

COMPLEMENTOS NECESARIOS AL RAU 211

ORIGEN DE LA PROPUESTA : LAR 211 TEXTO PRIMERA EDICIÓN Enmienda 2 AGOSTO 2023

NORMA OACI	DONDE DICE:	DEBE DECIR:
LAR 211.010	(a) De conformidad con la [LEY O CÓDIGO SEGÚN APLICA AL ESTADO] la [ORGANISMO / INSTITUCION] es la Autoridad aviación civil (AAC).	(a) De conformidad con el Código Aeronáutico Uruguayo (Ley 14305), la Ley de Seguridad Operacional (Ley 18619) y reglamentos aplicables , la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)es la Autoridad aviación civil (AAC).
LAR 211.070	<p>1) Zona restringida. - Cuando el riesgo que suponen las actividades en ella realizadas sea tal que no se deje a criterio del piloto el ingreso a tal zona. Los espacios aéreos restringidos deben ser activados/desactivados únicamente a través de un NOTAM, previa coordinación entre [ORGANISMO MILITAR] y el ATSP.</p> <p>(c) A todas las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas establecidas por la AAC se les asigna una identificación, en el momento del establecimiento inicial, y se promulgan detalles completos de cada zona, según lo siguiente: (1) las letras de nacionalidad relativas a los indicadores de lugar asignados a [ESTADO] que ha establecido tal espacio aéreo;</p>	<p>(1) Zona restringida. - Cuando el riesgo que suponen las actividades en ella realizadas sea tal que no se deje a criterio del piloto el ingreso a tal zona. Los espacios aéreos restringidos serán activados/desactivados únicamente a través de un NOTAM, previa coordinación entre el COMANDO DE OPERACIONES AÉREAS (COA) y el ATSP.</p> <p>(c) A todas las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas establecidas por la AAC se les asigna una identificación, en el momento del establecimiento inicial, y se promulgan detalles completos de cada zona, según lo siguiente: (1) las letras de nacionalidad relativas a los indicadores de lugar asignados al URUGUAY que ha establecido tal espacio aéreo;</p>

	(2) la letra P para zona prohibida, R para zona restringida y D para zona peligrosa, según corresponda; y (3) un número, no duplicado dentro de la FIR [ESTADO]	(2) la letra P para zona prohibida, R para zona restringida y D para zona peligrosa, según corresponda; y (3) un número, no duplicado dentro de la FIR MONTEVIDEO.
LAR211.095	Coordinación entre los servicios ATS y el servicio SAR. (a) La AAC vigila que el ATSP y el Organismo SAR [ESTADO/INSTITUCION MILITAR] establecen procedimientos de coordinación aplicados en las dependencias ATS y SAR, que son compatibles técnica y operacionalmente	Coordinación entre los servicios ATS y el servicio SAR. (a) La AAC asegura que el ATSP y el Organismo SAR establecen procedimientos de coordinación aplicados en las dependencias ATS y SAR, son compatibles técnica y operacionalmente.
LAR211.201	Proveedor de servicios de tránsito aéreo (ATSP). (a) (ORGANISMO/ENTIDAD/DEPENDENCIA), que en concordancia con la [LEY O CÓDIGO SEGÚN APLICA AL ESTADO] así como las disposiciones de este Reglamento, ha sido designado como ATSP de [ESTADO] (c)El ATSP, debe permitir y facilitar a la AAC [O EL ORGANISMO ESTATAL A CARGO DE LA VIGILANCIA OPERACIONAL], el ejercicio de cualquier inspección, verificación o evaluación en sus instalaciones, servicios y operaciones, según la AAC considere necesario, con el propósito de vigilar el cumplimiento de este Reglamento y para garantizar la seguridad operacional en los servicios ATS.	Proveedor de servicios de tránsito aéreo (ATSP). (a) La Dirección de Circulación Aérea de DINACIA, es el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) de la República Oriental del Uruguay . (c) El ATSP, debe permitir y facilitar a la AAC, el ejercicio de cualquier inspección, verificación o evaluación en sus instalaciones, servicios y operaciones, según la AAC considere necesario, con el propósito de vigilar el cumplimiento de este Reglamento y para garantizar la seguridad operacional en los servicios ATS.
LAR 211.535	(i) el ATSP, previa consulta con los explotadores, respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo bajo la administración del [ESTADO]; o	(i) el ATSP, previa consulta con los explotadores, respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo bajo la administración de la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY; o

<p>LAR 211.626</p>	<p>Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS).</p> <p>(a) Se denomina Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) al Servicio de Información de Vuelo y alerta que se provee a todas las aeronaves que se proponen aterrizar o despegar en aquellos aeródromos públicos y/o privados del Estado dónde el ATSP, en coordinación con la AAC, determinaron que la provisión de Servicios de Control de Tránsito Aéreo no está justificada.</p> <p>(b) La dependencia que proporciona AFIS es responsable de emitir toda la información completa de la que disponga, recepcionar y tomar nota de todos los informes emitidos por las aeronaves y comunicar dichos informes a toda otra dependencia interesada en los mismos, por razones de consulta o de búsqueda y salvamento.</p> <p>(c) Cuando se requiera implantar una dependencia AFIS en un aeródromo o helipuerto se debe cumplir con los criterios especificados en 211.025.</p> <p>(d) El Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), puede ser provisto:</p> <p>(1) por un ATSP designado por [la AAC/Estado Nacional]; y/o</p> <p>(2) por delegación de la provisión del Servicio a organismos externos. Dicha delegación de funciones, en el organismo externo, debe estar debidamente documentada.</p> <p>(e) Para iniciar su operación, una dependencia AFIS debe contar con autorización previa de la AAC.</p>	<p>Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS).</p> <p>(a) Se denomina Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) al Servicio de Información de Vuelo y alerta que se provee a todas las aeronaves que se proponen aterrizar o despegar en aquellos aeródromos públicos y/o privados del Estado dónde el ATSP, en coordinación con la AAC, determinaron que la provisión de Servicios de Control de Tránsito Aéreo no está justificada.</p> <p>(b) La dependencia que proporciona AFIS es responsable de emitir toda la información completa de la que disponga, recepcionar y tomar nota de todos los informes emitidos por las aeronaves y comunicar dichos informes a toda otra dependencia interesada en los mismos, por razones de consulta o de búsqueda y salvamento.</p> <p>(c) Cuando se requiera implantar una dependencia AFIS en un aeródromo o helipuerto se debe cumplir con los criterios especificados en 211.025.</p> <p>(d) El Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), puede ser provisto:</p> <p>(1) por un ATSP designado por DINACIA ; y/o</p> <p>(2) por delegación de la provisión del Servicio a organismos externos. Dicha delegación de funciones, en el organismo externo, debe estar debidamente documentada.</p> <p>(e) Para iniciar su operación, una dependencia AFIS debe contar con autorización previa de la AAC.</p>
--------------------	--	--

	<p>Nota. Los requisitos del Servicio se estipulan en el Apéndice 14 del presente Reglamento. LAR 211 Capítulo D Servicios de Información de vuelo 13/12/2019 211-D-3 Segunda Edición</p> <p>(f) La dependencia AFIS no es una dependencia de Control de Tránsito Aéreo, en consecuencia, incumbe a los pilotos utilizar el servicio proporcionado por esta dependencia, manteniendo la separación adecuada, de conformidad con lo estipulado en el LAR 91</p> <p>(g) Se debe proporcionar AFIS a todas las aeronaves que lleguen o salgan del aeródromo y su objetivo debe ser únicamente ayudar al piloto otorgándole información en relación al tránsito conocido, pero de ningún modo implica la provisión del Servicio de Control de Tránsito Aéreo.</p> <p>(h) El operador AFIS solamente emite información en relación al tránsito conocido y a las condiciones del aeródromo y se debe abstener de utilizar el término “autorizado” al emitir sus mensajes.</p> <p>(i) Las expresiones “autorizado a despegar” o “autorizado a aterrizar”, se deben reemplazar por la expresión “pista libre” en el caso que el operador AFIS tenga la pista totalmente a la vista.</p> <p>(j) En el caso que el operador AFIS no tenga visibilidad de la pista o alguna porción de ella, solamente debe solicitar al piloto su hora de aterrizaje o despegue.</p>	<p>Nota. Los requisitos del Servicio se estipulan en el Apéndice 14 del presente Reglamento. LAR 211 Capítulo D Servicios de Información de vuelo 13/12/2019 211-D-3 Segunda Edición</p> <p>(f) La dependencia AFIS no es una dependencia de Control de Tránsito Aéreo, en consecuencia, incumbe a los pilotos utilizar el servicio proporcionado por esta dependencia, manteniendo la separación adecuada, de conformidad con lo estipulado en el LAR 91.</p> <p>(g) Se debe proporcionar AFIS a todas las aeronaves que lleguen o salgan del aeródromo y su objetivo debe ser únicamente ayudar al piloto otorgándole información en relación al tránsito conocido, pero de ningún modo implica la provisión del Servicio de Control de Tránsito Aéreo.</p> <p>(h) El operador AFIS solamente emite información en relación al tránsito conocido y a las condiciones del aeródromo y se debe abstener de utilizar el término “autorizado” al emitir sus mensajes.</p> <p>(i) Las expresiones “autorizado a despegar” o “autorizado a aterrizar”, se deben reemplazar por la expresión “pista libre” en el caso que el operador AFIS tenga la pista totalmente a la vista.</p> <p>(j) En el caso que el operador AFIS no tenga visibilidad de la pista o alguna porción de ella, solamente debe solicitar al piloto su hora de aterrizaje o despegue.</p>
LAR 211.720	<p>Notificación al centro coordinador de salvamento (RCC). Los ACC con excepción de lo prescrito en 211.745, y sin perjuicio de cualquier otra circunstancia que aconseje tal medida, debe notificar</p>	<p>Notificación al centro coordinador de salvamento (RCC). El ACC con excepción de lo prescrito en 211.745, y sin perjuicio de cualquier otra circunstancia que aconseje tal medida, debe notificar</p>

	inmediatamente al RCC [ESTADO], que considera que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, de conformidad con lo siguiente:	inmediatamente al RCC CARRASCO que considera que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, de conformidad con lo siguiente
LAR 211.745	<p>Información para el explotador.</p> <p>(a) Cuando el ACC o el FIC determinen que una aeronave está en la fase de incertidumbre o de alerta, lo debe notificar al explotador en cuanto sea posible, antes de comunicarlo al RCC [ESTADO].</p>	<p>Información para el explotador.</p> <p>(a) Cuando los ACC determinen que una aeronave está en la fase de incertidumbre o de alerta, lo debe notificar al explotador en cuanto sea posible, antes de comunicarlo al RCC CARRASCO.</p>
LAR 211.810	<p>Procedimientos para la preservación de datos.</p> <p>Los registros de los canales de comunicaciones AT, según se requiere en 211.805 (c), se deben conservar por un período no menor a 30 (treinta) días [ESTADO DEBE RATIFICAR EL PERIODO]. En el Apéndice 3 (Registro y preservación de datos de los servicios de tránsito aéreo) del presente Reglamento se estipulan los procedimientos para la preservación de datos generados por los servicios de tránsito aéreo</p>	<p>Procedimientos para la preservación de datos.</p> <p>Los registros de los canales de comunicaciones AT, según se requiere en 211.805 (c), se deben conservar por un período no menor a 30 (treinta) días. En el Apéndice 3 (Registro y preservación de datos de los servicios de tránsito aéreo) del presente Reglamento se estipulan los procedimientos para la preservación de datos generados por los servicios de tránsito aéreo</p>
LAR 211.815	<p>Comunicaciones AT para el servicio de información de vuelo.</p> <p>Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres deben permitir comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la dependencia que proporcione servicio de información de vuelo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen en cualquier dirección dentro de la FIR [ESTADO].</p>	<p>Comunicaciones AT para el servicio de información de vuelo.</p> <p>Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres deben permitir comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la dependencia que proporcione servicio de información de vuelo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen en cualquier dirección dentro de la FIR MONTEVIDEO.</p>
LAR 211.850	<p>(h) Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en (c) y (g), se deben conservar por un período no menor a 30 (treinta) días [PERIODO DEFINIDO POR CADA ESTADO].</p>	<p>(h) Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en 211.850 (c) y 211.850 (f), se deben conservar por un período no menor a 30 (treinta) días</p>

LAR 211.860	(e) Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en (d), se deben conservar por un período no menor a 30 (treinta) días [PERIODO DEFINIDO POR CADA ESTADO].	(e) Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en 211.860 (d), se deben conservar por un período no menor a 30 (treinta) días.
LAR 211.875	(b) Las grabaciones automáticas se deben conservar por un período no menor a 30 días [PERIODO DEFINIDO POR CADA ESTADO]. Cuando las grabaciones sean pertinentes a la investigación de accidentes e incidentes, se deben conservar más tiempo, hasta que sea evidente que ya no son necesarias.	(b) Las grabaciones automáticas se deben conservar por un período no menor a 30 días. Cuando las grabaciones sean pertinentes a la investigación de accidentes e incidentes, se deben conservar más tiempo, hasta que sea evidente que ya no son necesarias.
APENDICE 3	<p>Registro y preservación de datos de los servicios de tránsito aéreo</p> <p>1. Introducción El presente Apéndice establece los procedimientos para la preservación de datos generados por los servicios de tránsito aéreo, necesarios para la investigación de incidentes y accidentes de aviación ocurridos en la FIR [ESTADO].</p> <p>2. PROCEDIMIENTOS</p> <p>2.1 Todos los datos escritos y/o impresos, datos digitales y otros documentos necesarios para el suministro de los servicios de tránsito aéreo por parte de una dependencia ATS, deben preservarse en su estado original por un tiempo no menor a 30 días [O PLAZO MAYOR DEFINIDO POR CADA ESTADO].</p> <p>2.2 Los datos escritos deben anotarse de manera indeleble, sin borraduras. Si es necesaria la corrección de datos, debe hacerse tachando la información de modo que ésta sea aún legible y anotando los datos correctos en algún lugar conveniente, junto a la información que se haya tachado.</p> <p>2.3 Todas las comunicaciones radiotelefónicas directas en ambos sentidos que se utilicen para dar servicios de tránsito aéreo, la frecuencia de emergencias 121.5 MHz, así como los canales de comunicaciones aeroterrestres y canales orales de</p>	<p>- Registro y preservación de datos de los servicios de tránsito aéreo</p> <p>1. Introducción El presente Apéndice establece los procedimientos para la preservación de datos generados por los servicios de tránsito aéreo, necesarios para la investigación de incidentes y accidentes de aviación ocurridos en la FIR MONTEVIDEO, así como para la evaluación de los sistemas de vigilancia, sistemas de comunicaciones, evaluación de los servicios de tránsito aéreo e instrucción del personal de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>2. Definiciones</p> <p>(01) Faja de progreso de vuelo. Formato impreso con datos apropiados del plan de vuelo actualizado, para el seguimiento y monitoreo por parte de personal ATS de los informes de posición y aeronotificaciones de los pilotos de un vuelo en progreso.</p> <p>(02) Incidente grave. Un incidente en 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 en el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre en el momento que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el</p>

	<p>comunicaciones tierra/tierra de uso de estos servicios, deben estar provistos de dispositivos de registro automático ininterrumpido durante las horas de servicio de dichas dependencias.</p> <p>2.4 Todas las comunicaciones telefónicas (teléfonos directos, anexos, redes privadas) con los servicios de extinción de incendios, oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), oficinas y estaciones del Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, servicios de plataforma, servicios aeroportuarios conexos y servicio de búsqueda y salvamento que se generen y/o se reciban de cualquier dependencia ATS deben contar con dispositivos de registro automático ininterrumpido durante las horas de servicio de dichas dependencias. Las grabadoras de datos de vigilancia ATS y de voz que se dispongan para el registro de las comunicaciones y de los videos de vigilancia ATS deben estar sincronizadas con las horas de los relojes de las dependencias ATS respectivas.</p> <p>2.5 Las grabaciones magnéticas y digitales originales de las comunicaciones orales aeroterrestres, canales orales de comunicaciones tierra/tierra y comunicaciones telefónicas deben preservarse por un tiempo no menor a 30 días [O PLAZO MAYOR DEFINIDO POR CADA ESTADO].</p> <p>2.6 Cuando una dependencia ATS utilice el sistema de vigilancia ATS, se deben registrar todos los datos provenientes de la presentación de la situación que permita establecer la actuación del controlador de tránsito aéreo y de manera sincrónica con las grabaciones magnéticas y/o digitales orales de las comunicaciones aeroterrestres piloto – controlador, las cuales deben preservarse por un tiempo no menor a 30 días [O PLAZO MAYOR DEFINIDO POR CADA ESTADO].</p> <p>3. CUSTODIA</p>	<p>momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.</p> <p>(03) Mensajes ATS. Mensajes de los servicios de tránsito aéreo autorizados para su transmisión por el servicio fijo aeronáutico [incluyendo la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN), los circuitos orales directos entre dependencias ATS y los circuitos de teletipos], o por el servicio móvil aeronáutico.</p> <p>Estos pueden ser:</p> <p>(a) Mensajes de emergencia.- Mensajes de socorro y tráfico de socorro, mensajes de urgencia incluyendo los mensajes de alerta relacionados con las fases de peligro u otros mensajes relativos a las fases de emergencia.</p> <p>(b) Mensajes de movimiento y de control.- Mensajes de planes de vuelo presentado y mensajes de actualización correspondiente, mensajes de coordinación, mensajes suplementarios, mensajes de control.</p> <p>(c) Mensajes de información de vuelo.- Mensajes de Información de tránsito, mensajes de información meteorológica, mensajes relativos al funcionamiento de las instalaciones y servicios aeronáuticos, mensajes relativos a notificaciones de incidentes de tránsito aéreo.</p> <p>(04) Presentación radar. Presentación electrónica de información derivada del radar que representa la posición y movimiento de aeronaves.</p> <p>3. PROCEDIMIENTOS</p> <p>3.1 Todos los datos escritos (faja de progreso de vuelo, mensajes ATS, formularios de planes de vuelo, bitácoras de servicio, registros de ocurrencias, registros de operación de aeronaves), datos digitales y otros documentos necesarios para el suministro de los servicios de tránsito aéreo por parte de una dependencia ATS, deberán preservarse en su estado original por lo menos 90 días, a partir de la fecha de elaboración y sólo deberían destruirse una vez transcurrido ese período, siempre que ya no haya necesidad de seguir preservándolos.</p>
--	--	---

	<p>3.1 Los registros de los Servicios de Tránsito Aéreo deben ser preservados en óptimas condiciones por los tiempos estipulados para cada uno de ellos en 2.1, 2.5, y 2.6 de este Apéndice. Cuando los registros ATS de cualquier índole sean pertinentes a la investigación de accidentes e incidentes, se deben conservar por más tiempo, hasta que [AUTORIDAD COMPETENTE SEGÚN CADA ESTADO] determine que ya no son necesarios.</p> <p>Registro y preservación de datos de los servicios de tránsito aéreo LAR 211 - Apéndice 3 Segunda Edición 211-AP3-2 13/12/2023 3.2</p> <p>Las grabaciones magnéticas y/o digitales orales de las comunicaciones aeroterrestres y canales orales de comunicaciones tierra/tierra, conversaciones de fondo y el entorno sonoro de las estaciones de trabajo y comunicaciones telefónicas deben preservarse de tal manera que no se vean expuestas a radiaciones electromagnéticas.</p> <p>4. PROHIBICIÓN DE REPRODUCCIÓN DE GRABACIONES Y COPIAS DE DOCUMENTOS ESCRITOS</p> <p>4.1 Queda prohibido el uso, copia, reproducción y/o difusión pública o privada, por cualquier persona o entidad de los datos escritos, datos digitales, grabaciones digitales y magnéticas de las comunicaciones orales aeroterrestres, canales orales de comunicaciones tierra/tierra y comunicaciones telefónicas, así como los registros de datos de sistemas de vigilancia ATS y sistemas de vigilancia visual.</p> <p>4.2 Salvo lo expresado en 4.1, los datos allí mencionados sólo pueden utilizarse, copiarse y/o reproducirse para: a) fines de investigación de accidentes e incidentes por parte [DEFINIR ORGANISMO POR CADA ESTADO]; b) operaciones de Búsqueda y Salvamento; c) evaluación de los sistemas de vigilancia y</p>	<p>3.2 Los datos escritos deberán anotarse de manera indeleble, sin borraduras. Si es necesaria la corrección de datos, deberá hacerse tachando la información de modo que ésta sea aún legible y anotando los datos correctos en algún lugar conveniente, junto a la información que se haya tachado.</p> <p>3.3 Todas las comunicaciones radiotelefónicas directas en ambos sentidos que se utilicen para dar servicios de tránsito aéreo, la frecuencia de emergencias 121.5 MHz, así como los canales de comunicaciones aeroterrestres y canales orales de comunicaciones tierra/tierra de uso de estos servicios, estarán provistos de dispositivos de registro automático ininterrumpido durante las horas de servicio de dichas dependencias. 3.4 Todas las comunicaciones telefónicas (teléfonos directos, anexos, redes privadas) con los servicios de extinción de incendios, oficinas de planeamiento de vuelo, oficinas de meteorología, servicios de rampa, servicios aeroportuarios conexos y servicio de búsqueda y salvamento que se generen y/o se reciban de cualquier dependencia ATS deberán contar con dispositivos de registro automático ininterrumpido durante las horas de servicio de dichas dependencias. Las grabadoras de datos radar y de voz que se dispongan para el registro de las comunicaciones y de los videos radar estarán sincronizadas con las horas de los relojes de las dependencias ATS respectivas.</p> <p>3.5 Las grabaciones magnéticas y digitales originales de las comunicaciones orales aeroterrestres, canales orales de comunicaciones tierra/tierra y comunicaciones telefónicas deberán preservarse por lo menos 30 días.</p> <p>3.6 Cuando una dependencia ATC utilice el radar, se deberán registrar todos los datos provenientes de la presentación radar que permita establecer la actuación del controlador radar y de manera sincrónica con las grabaciones magnéticas orales de las comunicaciones aeroterrestres piloto – controlador, por el lapso establecido en 3.5.</p>
--	--	---

	<p>evaluación de los servicios de control de tránsito aéreo, por parte de la [oficina de la AAC]; y d) evaluación de los servicios de tránsito aéreo e instrucción del personal ATS, por parte del ATSP.</p>	<p>3.7 CUSTODIA 3.7.1 Los datos escritos, datos digitales y las grabaciones magnéticas orales de las comunicaciones aeroterrestres y canales orales de comunicaciones tierra/tierra y comunicaciones telefónicas, así como los registros de la presentación radar, deberán ser conservadas en buenas condiciones por el tiempo estipulado en 3.1 y 3.5. 3.7.2 Las grabaciones magnéticas orales de las comunicaciones aeroterrestres y canales orales de comunicaciones tierra/tierra y comunicaciones telefónicas deberán preservarse de tal manera que no se vean expuestas a radiaciones electromagnéticas.</p> <p>3.8 PROHIBICIÓN DE REPRODUCCIÓN DE GRABACIONES Y COPIAS DE DOCUMENTOS ESCRITOS 3.8.1 Salvo lo establecido en el párrafo 3.8.2, queda prohibido el uso, reproducción y/o difusión pública o privada, por cualquier persona o entidad, en cualquier medio de comunicaciones (prensa escrita, radio, televisión, Internet, etc.) de los datos escritos, datos digitales, grabaciones digitales y magnéticas de las comunicaciones orales aeroterrestres, canales orales de comunicaciones tierra/tierra y comunicaciones telefónicas, así como los registros de datos radar, a menos que la autoridad apropiada de administración de justicia determine que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel internacional y nacional, que podría tener tal decisión para la investigación o futuras investigaciones.</p> <p>3.8.2 Los datos a los que se refiere el párrafo 3.8.1, sólo podrán reproducirse para:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Fines de investigación de accidentes, incidentes y búsqueda y salvamento por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación y de la AAC ,b) Para fines de evaluación de los sistemas de vigilancia y evaluación de los servicios de control de tránsito aéreo, por parte de AAC;c) Para fines de evaluación de los servicios de tránsito aéreo e instrucción del personal ATS, por parte de la Autoridad ATS competente. <p>3.9 ELIMINACIÓN Y DESTRUCCIÓN DE DOCUMENTOS La eliminación o</p>
--	--	--

		destrucción de archivos y documentos relacionados a incidentes o accidentes aeronáuticos se rige por lo dispuesto en el LEY 18.381 (17 de octubre de 2008) -----
--	--	--