.12. NOTA 2, 5.12.2, 5.18, 5.22, Y APENDICE 2, NUMERALES 1.1, 1.5, INCISO A), B), C) Y D), SUBINCISO 1), 2.5, 3.1, 3.4, Y 5.1, 5.4, DEL ANEXO 13 AL CACI, ASÍ COMO AL NUMERAL TRIGÉSIMO SEGUNDO, TRIGÉSIMO OCTAVO Y TRIGÉSIMO NOVENO DE LOS LINEAMIENTOS GENERALES EN MATERIA DE CLASIFICACIÓN Y DESCLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN, ASÍ COMO PARA LA ELABORACIÓN DE VERSIONES PÚBLICAS.

MOTIVACIÓN: PARA GARANTIZAR QUE LAS INVESTIGACIONES NO SE VEAN OBSTACULIZADAS POR INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS O JUDICIALES; AMPLIACIÓN DE LA ESPECIFICACIÓN QUE ATAÑE A LA DIVULGACIÓN DE LOS REGISTROS DE IMÁGENES DE A BORDO DEL PUESTO DE PILOTAJE Y SUS TRANSCRIPCIONES

VER 4

4.- SE ELIMINA NOMBRES DE PASAJEROS DE LA AERONAVE

FUNDAMENTO JURÍDICO: ART. 68, 116 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; 113, FRACCIÓN I DE LA LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

MOTIVACIÓN: DATOS DE PERSONA FÍSICA QUE REQUIERAN DE SU CONSENTIMIENTO PARA SU DIFUSIÓN