



RAC 13

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

**REGISTRO DE EDICIONES Y REVISIONES
RAC 13**

Rev. #	Fecha de emisión	Fecha de inserción	Insertada por:
Edición 00	Marzo 2001	Marzo 2001	AAC
Edición 01	16 marzo 2006	16 marzo 2006	AAC
Revisión 02	18 agosto 2008	18 agosto 2008	AAC
Edición 02	10 agosto 2015	10 agosto 2015	AAC
Revisión 01	29 julio 2016	29 julio 2016	AAC
Revisión 02	25 mayo 2018	25 mayo 2018	AAC
Revisión 03	01 julio 2019	01 julio 2019	AAC
Revisión 04	14 diciembre 2020	14 diciembre 2020	AAC
Edición 03	20-diciembre-2024	20-diciembre-2024	AAC
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---

Las revisiones a la presente regulación serán indicadas mediante una barra vertical en el margen izquierdo, enfrente del renglón, sección o figura que este siendo afectada por el mismo. La edición debe ser el reemplazo del documento completo por otro.

Estas se deben de anotar en el registro de ediciones y revisiones, indicando el número correspondiente, fecha de efectividad y la fecha de inserción.

PREAMBULO

De acuerdo a lo establecido en el artículo 103 de la Ley Orgánica de Aviación Civil, la AAC tendrá a su cargo la investigación de los accidentes e incidentes aéreos que ocurran en territorio salvadoreño.

La edición 02 de la RAC 13 refleja todos los cambios que la OACI ha realizado al anexo 13, hasta la enmienda 14 de la décima edición, con fecha de 14 de noviembre de 2013.

Esta RAC presenta una nueva revisión a la edición 02 con base en las modificaciones del anexo 13 de la OACI, con el fin de adoptar la enmienda 15, relativa a la incorporación de la nueva definición de “autoridad de investigación de accidentes”; norma sobre el establecimiento de la unidad de investigación de accidentes independiente; nueva disposición sobre la cooperación entre las autoridades de investigación de accidentes y las autoridades judiciales; protección mejorada de los registros de las investigaciones incluidos en la RAC 13.410 a) 12); nuevo Apéndice B sobre la protección de los registros de las investigaciones sustituyendo a la MEI 13.410 a) 10) sobre orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

Esta RAC presenta la revisión 02 a la edición 02 con base en las modificaciones del anexo 13 de la OACI, con el fin de adoptar la enmienda 16, relativa a elevar a la categoría de norma las recomendaciones relacionadas con el acceso al material probatorio en el transcurso de las investigaciones; y seguimiento de los progresos realizados en materia de recomendaciones de seguridad operacional.

Esta RAC presenta la revisión 03 a la edición 02 con base en las modificaciones del anexo 13 de la OACI, con el fin de adoptar la enmienda 17, relativa a la armonización de las disposiciones sobre notificación, y diseminación de los informes finales; además, la investigación oportuna de accidentes e incidentes graves y divulgación de los informes finales; la facilitación del ingreso de los investigadores y la consulta sobre los proyectos de recomendaciones sobre seguridad operacional.

Esta RAC presenta la revisión 04 a la edición 02 con base en las modificaciones del anexo 13 de la OACI, con el fin de adoptar la enmienda 18, relativa a la nueva definición y norma de “recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC)” y disposiciones revisadas acerca de los datos registrados para las investigaciones de accidentes e incidentes.

Esta RAC presenta la edición 03 con base en las modificaciones del Anexo 13 de la OACI, con el fin de adoptar la Enmienda 19, relativa a la divulgación de información de las investigaciones, datos e información del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS), publicación de los informes finales, y período de consulta de los informes finales, así mismo se abordó una revisión integral para homologar términos que permitan dejar claro las responsabilidades del Estado de El Salvador cuando sea este el Estado de matrícula o el Estado del Explotador.

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

LPE

LPE

PÁGINA	EDICIÓN / ENMIENDA	FECHA
Sección 1	---	---
Portada	03 / 00	20-diciembre-24
RER – 1	03 / 00	20-diciembre-24
PRE – 1	03 / 00	20-diciembre-24
LPE – 1	03 / 00	20-diciembre-24
TC – 1	03 / 00	20-diciembre-24
TC – 2	03 / 00	20-diciembre-24
GEN-1	03 / 00	20-diciembre-24
1-A-1	03 / 00	20-diciembre-24
1-A-2	03 / 00	20-diciembre-24
1-A-3	03 / 00	20-diciembre-24
1-A-4	03 / 00	20-diciembre-24
1-A-5	03 / 00	20-diciembre-24
1-A-6	03 / 00	20-diciembre-24
1-B-1	03 / 00	20-diciembre-24
1-C-1	03 / 00	20-diciembre-24
1-C-2	03 / 00	20-diciembre-24
1-D-1	03 / 00	20-diciembre-24
1-D-2	03 / 00	20-diciembre-24
1-D-3	03 / 00	20-diciembre-24
1-E-1	03 / 00	20-diciembre-24
1-E-2	03 / 00	20-diciembre-24
1-E-3	03 / 00	20-diciembre-24
1-E-4	03 / 00	20-diciembre-24
1-E-6	03 / 00	20-diciembre-24
1-E-7	03 / 00	20-diciembre-24
1-E-8	03 / 00	20-diciembre-24
1-E-9	03 / 00	20-diciembre-24
1-F-1	03 / 00	20-diciembre-24

[illegible]

Aprobado
Lic. Homero Francisco Morales Herrera
Director Ejecutivo
AAC El Salvador

Firma:

Fecha:

20 DIC 2024





AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL

Km 9½, Carretera Panamericana Ilopango, San Salvador, El Salvador, Centroamérica

Tel: 2565-4400, Fax: 2565-4459

AAC-RES-019-2024

AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL, Ilopango, a las 3:00:00 PM del día veinte del mes de *diciembre* del año dos mil veinticuatro.

CONSIDERANDO:

1. Que según lo establece el artículo cuatro de la Ley Orgánica de Aviación Civil la creación y naturaleza de la Autoridad de Aviación Civil (AAC), comprende la autonomía en el aspecto técnico y administrativo.
2. Que según lo establece el artículo siete numeral cuatro, es atribución de la AAC, Dictar y elaborar Órdenes, Regulaciones, Disposiciones Administrativas, Directrices, Manuales de Procedimientos, Publicaciones de Información Aeronáutica y Asesoramiento, y demás normas técnicas y de operación complementarias de las regulaciones aeronáuticas de El Salvador; de conformidad con la Ley Orgánica de Aviación Civil.
3. La Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC), establece y faculta al Director Ejecutivo de la AAC, como el responsable de la administración de la Institución y desempeñando las atribuciones que la referida LOAC le otorga a la AAC, estableciendo en el artículo catorce numeral seis y treinta y cuatro, que se debe fijar los estándares de seguridad, operación y servicios en el sector de la aviación civil en el país, conforme a normas internacionales al respecto; así como aprobar y publicar las regulaciones, normas, programas y estándares técnicos aplicables al sector de la aviación civil.

POR TANTO, en uso de las facultades legales que le confiere la Ley Orgánica de Aviación Civil y en base a los artículos: 4; 7, numeral 4; 14, numerales 6 y 34; **RESUELVE:**

1. Aprobar la *Edición 03* de la RAC 13 de **Investigación de Accidentes e Incidentes**, con fecha *veinte* de diciembre del año dos mil veinticuatro.
2. Archivar el original del presente Documento en la Gerencia Legal de la AAC y remitir copia del mismo al Departamento de Publicaciones Técnicas de la AAC para distribuir a las áreas pertinentes.

NOTIFIQUESE.



Lic. Homero Francisco Morales Herrera
DIRECTOR EJECUTIVO
AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL

TABLA DE CONTENIDO

Portada	Portada-1
REGISTRO DE EDICIONES Y REVISIONES	RER-1
PREAMBULO	PRE-1
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	LPE-1
TABLA DE CONTENIDO	TC-1
PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES	GEN-1

SUBPARTE A - ESTABLECIMIENTO DE LAS REGULACIONES Y APLICABILIDAD

RAC 13. 005	Atribuciones de la AAC para el establecimiento de esta Regulación	1-A-1
RAC 13.010	Aplicabilidad	1-A-1
RAC 13.015	Especificaciones relativas al Estado del explotador	1-A-1
RAC 13.020	Definiciones y Abreviaturas	1-A-2
RAC 13.025	Efectividad	1-A-6

SUBPARTE B - GENERALIDADES

RAC 13.105	Objetivo de la investigación	1-B-1
RAC 13.110	Estructura de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes	1-B-1
RAC 13.115	Financiamiento de la Investigación de Accidentes o Incidentes.	1-B-1

SUBPARTE C - PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE

RAC 13.205	Responsabilidad de El Salvador como Estado del Suceso	1-C-1
RAC 13.210	Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación.	1-C-1
RAC 13.215	Cesión de la custodia	1-C-1
RAC 13.220	Entrega de los restos y partes de la aeronave	1-C-2

SUBPARTE D - NOTIFICACIÓN

RAC 13.305	Accidentes e incidentes graves que se producen dentro del territorio salvadoreño en los que interviene aeronaves de otros estados contratantes.	1-D-1
RAC 13.310	Accidentes o incidentes que se producen en el territorio del estado de matrícula, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier estado	1-D-3

SUBPARTE E - INVESTIGACIÓN

RAC 13.405	Responsabilidad por la institución y realización de la investigación	1-E-1
RAC 13.410	Organización y realización de la investigación	1-E-2
RAC 13.415	Participación en la investigación	1-E-6

SUBPARTE F - INFORME FINAL

RAC 13.505	Formato del informe final	1-F-1
RAC 13.510	Divulgación de la información — Consentimiento	1-F-1
RAC 13.515	Responsabilidad de El Salvador como Estado que realiza la investigación	1-F-1
RAC 13.520	Responsabilidad del estado que recibe o formula recomendaciones en materia de seguridad operacional	1-F-3
RAC 13.525	Registro y partes de una aeronave destruida	1-F-4

SUBPARTE G - NOTIFICACIÓN ADREP/ECCAIRS POR LA AAC DE EL SALVADOR

RAC 13.605	Informe Preliminar	1-G-1
RAC 13.610	Informe de datos sobre accidentes e incidentes de aviación	1-G-1

SUBPARTE H - MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

RAC 13.705	Bases de datos y medidas preventivas	1-H-1
RAC 13.710	Acceso a la base de datos de accidentes e incidentes	1-H-1

APÉNDICE A. Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes	1-AP-1
APÉNDICE B. Lista de ejemplos de incidentes graves	1-AP-3
APÉNDICE C - Formato del informe final	1-AP-5

PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES

a) Presentación

- 1) La sección uno de la RAC-13, se presenta en páginas sueltas. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda en la cual se incorporó.
- 2) El texto de esta RAC está escrito en arial 10. Las notas explicativas no se consideran requisitos y cuando existan, están escritas en letra arial 8.

b) Introducción General

Esta sección 1 contiene los requisitos propios para el desarrollo de las actividades correspondientes a la investigación de accidentes e incidentes en El Salvador, en cumplimiento con lo establecido en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los requerimientos de la normativa nacional.

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES RAC 13

SUBPARTE A - ESTABLECIMIENTO DE LAS REGULACIONES Y APLICABILIDAD

RAC 13. 005 Atribuciones de la AAC para el establecimiento de esta Regulación

La Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC) en cumplimiento con lo prescrito en el artículo 14, numeral 19, artículos 104, 105 y 106 de la Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC), el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y al artículo 103 de la Ley Orgánica de Aviación Civil de El Salvador donde se establece que *“la AAC tendrá a su cargo la investigación de los accidentes e incidentes ocurridos en territorio salvadoreño, Sin perjuicio de la responsabilidad de la Fiscalía General de la República”*, y tomando en cuenta que el mismo artículo 103 más adelante establece que *“Para los efectos anteriores la AAC tomará en cuenta para la investigación las normas, métodos y procedimientos recomendados por los organismos internacionales especializados, así como lo prescrito en la disposiciones legales, a efecto de determinar la causa probable del accidente”* prescribe la presente Regulación para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

RAC 13.010 Aplicabilidad

a) Esta Regulación se aplica a las actividades que deben aplicarse posterior a los accidentes e incidentes ocurridos dentro del territorio salvadoreño, inclúyase espacio aéreo, superficie terrestre y aguas territoriales. El *Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC*, está obligada a investigar los accidentes e incidentes graves que ocurran a:

1) Aeronaves con matrícula salvadoreña o matrícula extranjera, ocurrido dentro del territorio salvadoreño, incluido el espacio aéreo, superficie terrestre y aguas territoriales bajo la jurisdicción del Estado de El Salvador.

b) Aeronaves con matrícula salvadoreña o de operadores salvadoreños, que tuvieran lugar en un Estado o territorio fuera del Estado salvadoreño.

La aplicación de esta especificación con respecto a accidentes o incidentes graves que ocurran en el territorio de un Estado no contratante, en una zona de soberanía indeterminada o en alta mar se trata en [RAC 13.405 b\) 1\)](#) y [RAC 13.405 c\) 1\)](#), respectivamente

c) a partir del 26 de noviembre de 2026, aeronaves pilotadas a distancia con matrícula salvadoreña o matrícula extranjera que:

- a. Posean un peso mayor a los 25 kg, operando de conformidad a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) en espacio aéreo controlado y aeródromos controlados, o
- b. Posean un certificado de tipo, certificadas de conformidad y/u operadas en virtud de una autorización de explotador incluyendo operaciones internacionales.

RAC 13.015 Especificaciones relativas al Estado del explotador

Las especificaciones relativas al Estado del explotador se aplican únicamente cuando la aeronave está arrendada, fletada o intercambiada, y cuando ese Estado no es el de matrícula, y si desempeña, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

RAC 13.020 Definiciones y Abreviaturas

- a) Aquellas definiciones y abreviaturas que no se encuentran aquí detalladas referirse al RAC-01
- b) Las definiciones y abreviaturas indicados en la presente regulación se emplearán en base a las normas y métodos recomendados en el anexo 13 de la OACI, Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC), Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil y las Regulaciones de Aviación Civil de El Salvador para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, teniendo los significados siguientes:

2) Accidente:

- i). 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, 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 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:

- (1) hallarse en la aeronave, o
- (2) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- (3) 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; o

(B). La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- (1) Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- (2) que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

Excepto por falla o daño del motor, cuando el daño se limita a un solo motor; incluido su capó o sus accesorios, hélices, extremo de ala, antenas, sondas, alabes 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. Se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

3) 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.

4) Asesor:

Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su Representante Acreditado en las tareas de investigación.

5) Autoridad de investigación de accidentes:

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

6) Causas:

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

7) Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes:

Es el Departamento especificado en la estructura orgánica de la AAC encargado de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

8) Estado de diseño:

Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

9) Estado de fabricación:

Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice (aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026).

10) Estado de fabricación:

Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice (aplicable hasta del 25 de noviembre de 2026).

11) Estado de matrícula:

Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota.— En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).

12) Estado del explotador:

Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

13) Estado del suceso:

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

14) Explotador:

Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

15) Factores contribuyentes:

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

16) Incidente:

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

17) 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 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.

Nota 1.— La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2.— Hay ejemplos de incidentes e incidentes graves en el Apéndice B.

18) Informe preliminar:

Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

19) Investigación:

Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

20) Investigador/a encargado/a:

Persona responsable en razón de sus calificaciones, de la organización realización y control de una investigación.

Nota.— Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

21) Lesión grave:

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

- i). Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los 7 días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- ii). Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies);
- iii). Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- iv). Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- v). Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- vi). Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

22) Masa máxima:

Masa máxima certificada de despegue.

23) Programa estatal de seguridad operacional (SSP):

Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.

24) Pruebas de suficiente importancia: pruebas que puedan influir de manera determinante en las conclusiones originales o aportar información clave que no se había considerado previamente.

25) 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.

26) 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 o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

27) Registrador de vuelo:

Cualquier tipo de registrador, instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR). Registrador combinado de vuelo instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la misma.

28) Representante acreditado:

Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendría normalmente de la autoridad del Estado encargado de la investigación de accidentes.

c) Abreviaturas:

- 1) **AAC:** Autoridad de Aviación Civil
- 2) **ADREP:** Sistema de Notificación de Datos de Accidentes/Incidentes
(Accident/Incident Data REPorting)
- 3) **ECCAIRS:** Sistema de reportes de accidentes e incidentes del centro de coordinación Europeo (*European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System*)
- 4) **GRIAA:** Gerencia Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
- 5) **IIC:** Investigador a Cargo
- 6) **LOAC:** Ley Orgánica de Aviación Civil
- 7) **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional

RAC 13.025 Efectividad

La RAC 13 entra en vigencia a partir de su publicación.

SUBPARTE B - GENERALIDADES**RAC 13.105 Objetivo de la investigación**

El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es delimitar la culpa o la responsabilidad. La investigación de accidente o incidente a que se refiere este artículo es diferente de la investigación de cualquier procedimiento administrativo y/o judicial que implique identificar culpa o responsabilidad.

RAC 13.110 Estructura de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes

- a) La Autoridad de Aviación Civil de El Salvador ha designado un Departamento de investigación de accidentes e incidentes para llevar a cabo las investigaciones
- b) Durante el desarrollo de una investigación, podrá apoyarse de los distintos especialistas de los Departamentos que conforman la AAC.
- c) Cuando la delegación de una investigación por parte del Estado de El Salvador sea TOTAL, la responsabilidad del Informe Final será del Estado o entidad a quien ha sido delegada. Cuando la delegación de la investigación sea PARCIAL, la responsabilidad del Informe Final será del Estado de El Salvador.

RAC 13.115 Financiamiento de la Investigación de Accidentes o Incidentes.

La Autoridad de Aviación Civil contará con un fondo para investigación de accidentes e incidentes, destinado al financiamiento para las tareas de investigación. Dicho fondo deberá de estar disponible de inmediato para que pueda ser utilizado cuando se presente un accidente o incidente que la AAC deba o decida investigar.

En caso de ser necesario la AAC podrá valerse de otras fuentes de financiamiento ya sea nacionales o mediante acuerdos de colaboración y/o memorando de entendimiento.

SUBPARTE C - PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE

RAC 13.205 Responsabilidad de El Salvador como Estado del Suceso

- a) Queda prohibido a cualquier persona ajena a las labores de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes e incidentes aéreos, remover toda parte de una aeronave accidentada excepto cuando sea necesario para maniobras de salvamento.
- b) La AAC de El Salvador, tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave, aeronave no tripulada 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 incluye protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometa robos o se causen deterioros.
- c) Todos los restos y partes de la aeronave accidentada deberán ser remitidos a las instalaciones de la Autoridad de Aviación Civil o a un lugar adecuado que determine la AAC para su custodia.

RAC 13.210 Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación.

Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, La AAC de El Salvador, tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo preciso para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

RAC 13.215 Cesión de la custodia

Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de [RAC 13.205](#) y [RAC13.210](#), La AAC de El Salvador cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea requerido y necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso. Con este objeto, La AAC de El Salvador facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, aeronave no tripulada su contenido, o cualquier parte de los mismos, pero cuando el contenido de la aeronave o aeronave no tripulada , o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual La AAC de El Salvador no considere conveniente conceder tal acceso, La AAC de El Salvador hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

RAC 13.220 Entrega de los restos y partes de la aeronave

Los restos de la aeronave, aeronave no tripulada, grabaciones, correo y carga en custodia de la AAC de El Salvador, solo podrán ser entregados a sus propietarios, cuando a criterio del investigador ya no se consideren necesarios.

En caso de que se requiera trasladar los restos a otro lugar para continuar con la toma de muestras o estudios adicionales durante la investigación, dicha movilización será responsabilidad del propietario o explotador de la aeronave.

La entrega se formalizará mediante un acta levantada por la Gerencia Legal de la AAC, previa solicitud por escrito dirigida al Director Ejecutivo de la AAC por parte del interesado.

SUBPARTE D - NOTIFICACIÓN**RAC 13.305 Accidentes e incidentes graves que se producen dentro del territorio salvadoreño en los que interviene aeronaves de otros estados contratantes.****a) Responsabilidad de El Salvador como Estado del suceso****1) Envío**

La AAC de El Salvador enviará una notificación de un accidente, un incidente grave o un incidente que se investigará en el contexto de la RAC 13, *ocurridos dentro del territorio salvadoreño*, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- i). al Estado de matrícula;
- ii). al Estado del explotador;
- iii). al Estado de diseño;
- iv). al Estado de fabricación; y
- v). a la OACI, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2,250 kg o se trate de un avión turboreactor;

El Salvador como estado de matrícula o estado del operador enviará una notificación al estado de suceso cuando este último no esté enterado de un incidente grave o de un incidente que será sujeto de investigación.

2) Los propietarios, el explotador, piloto al mando y cualquier miembro de la tripulación de una aeronave, el explotador o autoridad de aeródromo y cualquier controlador de tráfico aéreo deberán de notificar a la AAC tan pronto como sea posible y por los medios más rápidos disponibles cualquier suceso del que tengan conocimiento, siendo:

- i). Accidente
- ii). Incidentes graves listados en el Apéndice B: lista de ejemplos de incidentes graves.
- iii). Para la notificación de accidentes e incidentes a la AAC vaya a: <https://formularios.aac.gob.sv/form/reporteobligatorio>

3) Formato y contenido

- i). La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

(A). se utilizará la abreviatura de identificación siguiente:

- (1). ACCID, en el caso de accidentes,
- (2). SINCID, en el caso de incidentes graves;
- (3). INCID, en el caso de incidentes.

(B). fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;

(C). nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si los hubiere;

(D). habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;

(E). fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente;

(F). último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;

(G). posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;

(H). número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos, otros muertos y gravemente heridos;

- (I). lo que se sepa sobre la descripción del accidente o incidente, y los daños que presente la aeronave;
 - (J). indicación del alcance que dará a la investigación realizada o a quien se propone delegar la investigación del accidente o incidente grave por parte de La AAC de El Salvador;
 - (K). características físicas del lugar del accidente o incidente, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar del suceso;
 - (L). identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el Investigador a Cargo y la autoridad de investigación de accidentes de La AAC de El Salvador; y
 - (M). presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.
- 4) Idioma
La notificación se preparará en uno de los idiomas de trabajo de la OACI tomando en cuenta el idioma del receptor o receptores, siempre que sea posible hacerlo sin ocasionar demoras excesivas.
- 5) Información adicional
Tan pronto como sea posible, *La AAC de El Salvador* remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.
- b) Responsabilidad de El Salvador como Estado de matrícula y/o Estado del explotador, del estado de diseño y del estado de fabricación.
- 1) Información — Participación
El Salvador como Estado de matrícula y/o el Estado del explotador, acusará de recibo de la notificación de un accidente, incidente grave o incidente de otro Estado a través de la AAC ([RAC 13.305](#)).
- 2) Suministro de información de la aeronave y tripulación
- i). Al recibirse la notificación, El Salvador como Estado de matrícula y/o el Estado del explotador, suministrará a través de *la AAC de El Salvador*, tan pronto como le sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente y la de su tripulación. *La AAC de El Salvador*, informará igualmente al Estado de suceso si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajará al Estado de suceso, la fecha prevista de su llegada.
 - ii). El Salvador como el Estado de matrícula y/o el Estado del explotador, nombrará un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave con una masa superior a 2250Kg.
- 3) Información sobre mercancías peligrosas
Al recibir la notificación, El Salvador como el Estado del explotador suministrará al Estado del suceso, con la menor demora posible y del modo más apropiado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

RAC 13.310 Accidentes o incidentes que se producen en el territorio del estado de matrícula, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier estado

a) Responsabilidad de El Salvador como Estado de matrícula

1) Envío de Notificación

- i). Cuando *El Salvador como Estado de matrícula* instituye la investigación de un accidente o incidente, la AAC enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en la [RAC 13.305 a\) 5\)](#) y la [RAC 13.305 a\) 6\)](#), con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que se disponga:
 - (A). al Estado del explotador;
 - (B). al Estado de diseño;
 - (C). al Estado de fabricación; y
 - (D). a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2,250 kg, o se trate de un avión turboreactor.
- ii). En caso de que, el Estado de El Salvador no realice la investigación la AAC de El Salvador podrá informar su intención de participar en la investigación al Estado que realiza la investigación, nombrando al representante acreditado correspondiente.

b) Responsabilidad del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación

1) Información-participación.

El Salvador como Estado del explotador, acusará de recibo la notificación de un accidente o incidente a través de la AAC. ([véase RAC 13.305 a\) 4\)](#))

2) Notificación.

- i). Al recibir la notificación, El Salvador como Estado del explotador, suministrará, a través de la AAC al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que dispongan respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente, incidente grave o incidente. El Estado de El Salvador a través de la AAC comunicará al Estado de matrícula si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación, la fecha prevista de su llegada.
- ii). El Salvador como el Estado del explotador, nombrará un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2,250 kg.

3) Informe de mercancías peligrosas.

Al recibir la notificación, El Salvador como Estado del explotador suministrará a través de la AAC al Estado de matrícula, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

SUBPARTE E - INVESTIGACIÓN**RAC 13.405 Responsabilidad por la institución y realización de la investigación****a) Accidentes o incidentes de aeronaves que se producen en el territorio de un estado contratante**

- 1) Estado del suceso
 - i). La AAC instituirá una investigación por medio del *Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC*, para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizar la investigación.
 - ii). En todo caso, la AAC, empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.
- 2) Investigación de Incidente grave.
 - i). La AAC, instituirá una investigación por medio del *Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC*, para determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga una masa máxima superior a 2,250 kg
 - ii). La AAC puede instituir una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave (distintos a los referidos en 2, i).
- 3) Investigación de Incidentes.
 - i). La AAC, a través del *Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes*, puede iniciar la investigación sobre cualquier incidente, dependiendo de las lecciones de seguridad operacional que se esperan aprender de dicha investigación.
 - ii). La AAC podrá delegar, total o parcialmente, la realización de una investigación de accidente, incidente grave o incidente en otro Estado, entidad u organización regional de investigación de accidentes y/o incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.

b) Accidentes o incidentes de aeronaves con matrícula salvadoreña que se producen en el territorio de un estado no contratante**Estado de matrícula**

Cuando el accidente o incidente grave, de una aeronave, haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante que no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 de la OACI, *El Salvador como Estado de matrícula*, o en su defecto, como Estado del explotador, puede tratar de instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, deberá efectuar la investigación valiéndose de los datos de que tenga a su alcance o que disponga.

c) Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier estado

- 1) Estado de matrícula
 - i). Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, El Salvador como Estado de matrícula asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse total o parcialmente a otro Estado, o a una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.
 - ii). Cuando la delegación de una investigación sea TOTAL, la responsabilidad del Informe Final es del Estado o entidad a quien ha sido delegada. Cuando la delegación de la

investigación sea PARCIAL, la responsabilidad del Informe Final es del estado de matrícula.

2) Estados más próximos

Si el Estado de El Salvador es el más cercano al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales proporcionará la ayuda que puedan y, del mismo modo, responderá a las solicitudes del Estado de matrícula.

3) Si el Estado de matrícula no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, como se especifica en la RAC 13.405, El Salvador como Estado del explotador o, en el siguiente orden, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, podrán solicitar por escrito al estado de matrícula que delegue la realización de dicha investigación. Si el estado de matrícula da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado de El Salvador instituirá y realizará la investigación con la información disponible.

4) Estado no contratante

Si el Estado de matrícula es un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 de la OACI, El Salvador como Estado del explotador o en el siguiente orden, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, procuraran instituir y realizar una investigación. Sin embargo, tal Estado podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuo.

RAC 13.410 Organización y realización de la investigación

(Ver [Apéndice A](#))

a) Responsabilidad de El Salvador como Estado que realiza la investigación

1) Generalidades

i). *La AAC de El Salvador por medio del Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes, será la encargada de la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves que ocurran en El Salvador. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:*

- (A). la recopilación, el registro y el análisis de toda la información disponible sobre el accidente o incidente;
- (B). la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en 13.410 a) 12) i);
- (C). la difusión pública y oportuna de la información sobre los hechos, cuando corresponda
- (D). si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- (E). de ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y
- (F). la redacción del informe final.

ii). Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a testigos u observadores presenciales. La Unidad de investigaciones de Accidentes e Incidentes de la AAC, determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

iii). *La AAC de El Salvador cuando realice la investigación puede solicitar la asistencia de expertos técnicos de otros estados, incluyendo fabricantes, explotadores, pilotos y personal de la Gerencia Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (GRIAA), de cualquier otra agencia o entidad.*

2) Independencia judicial y administrativa

- i). Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones de la presente regulación será independiente de todo procedimiento judicial y/o administrativo. *La investigación tendrá como fin lo establecido en la [RAC 13.105](#).*
 - ii). Podrá lograrse la separación si la investigación la realizan expertos del Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC que se encargan de la investigación de accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos los realizan otros expertos apropiados. Probablemente será necesaria la coordinación, según lo indicado en [RAC 13.410 a\) 10\)](#), entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en la [RAC 13.410 a\) 12\) i\)](#).
- 3) Políticas y procedimientos
- El Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC deberá establecer políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes e incidentes. Estos deberían incluir organización y planificación; investigación, e informes.
- 4) Acceso ilimitado a la información
- i). La AAC de El Salvador garantizará que los investigadores tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio disponible, sin demora.
 - ii). La AAC garantizará la cooperación entre su Departamento encargado de la investigación de accidentes e incidentes y las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.
 - iii). En el caso de los accidentes o incidentes que atraigan una gran atención de la opinión pública, la AAC de El Salvador puede hacer pública la información pertinente sobre los hechos en los primeros días de la investigación.
 - iv). En el caso de los accidentes o incidentes que atraigan una gran atención de la opinión pública, la AAC de El Salvador puede publicar un informe preliminar por escrito en un plazo de 30 días a partir del momento en que se produjo el accidente o incidente, que contenga la información constatada sobre los hechos e indique el avance de la investigación.
- 5) Investigador a Cargo — Designación
- La AAC de El Salvador por medio del Jefe de Investigación de Accidentes e Incidentes, designará al Investigador a Cargo (IIC), que ha de encargarse de la investigación técnica, *la que se iniciará* inmediatamente.
- 6) Investigador/a a Cargo — Acceso y control
- La Investigadora o el Investigador a Cargo (IIC), tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros de *los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)*, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.
- 7) Datos registrados — Accidentes e incidentes
- i). Registradores de vuelo
- Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. *La Unidad de Investigación de Accidentes de La AAC de El Salvador*, tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora. *Los registradores de vuelo estarán bajo custodia del Investigador a Cargo (IIC).*

- ii). Lectura de los registradores de vuelo en otros Estados
En el caso de que no se pueda contar con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, *el Departamento de Investigación de Accidentes de La AAC de El Salvador*, podrá utilizar las instalaciones que otros Estados pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:
 - (A). la capacidad de las instalaciones de lectura;
 - (B). la posibilidad de una pronta lectura; y
 - (C). la ubicación de las instalaciones de lectura.
- 8) Grabaciones con base en tierra
En la investigación de un accidente o incidente se utilizarán de manera efectiva las grabaciones con base en tierra.
- 9) Autopsias
 - i). *El Departamento de Investigación de Accidentes de La AAC de El Salvador*, coordinará con *el Instituto de Medicina Legal* en caso de un accidente mortal, la realización de una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.
 - ii). *Exámenes médicos*
Cuando corresponda, *el Departamento de Investigación de Accidentes de La AAC de El Salvador*, coordinará, la realización de los exámenes médicos necesarios de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, esta actividad se efectuaría por un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible.
Dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación, por lo que el Investigador a Cargo (IIC), cuando corresponda, también solicitará pruebas de alcohol y drogas.
- 10) Coordinación — Autoridades Judiciales
(Ver [Apéndice A](#))
El Estado de El Salvador reconocerá la necesidad de cooperación entre el Departamento de Investigación de Accidentes e incidentes de la AAC de El Salvador y las autoridades Judiciales. Por lo cual se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.
- 11) Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación
Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el Investigador a Cargo (IIC) tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de la AAC de los estados interesados en la investigación.
- 12) Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes
 - i). *El Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC*, no dará a conocer los registros siguientes para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la autoridad competente designada determine, de conformidad con la legislación nacional y de acuerdo a la [RAC 13.410 a\) 12\) v\)](#), que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para la investigación o futuras investigaciones:

- (A). Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas; y
 - (B). Los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son:
 - (1) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
 - (2) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
 - (3) La información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
 - (4) Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas; y
 - (5) Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por el Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente.; y.
 - (6) El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.
 - ii). La AAC puede determinar la necesidad de proteger cualquier otro registro obtenido o generado por el Departamento de Investigación de Accidentes como parte de la investigación de un accidente o incidente.
 - iii). Los registros citados en el [RAC 13.410 a\) 12\) i\)](#) se incluirán en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de los registros que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán. Los registros citados anteriormente en la [RAC 13.410 a\) 12\) i\)](#), incluyen información relacionada con un accidente o incidente. Si la divulgación o uso de esa información se realiza para fines no necesarios para la seguridad operacional, quizá podría significar que la información no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad operacional de la aviación
 - iv). La AAC no revelará al público, los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.
 - v). La AAC asegurará de que las solicitudes de registros que estén bajo la custodia o control del Departamento encargado de la investigación de accidentes e incidentes se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible; y conservará, en la medida de lo posible únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.
 - vi). La AAC adoptará medidas para asegurarse de que el contenido de sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no sea divulgado al público.
 - vii). La AAC adoptará medidas para cerciorarse de que no se divulgue al público un proyecto de informe final cuando sea expedido o recibido.
- 13) Reapertura de la investigación
- i). Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, el Estado de El Salvador a través del Departamento de investigación de accidentes e incidentes de la AAC deberá proceder a reabirla. Cuando el Estado de El Salvador haya realizado una investigación, pero no sea el que la instituyó, para reabirla, el Estado de El Salvador deberá primero obtener el consentimiento del Estado que instituyó la investigación.

- ii). Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial, se localiza posteriormente, puede evaluarse la posibilidad de reabrir la investigación.
- b) Responsabilidades adicionales del Estado de El Salvador
 - 1) Información — Accidentes e incidentes

La AAC de El Salvador, cuando le sea solicitada información por otro Estado que realiza la investigación del accidente o incidente, facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea.

El Estado de El Salvador cooperará para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla con el otro Estado para fines de investigación de un accidente o incidente.

Si la AAC de El Salvador dispone de datos de un registrador de vuelo de una aeronave implicada en un accidente o incidente, la AAC de El Salvador:

 - i). proporcionará sin demora todos los datos de los que disponga al Estado que realiza la investigación; y
 - ii). no divulgará dichos datos sin el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.
 - 2) Información de servicios e instalaciones

El Estado de El Salvador a través de la AAC, facilitará al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que posea, cuando las instalaciones o servicios hayan sido utilizados o normalmente podían haber sido utilizados por la aeronave antes del accidente o incidente.
- c) Responsabilidad de El Salvador como estado de matrícula y/o Estado del explotador
 - 1) Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves

En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, El Salvador como Estado de matrícula o el Estado del explotador, a solicitud del Estado que realiza la investigación, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.
 - 2) Información orgánica

Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite a El Salvador como el Estado de matrícula y/o el Estado del explotador proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

RAC 13.415 Participación en la investigación

- a) Participación del estado de matrícula, del estado del explotador, del estado de diseño y del estado de fabricación
 - 1) Derechos
 - i). El Estado de Matrícula, el Estado del Operador, el Estado de Diseño y el Estado de Fabricación tendrán derecho a designar un representante acreditado cada uno para que participe en la investigación llevada a cabo por el Estado de El Salvador a través de su Departamento de Investigación de Accidentes e incidentes.

- ii). El Estado de El Salvador puede aceptar la solicitud de participar en la investigación de un accidente de parte del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave.
- iii). El Estado de matrícula o el Estado del explotador tendrá derecho a nombrar un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.
Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, la AAC de El Salvador invitará al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos del Departamento de Investigación de Accidentes.
- iv). El Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar uno o varios asesores propuestos por las organizaciones responsables del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave, para asistir a sus representantes acreditados en la investigación llevada a cabo por la AAC a través del Departamento de Investigación de Accidentes.
Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, la AAC de El Salvador invitará a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujeto a los procedimientos del Departamento de Investigación de Accidentes.

2) Obligaciones

- i). El Estado de El Salvador solicitará expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del Explotador, del Estado de Diseño o del Estado de Fabricación como Estados interesados para que designen un representante acreditado cuando realice una investigación de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2,250 kg.
- ii). El Estado de El Salvador podrá invitar al Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave a que nombren representantes acreditados cuando se considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.
- iii). El Estado de El Salvador podrá solicitar al Estado de diseño y al Estado de fabricación que presten ayuda en la investigación de accidentes en casos que no sean los contemplados en [RAC 13.415 a\) 5\) i\)](#)

b) Participación de otros estados

1) Derecho de otro Estado a nombrar un Representante Acreditado

- i). Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores en una investigación llevada a cabo por la AAC de El Salvador, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.
- ii). Todo Estado que proporcione una base para las operaciones de investigación en el lugar del accidente o que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento o de recuperación de los restos de la aeronave o que participe como Estado en el que hay acuerdo de código compartido o asociados en alianzas del explotador, podrá también ser invitado por la AAC de El Salvador a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

c) Prerrogativa del representante acreditado y sus asesores

1) Asesores

Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante, para asistirlos en las tareas de la investigación llevada a cabo por la AAC de El Salvador.

A los asesores que ayuden a los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la investigación llevada a cabo por la AAC de El Salvador, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

2) Participación

- i). La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del Investigador a Cargo (IIC), y en particular de:
 - (A). visitar el lugar del accidente;
 - (B). examinar los restos de la aeronave;
 - (C). obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;
 - (D). tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;
 - (E). obtener copias de todos los documentos pertinentes;
 - (F). participar en el examen del material grabado;
 - (G). participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones;
 - (H). participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional; y
 - (I). aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.
- ii). No obstante, la participación de Estados que no sean el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación, podrán estar limitados a aquellos asuntos por las que se concede a tales Estados el derecho a participar en la investigación en virtud de lo dispuesto en la [RAC 13.415 b\) 1\).](#)
 - (A). Se sobrentiende que la forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes de investigación del Estado de El Salvador, cuando este realiza la investigación o parte de ella.
 - (B). No es necesario que la reunión y registro de información se aplase hasta la llegada del representante acreditado.
 - (C). Nada en esta norma impide que el Estado de El Salvador, al realizar la investigación confiera en materia de participación prerrogativas adicionales a las enumeradas.
 - (D). Los documentos pertinentes aludidos en el apartado E) del inciso i) anterior también incluyen documentos tales como los informes sobre exámenes de componentes o estudios realizados en el marco de la investigación.

3) Obligaciones

- i). Los representantes acreditados y sus asesores:
 - (A). proporcionarán al Departamento de investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC de El Salvador toda la información pertinente de que dispongan; y
 - (B). no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito del Investigador a Cargo (IIC) de La AAC de El Salvador.
- ii). Ninguna disposición en la presente norma impide la rápida divulgación de los hechos, cuando haya sido autorizada por la AAC de El Salvador mientras esté realizando la

investigación, ni que los representantes acreditados informen a sus respectivos Estados para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.

- d) Estados de los cuales sus nacionales han perecido o sufrido lesiones graves en un accidente
 - 1) Derechos y prerrogativas
 - i). Un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente nacionales del mismo, tendrá derecho a nombrar un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:
 - (A). visitar el lugar del accidente;
 - (B). tener acceso a la información fáctica pertinente; que apruebe para divulgación al público la AAC de El Salvador, así como la información sobre el progreso de la investigación;
 - (C). recibir copia del informe final
 - (D). ayudar en la interrogación de los pasajeros supervivientes que son nacionales del Estado;
 - (E). participar en la identificación de las víctimas; y
 - (F). proporcionar asistencia en reuniones con sobrevivientes de ese Estado.
 - 2) Divulgación de la información

La AAC de El Salvador, podrá divulgar; al menos durante el primer año de una investigación, información fáctica comprobada e indicar el progreso de la investigación de manera oportuna.

SUBPARTE F - INFORME FINAL**RAC 13.505 Formato del informe final**

La AAC de El Salvador, adoptará el formato del Apéndice C de la RAC 13, pero podrá adaptarse según las circunstancias particulares del accidente o incidente.

RAC 13.510 Divulgación de la información — Consentimiento

- a) La AAC de El Salvador, el Investigador a Cargo, los investigadores, los representantes acreditados, sus asesores y toda persona que haya participado en la investigación, no pondrán en circulación, no publicarán ni permitirán acceso a proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso de *la AAC de El Salvador*, a menos que la AAC de El Salvador ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

RAC 13.515 Responsabilidad de El Salvador como Estado que realiza la investigación

a) Consultas

- 1) *La AAC de El Salvador*, enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes, invitándolos a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:
 - i). al Estado que instituyó la investigación
 - ii). al Estado de matrícula;
 - iii). al Estado del explotador;
 - iv). al Estado de diseño;
 - v). al Estado de fabricación. y
 - vi). todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con la SUBPARTE E - INVESTIGACIÓN de esta regulación.
- 2) El período de consulta habitual será de 30 días a partir de la fecha de la carta de envío. *La AAC de El Salvador* ampliará el período de consulta a sesenta días si el Estado al que se invita a formular comentarios le notifica la necesidad de disponer de más tiempo. En el caso de que *la AAC de El Salvador*, reciba comentarios en el período de consulta, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, los adjuntará a dicho informe. Si *la AAC de El Salvador* no recibe comentarios en el período de consulta, hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en el RAC 13.515 b); a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.
 - i). *La AAC de El Salvador*, podrá consultar a otros Estados, tales como aquellos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme al [RAC 13.415 d\) 1\)](#)
 - ii). Los comentarios que han de adjuntarse al informe final deben restringirse a los aspectos técnicos específicos de dicho informe que no sean de carácter editorial, sobre los cuales no pudo lograrse un acuerdo.
 - iii). Las recomendaciones sobre seguridad operacional previstas deben incluirse en el proyecto del informe final.

La AAC de El Salvador enviará, por intermedio del Estado del explotador, una copia del proyecto de informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

La AAC de El Salvador enviará, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, una copia del proyecto de informe final a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

b) Estados que reciben la información

La AAC de El Salvador enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

- 1) al Estado que instituyó la investigación
- 2) al Estado de matrícula;
- 3) al Estado del explotador;
- 4) al Estado de diseño;
- 5) al Estado de fabricación.
- 6) todo Estado que haya participado en la investigación
- 7) a todo Estado de cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves; y
- 8) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

c) Difusión del informe final

En pro de la prevención de accidentes, *la AAC de El Salvador* pondrá a disposición del público el informe final de una investigación a través de la página web de la AAC lo antes posible (<https://www.aac.gob.sv/>), y si se puede, en un plazo de 12 meses.

- 1) Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, *la AAC de El Salvador*, pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.
- 2) En caso de que el Estado de El Salvador haya participado en una investigación realizada por otro Estado, y dicho Estado no pone a disposición del público el informe final o una declaración provisional dentro de un plazo razonable, el Estado de El Salvador podrá solicitar por escrito al Estado que realiza la investigación el consentimiento expreso para difundir una declaración que contenga las cuestiones de seguridad operacional que haya suscitado la información disponible. Si el Estado que realiza la investigación da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado de El Salvador, podrá difundir dicha declaración después de coordinarse con los Estados participantes.

d) Difusión internacional del informe final

Cuando *la AAC de El Salvador* ha realizado una investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5,700 kg, y ha hecho público un informe final, *la AAC de El Salvador* enviará a la OACI, un ejemplar del informe final.

La copia del informe final que se envíe a la OACI se preparará preferentemente en formato electrónico a fin de facilitar su inclusión en la biblioteca electrónica de informes finales

e) Recomendaciones en materia de seguridad operacional

- 1) *El Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC*, recomendará, en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.
- 2) Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, se da precedencia al Estado de El Salvador cuando este conduce la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a formular dichas recomendaciones, después de coordinarse con el Estado de El Salvador que lleva a cabo la investigación.

f) Envío de recomendaciones en materia de seguridad operacional

- 1) *La AAC de El Salvador* enviará, de ser necesario en carta de envío fechada, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esta Organización
- 2) Si los informes finales comprenden recomendaciones de seguridad operacional dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esta Organización, debe adjuntarse a ellos una carta indicando las medidas concretas que se proponen.
- 3) Cuando la AAC de El Salvador formule 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.

RAC 13.520 Responsabilidad del estado que recibe o formula recomendaciones en materia de seguridad operacional

a) Recomendaciones en materia de seguridad operacional de otros Estados

- 1) *La AAC de El Salvador*, cuando reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado, comunicará en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, al Estado que haya formulado la propuesta las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.
- 2) El Estado de El Salvador, cuando realice la investigación, podrá formular propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones sobre seguridad operacional.

b) Registro de recomendaciones

La AAC de El Salvador implantará procedimientos para registrar las respuestas a recomendaciones de seguridad operacional recibidas de conformidad a la norma RAC 13.520.

c) Seguimiento a recomendaciones

La AAC de El Salvador, implantará procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a recomendaciones de seguridad operacional emitidas por otros Estados.

RAC 13.525 Registro y partes de una aeronave destruida

- a) Cuando una aeronave accidentada sufra daño tal que su reparación no es económicamente viable, será declarada como: destruida. La placa de registro de la aeronave será retirada y entregada a la AAC de El Salvador para la cancelación de su registro aeronáutico en el Estado de El Salvador.
- b) El registro o matrícula de la aeronave accidentada no podrá ser reasignada, ni reutilizada, ni reciclada para registro o uso de otras aeronaves
- c) Ninguna parte y/o componente de una aeronave destruida deberá ser utilizada en otras aeronaves. Dichas partes deben ser sometidas a un proceso de inspección que determine su condición de aeronavegabilidad por un taller autorizado y con las habilitaciones correspondientes por parte del fabricante, antes de retornar a servicio.

SUBPARTE G - NOTIFICACIÓN ADREP/ECCAIRS POR LA AAC DE EL SALVADOR**RAC 13.605 Informe Preliminar****a) Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg**

Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2,250 kg, la AAC de El Salvador enviará el informe preliminar:

- 1) al Estado de matrícula; o al Estado del suceso, según corresponda;
- 2) al Estado del explotador;
- 3) al Estado de diseño;
- 4) al Estado de fabricación;
- 5) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
- 6) a la Organización de Aviación Civil Internacional.

b) Accidentes de aeronaves de 2,250 kg o menos

Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en la RAC 13.605 a), y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la AAC de El Salvador enviará el informe preliminar:

- 1) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- 2) al Estado del explotador;
- 3) al Estado de diseño;
- 4) al Estado de fabricación; y
- 5) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

c) Idioma del informe preliminar

El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la OACI en idioma Español. También se podrá elaborar en idioma inglés tomando en cuenta el idioma del receptor o receptores.

d) Envío del informe preliminar

El informe preliminar se enviará por correo electrónico, facsímil o correo aéreo dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente a menos que se haya enviado anteriormente el informe de datos sobre el accidente o incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible.

RAC 13.610 Informe de datos sobre accidentes e incidentes de aviación**a) Envío de informe de accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg**

Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2,250 kg, la AAC de El Salvador enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la OACI.

b) Información adicional

La AAC de El Salvador suministrará, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a lo disponible en el informe de datos sobre accidentes o incidentes de aviación.

c) Envío de informe de incidentes de aeronaves de más de 5,700 kg

Cuando *la AAC de El Salvador* realiza una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5,700 kg, *La AAC de El Salvador* enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la OACI.

SUBPARTE H - MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**RAC 13.705 Bases de datos y medidas preventivas**

- a) *La AAC de El Salvador* a través del Departamento AIG, establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y, para determinar las medidas preventivas necesarias.
- b) La información adicional para fundamentar medidas preventivas puede figurar en los informes finales sobre accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

RAC 13.710 Acceso a la base de datos de accidentes e incidentes

El Departamento de SSP tendrá acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en [RAC 13.705](#) en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional *emanadas* de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, se transmitirán también a la autoridad encargada de la investigación de accidentes de ese otro Estado.

APÉNDICE A. PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

a) INTRODUCCIÓN

En el presente Apéndice:

- 1) *prueba de equilibrio de los intereses en conflicto* se refiere a la determinación, por la Autoridad competente del Estado El Salvador a través de su Departamento de investigación de accidentes e incidentes, de conformidad con lo dispuesto en la RAC 13.410 a) 12) i), del impacto que podría producir la divulgación o el uso de los registros de las investigaciones de accidentes o incidentes en las investigaciones actuales o futuras; y
- 2) *por registro(s)* se refiere a los citados en la RAC 13.410 a) 12) i).

b) GENERALIDADES

- 1) La AAC aplicará las protecciones establecidas en la RAC 13.410 a) 12) i) y en este Apéndice a la grabación completa de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje y de los registradores de imágenes de a bordo, así como toda transcripción de dichas grabaciones. Estas protecciones se aplicarán desde el momento de la ocurrencia de un accidente o incidente y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final correspondiente.
- 2) La AAC aplicará a los demás registros citados en el literal B), las protecciones enumeradas en la RAC 13.410 a) 12) i) y en este Apéndice. Estas protecciones se aplicarán desde el momento en que queden bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final.
- 3) No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público
La AAC tomará medidas para que no se divulgue al público el contenido del sonido de las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje así como el contenido de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, de conformidad con lo estipulado en la RAC 13.410 a) 12) v) de la presente Regulación, tales como:
 - i) la prevención de la divulgación mediante la adopción de leyes, reglamentos y políticas nacionales; o
 - ii) la adopción de protecciones autorizadas como medidas cautelares, procesos a puerta cerrada o audiencias en cámara; o
 - iii) prevención de la divulgación de registros, con medios técnicos como la codificación o sobreescritura, antes de devolver a los propietarios los registradores de la voz en el puesto de pilotaje o los registradores de imágenes de a bordo.

c) AUTORIDAD COMPETENTE

De conformidad con la RAC 13.410 a) 12) i), el Estado de El Salvador designará a una o varias autoridades competentes adecuadas para la tarea de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

d) ADMINISTRACIÓN DE LA PRUEBA DE EQUILIBRIO DE LOS INTERESES EN CONFLICTO

- 1) Tratándose de una solicitud para divulgar o usar un registro en un proceso penal, civil, administrativo o disciplinario, antes de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente del Estado de El Salvador deberá estar convencida de que, sin dicho registro, no puede determinarse algún hecho esencial en cuestión en el proceso
- 2) Al administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente tendrá en cuenta factores como:
 - i) el propósito para el cual se creó o generó el registro;
 - ii) el uso que se propone darle el solicitante a dicho registro;
 - iii) si los derechos o intereses de un individuo o una organización se verán adversamente afectados por la divulgación o uso de dicho registro;
 - iv) si el individuo u organización con los que se relaciona dicho registro ha dado su consentimiento para que se otorgue acceso al registro;
 - v) si se cuenta con las salvaguardias adecuadas para restringir la divulgación o el uso ulterior de dicho registro;
 - vi) si dicho registro se ha desidentificado, resumido o consolidado, o si es posible hacerlo;
 - vii) si hay una necesidad urgente de acceder a dicho registro para prevenir un riesgo grave para la salud o la vida;
 - viii) si dicho registro tiene carácter delicado o restrictivo; y
 - ix) si el registro indica de manera razonable que el accidente o incidente pudo haber sido causado por un acto u omisión que, en virtud de las leyes y reglamentos nacionales, es considerado como una negligencia grave, un acto doloso o perpetrado con intención criminal.

e) REGISTROS DE DECISIONES

La autoridad competente puede registrar las razones de la determinación a la que llegó luego de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto. Se deberían poner a disposición las razones y remitirse a ellas cuando sea necesario para decisiones subsiguientes.

f) INFORME FINAL

A fin de limitar el uso del informe final para fines que no sean la prevención de accidentes e incidentes, el Estado de El Salvador podrá considerar:

- 1) instituir una investigación independiente para dichos otros fines; o
- 2) diferenciar entre las partes del informe final a fin de permitir el uso de información fáctica allí contenida impidiendo a la vez el uso de análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional para atribuir la culpa o la responsabilidad; o
- 3) prevenir el uso de informes finales como pruebas en procesos de atribución de la culpa o la responsabilidad.

g) PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

En aras de la seguridad operacional y de conformidad con la Subparte B, en la RAC 13.105, de esta regulación, el Estado de El Salvador deberá considerar no obligar al personal de investigación a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios.

APÉNDICE B. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

Los tipos de incidentes que se listan abajo deberán ser notificados al Departamento de Investigación de Accidentes de la AAC según la RAC 13.305, 2):

- 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 que no se clasifiquen como accidentes.
- 3) 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 rodaje o una pista no asignada.
- 5) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.
- 6) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizaje tales como calzadas.
- 7) Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.
- 8) Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.
- 9) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- 10) 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.
- 11) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- 12) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
- 13) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.
- 14) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:
 - a. para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia); o
 - b. 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.
- 15) 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.
- 16) Incursiones en la pista clasificadas de gravedad A. El Manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Doc 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.
- 17) 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.
- 18) Fallas de los sistemas (incluyendo pérdida de potencia o empuje), 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.
- 19) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

- 20) 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.

APENDICE C - FORMATO DEL INFORME FINAL

[\(Ver Subparte F\)](#)

a) Finalidad

Este formato tiene por finalidad presentar el informe final de manera apropiada y uniforme. No obstante, se puede adaptar a las circunstancias del accidente o incidente

b) Formato

- 1) **Título.**
- 2) **Sinopsis.**
- 3) **Cuerpo.** El cuerpo del informe final comprende los siguientes títulos principales:
 - i). Información sobre los hechos
 - a. Reseña del vuelo.
 - b. Lesiones a personas.
 - c. Daños sufridos por la aeronave.
 - d. Otros daños.
 - e. Información sobre el personal.
 - f. Información sobre la aeronave.
 - g. Información meteorológica.
 - h. Ayudas para la navegación.
 - i. Comunicaciones.
 - j. Información de aeródromo.
 - k. Registradores de vuelo.
 - l. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.
 - m. Información médica y patológica.
 - n. Incendio.
 - o. Supervivencia.
 - p. Ensayos e investigaciones.
 - q. Información orgánica y de dirección.
 - r. Información adicional.
 - s. Técnicas de investigación útiles o eficaces.
 - ii). Análisis
 - iii). Conclusiones
 - iv). Recomendaciones sobre seguridad
- 4) **Apéndices o anexos:** Según corresponda.