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	Marzo 2006	Marzo 2006	AAC
Revisión 02	Agosto 2008	Agosto 2008	AAC
Edición 02	agosto de 2015	agosto de 2015	AAC
Revisión 01	julio de 2016	julio de 2016	AAC
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---

Las revisiones a la presente regla 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 él 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, será la AAC tendrá a su cargo la investigación de los accidentes e incidentes aéreos que ocurran en territorio salvadoreño.

La edición del RAC-13 refleja todos los cambios que la OACI ha realizado al anexo-13 y sus respectivas enmiendas.

Este RAC ha sido revisado de acuerdo a:

- Enmienda 14 del anexo-13 de la OACI con fecha 14/11/13 a la Décima edición.

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.

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS
LPE

PÁGINA	EDICIÓN / ENMIENDA	FECHA
Sección 1		
Portada	02	10-ago-15
RER – 1	Rev. 01	29-jul-16
PRE – 1	Rev. 01	29-jul-16
LPE – 1	Rev. 01	29-jul-16
LPE – 2	Rev. 01	29-jul-16
TC – 1	Rev. 01	29-jul-16
TC – 2	Rev. 01	29-jul-16
TC – 3	Rev. 01	29-jul-16
GEN-1	02	10-ago-15
1-A-1	02	10-ago-15
1-A-2	02	10-ago-15
1-A-3	Rev. 01	29-jul-16
1-A-4	02	10-ago-15
1-A-5	02	10-ago-15
1-A-6	Rev. 01	29-jul-16
1-B-1	Rev. 01	29-jul-16
1-C-1	02	10-ago-15
1-C-2	02	10-ago-15
1-D-1	02	10-ago-15
1-D-2	02	10-ago-15
1-D-3	02	10-ago-15
1-D-4	02	10-ago-15
1-D-5	02	10-ago-15
1-E-1	Rev. 01	29-jul-16
1-E-2	02	10-ago-15
1-E-3	Rev. 01	29-jul-16
1-E-4	Rev. 01	29-jul-16
1-E-5	Rev. 01	29-jul-16
1-E-6	Rev. 01	29-jul-16

PÁGINA	EDICIÓN / ENMIENDA	FECHA
1-E-7	Rev. 01	29-jul-16
1-E-8	Rev. 01	29-jul-16
1-E-9	02	10-ago-15
1-E-10	02	10-ago-15
1-E-11	02	10-ago-15
1-F-1	02	10-ago-15
1-F-2	02	10-ago-15
1-F-3	Rev. 01	29-jul-16
1-F-4	02	10-ago-15
1-G-1	02	10-ago-15
1-G-2	02	10-ago-15
1-H-1	Rev. 01	29-jul-16
1-H-2	02	10-ago-15
1-AP-1	02	10-ago-15
1-AP-2	02	10-ago-15
1-AP-3	02	10-ago-15
1-AP-4	02	10-ago-15
1-AP-5	Rev. 01	29-jul-16
1-AP-7	Rev. 01	29-jul-16
1-AP-8	Rev. 01	29-jul-16
Sección 2		
2-Portada-1	02	10-ago-15
2-GEN-1	02	10-ago-15
2-A-1	02	10-ago-15
2-A-2	02	10-ago-15
2-A-3	02	10-ago-15
2-D-1	02	10-ago-15
2-E-1	02	10-ago-15
2-E-2	02	10-ago-15
2-E-3	02	10-ago-15

Aprobado
Ing. Jorge Puquirre
Director Ejecutivo
AAC El Salvador

Firma: _____

AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL
DIRECCIÓN EJECUTIVA
REPÚBLICA DE EL SALVADOR EN LA AMÉRICA CENTRAL
EL SALVADOR, C.A.

Fecha: 16 / ago / 2016.

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS
LPE

PÁGINA	EDICIÓN / ENMIENDA	FECHA
2-F-1	02	10-ago-15
2-G-1	02	10-ago-15
2-AP-1	Rev. 01	29-jul-16
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----

PÁGINA	EDICIÓN / ENMIENDA	FECHA
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----
----	---	-----

Aprobado
Ing. Jorge Puquirre
Director Ejecutivo
AAC El Salvador

AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL
DIRECCIÓN EJECUTIVA
REPÚBLICA DE EL SALVADOR EN LA AMÉRICA CENTRAL
EL SALVADOR, C.A.

Firma: _____

Fecha: 16 / ago / 2016.

TABLA DE CONTENIDO

Portada	Portada-1
Registro de Ediciones Y Revisiones	RER-1
Preámbulo	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-2

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	1-B-1

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

RAC 13.205	Responsabilidad del 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 E INFORMES

RAC 13.305	Accidentes e incidentes graves de aeronaves de matrícula extranjera que se producen dentro del territorio salvadoreño	1-D-1
RAC 13.310	Accidentes o incidentes graves de aeronaves de matrícula salvadoreña que se producen en un estado no contratante o fuera del territorio de cualquier estado	1-D-4

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-8

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 del 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-4
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-2

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
RAC 13.715	Recomendaciones operacionales a organizaciones y a otros Estados	1-H-1
RAC 13.720	Sistema de notificación voluntaria	1-H-1
RAC 13.725	Reporte escrito	1-H-1

APENDICE A – FORMATO DEL INFORME FINAL **1-AP-1**

APENDICE B – PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES **1-AP-5**

SECCIÓN 2 – CIRCULARES DE ASESORAMIENTO

Presentación y Generalidades 2 GEN-1

SUBPARTE A.- APLICABILIDAD

MEI 13.015	Derechos y obligaciones del estado del explotador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas	2-A-1
CA 13.020 b) 1)	Orientación para determinar los daños de una aeronave	2-A-1
MEI 13.020 b) 13)	Definiciones Incidentes graves / Lista de ejemplos de incidentes graves.	2-A-2

SUBPARTE D – NOTIFICACIÓN E INFORME

MAC 13.305 a) 4) Notificación de accidentes e incidentes 2-D-1

MEI 13.305 a) 4) / 13.310 a) 1) Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes 2-D-1

SUBPARTE E - INVESTIGACIÓN

MAC 13.410 a) 8) Directrices sobre lectura y análisis de los registradores de vuelo. 2-E-1

MEI 13.410 a) Atribuciones generales de la Autoridad de Aviación Civil de El salvador para la investigación de accidentes e incidentes graves. 2-E-3

SUBPARTE F - INFORME FINAL

MEI 13.515 b)/13.515 e) INFORME FINAL. 2-F-1

MEI 13.515 f) / 13.515 g) / 13.715 Medidas de prevención de accidentes 2-F-1

SUBPARTE G - NOTIFICACIÓN DE DATOS SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES (NOTIFICACIÓN ADREP/ECCAIRS)

MEI 13.605 a) / 13.605 b) / 13.610 a) / 13.610 c) INFORME ADREP 2-G-1

APENDICE B - PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES 2-AP-1

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

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 18 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 *"Sin perjuicio de la responsabilidad de la Fiscalía General de la República, la AAC tendrá a su cargo la investigación de los accidentes e incidentes ocurridos en territorio salvadoreño",* 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 prescripto 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 posteriores a los accidentes e incidentes ocurridos dentro del territorio salvadoreño, inclúyase espacio aéreo, superficie terrestre y aguas territoriales. *La Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC*, está obligada a investigar los accidente e incidentes 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.

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

b) Para esta tarea se contará con personal calificado y de carácter permanente.

c) Concluida la investigación, determinará los posibles factores contribuyentes del incidente o accidente, emitiendo recomendaciones de seguridad para la prevención de sucesos similares en el futuro.

d) 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.

RAC 13.015 Especificaciones relativas al Estado del explotador

(Ver MEI 13.015.)

En la presente regulación, las especificaciones relativas al Estado del explotador se aplican únicamente cuando la aeronave está arrendada, fletada o intercambiada, y cuando el Estado no es el de matrícula, y se desempeña con actividades comerciales aeronáuticas, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula, se aplicarán de igual forma.

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:

1) Accidente:
(Ver CA 13.020 b) 1))

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, neumáticos, frenos, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones, o por daños a álabes del rotor principal, álabes 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.

ii). Se incluyen en esta definición los accidentes ocasionados por el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, como infecciosas, toxicas o radiactivas u otra no especificada. *(ver CA 13.020 b) 1))*

2) Aeronave:
Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacción del aire sobre su superficie aerodinámica y con propulsión propia o el aprovechamiento de corrientes de viento para su sustentación sobre la atmosfera terrestre.

3) 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.

4) Autoridad de investigación de accidentes (Unidad de investigación de accidentes e incidentes). es la autoridad designada por el Estado de El Salvador como la unidad encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto de la presente normativa.

5) Causa:
Acciones, omisiones, acontecimiento, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.

6) Estado de diseño:
El Estado o país que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

7) Estado de fabricación:
El Estado o país que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

8) Estado de matrícula:
El Estado o país 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).

9) Estado del explotador:
El Estado o país en el que está ubicada la oficina principal del explotador *(u operador aéreo)* o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador *(u operador aéreo).*

10) Estado del suceso:
El Estado o país en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

11) Explotador:

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

12) 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.

13) Incidente de aviación:

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.

14) 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. *(Ver MEI 13.020 b) 13)*

Nota 1.— La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.
Nota 2.— Hay ejemplos de incidentes e incidentes graves *(Ver MEI 13.020 b) 13)*

15) Informe preliminar:

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

16) 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 la seguridad operacional.

17) Investigador a Cargo:

Persona responsable por parte del Estado del suceso, que en razón de sus calificaciones, dentro de la organización de la AAC, delega la 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.

18) 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 hábiles 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.

19) Peso máximo:
Peso máximo certificado de despegue.

20) Programa estatal de seguridad operacional (SSP):
Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

21) Recomendación sobre seguridad operacional:
Propuesta de la autoridad encargada de la investigación de accidentes de, 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 emanadas de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

22) Registrador de vuelo:
Cualquier tipo de registrador o grabadora de cualquier tipo, instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

23) Representante acreditado:
Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado tiene establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

24) Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes:
Es la unidad especificada en la estructura orgánica de la AAC dedicada a la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

c) Abreviaturas:

1) AAC: Autoridad de Aviación Civil

2) ADREP: Datos de los reportes de accidentes *(**A**ccident/Incident **D**ata **REP**orting)*

3) COCESNA: Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

4) CVR: Grabador de Voces de Cabina *(**C**ockpit **V**oice **R**ecorder)*

5) ECCAIRS: Sistema de reportes de accidentes e incidentes del centro de coordinación Europeo *(**E**uropean **C**o-ordination **C**entre for **A**viation **I**ncident **R**eporting **S**ystem)*

6) FDR: Registrador de datos de vuelo *(**F**light **D**ata **R**ecorder)*

7) GRIAA: Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos

8) IC: Investigador a Cargo

9) LOAC: Ley Orgánica de Aviación Civil

10) OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

11) SAR: Búsqueda y Salvamento *(**S**earch **A**nd **R**escue)*

12) SDCPS: Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos (**S**afety **D**ata **C**ollection and **P**rocessing **S**ystems)

13) VDR: Grabadora de Datos de Video *(**V**ideo **D**ata **R**ecorder)*

RAC 13.025 Efectividad

La RAC 13 entra en vigencia a partir de su publicación, excepto los cambios (revisión 01) presentados a la edición 02 serán de aplicación obligatoria a partir del 10 de noviembre de 2016.

SUBPARTE B - GENERALIDADES

RAC 13.105 Objetivo de la investigación

a) El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes, determinando la posible causa de los mismos para evitar su repetición.

b) El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad. La finalidad de la investigación será:

1) Establecer las causas probables del accidente o incidente, las cuales servirán para que se puedan tomar medidas apropiadas a fin de evitar la repetición del accidente o incidente y de los factores que lo hicieron posible.

2) Emitir un informe final el cual incluirá las conclusiones respecto al accidente o incidente y las recomendaciones de seguridad operacional para evitar su repetición.

c) La investigación realizada por la AAC no será de carácter punitivo, ni de determinar responsabilidades, así todo trámite judicial o administrativo para atribuir culpabilidades o responsabilidades ha de ser independiente de cualquier investigación que se efectué conforme a las disposiciones de la presente regulación.

d) La unidad de investigación de accidentes desarrollara la investigación de accidentes e incidentes independiente de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.

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

a) El Encargado de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC será el Investigador a Cargo durante el desarrollo de la investigación y podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación, para esto se deberá contar con procedimientos detallados en el Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC.

b) Durante el desarrollo de una investigación, se debe de apoyar en los distintos Departamentos que conforman la AAC para crear un equipo de Investigadores que participarán en la investigación de acuerdo a sus especialidades.

c) 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 suceso.

RAC 13.115 Financiamiento de la Investigación

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

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

RAC 13.205 Responsabilidad del Estado del Suceso

a) La AAC de El Salvador es la responsable de investigar todo accidente o incidente ocurrido dentro del territorio salvadoreño, para lo cual la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC, se encargará de efectuar la investigación a fin de determinar la causa probable y de emitir las recomendaciones en base al resultado de la investigación.

b) 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.

c) La AAC de El Salvador, tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluye protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometa robos o se causen deterioros.

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

a) 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.

b) 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 13.215 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 sea posible 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, su contenido, 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 perimirlo.

RAC 13.220 Entrega de los restos y partes de la aeronave

Los restos de la aeronave, grabaciones, correo y carga en custodia de la AAC de El Salvador, solo podrán ser entregados a sus propietarios, cuando la investigación haya terminado y el proyecto de informe final haya sido publicado de manera oficial. Para esto, la AAC de El Salvador hará entrega mediante acta levantada al efecto por la Gerencia Legal, previa solicitud por escrito dirigida al Director Ejecutivo de la AAC por parte del interesado.

SUBPARTE D - NOTIFICACIÓN E INFORMES

RAC 13.305 Accidentes e incidentes graves de aeronaves de matrícula extranjera que se producen dentro del territorio salvadoreño

(Ver MAC 13.305 a) 4))
(Ver MEI 13.305 a) 4) / 13.310 a) 1))

a) Responsabilidad del Estado del suceso

1) Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente aéreo que haya ocurrido dentro del territorio salvadoreño, deberá notificar a la Autoridad Militar, Policial o Judicial más próxima, dicha Autoridad a su vez está obligada a comunicar los hechos a la AAC con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga.

2) Las autoridades de aeródromos; propietarios, pilotos u operadores de aeronaves civiles de matrícula extranjera, incluyendo aeronaves de matrícula salvadoreña y todo explotador salvadoreño de aeronaves civiles, informarán a la AAC por el medio más adecuado y dentro de las 24 horas posteriores al accidente, incidente o irregularidades que sufran sus aeronaves dentro del territorio salvadoreño. Asimismo, deberán de elaborar un reporte escrito de los hechos y circunstancias asociadas al percance que sean de su conocimiento dentro de los 10 días hábiles siguientes al suceso.

3) Si durante el desarrollo de la investigación se tiene información o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, la AAC informará de esto a las autoridades aeronáuticas de los Estados interesados y debe de incorporar al equipo de investigación al Jefe del Departamento de Seguridad Aeroportuaria.

4) Envío
(Ver MAC 13.305 a) 4))
(Ver MEI 13.305 a) 4) / 13.310 a) 1))

i). La AAC de El Salvador enviará una notificación de un accidente o incidente grave *ocurridos dentro del territorio salvadoreño* con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

(A). al Estado de matrícula;

(B). al Estado del explotador;

(C). al Estado de diseño;

(D). al Estado de fabricación; y

(E). a la OACI, en el caso de que la aeronave correspondiente posea un masa máxima de más de 2,250 kg o se trate de un avión turborreactor;

ii). Cuándo La AAC de El Salvador no esté enterado de un incidente grave, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda y pertenezca a los estados

miembros de OACI, enviará una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso. Esto en concordancia a lo establecido en el anexo-13 de la OACI.

iii). El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirá en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido de que se disponga”. Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.

iv). La disposición con respecto a la notificación de la fase de peligro (o fase de alarma) al Estado de matrícula por parte del centro coordinador de salvamento, figura en el RAC 12.

5) 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). INCID, en el caso de incidentes graves;

(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 lo 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 grave;

(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, sobrevivientes; otros como consecuencia del accidente hayan fallecido en tierra y/o gravemente heridos;

(I). lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, 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 grave, 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.

ii). La abreviatura de 4 letras “YLYX”, junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de 8 letras para los mensajes enviados por la AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación. El indicador de destinatario no puede usarse cuando los mensajes se cursan por el servicio público de telecomunicaciones, debiendo sustituirlo por la dirección postal o telegráfica.

iii). Los indicadores de destinatario, de 8 letras, y las correspondientes direcciones postal y telegráfica, cuando han sido comunicadas a la OACI, figuran en el documento Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (Doc. 8585).

iv). El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación Parte I — Organización y planificación (Doc. 9756) contiene texto de orientación que se refiere a la preparación de los mensajes de notificación y a los arreglos que han de concertarse para su pronta entrega al destinatario.

6) Idioma

La notificación se preparará en *idioma español*, sin ocasionar demoras excesivas. Siempre que sea posible, *se podrá elaborar en idioma inglés* tomando en cuenta el idioma del receptor o receptores, sin ocasionar demoras excesivas.

7) 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 del estado de matrícula del estado, del explotador, del estado de diseño y del estado de fabricación.

1) Información — Participación

El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave.

2) Suministro de información

i). Al recibirse la notificación, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán a *La AAC de El Salvador* , tan pronto como les sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto a la

aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y la de su tripulación. Cada Estado informará igualmente *a La AAC de El Salvador*, 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 *a El Salvador*, la fecha prevista de su llegada.

ii). De conformidad con *RAC 13.415 a) 1),* el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación.

iii). De conformidad con *RAC 13.415 a) 5)*, se señala a la atención del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación su obligación de nombrar 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. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación.

3) Información sobre mercancías peligrosas

Al recibir la notificación, el Estado del explotador suministrará, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

RAC 13.310 Accidentes o incidentes graves de aeronaves de matrícula salvadoreña que se producen en un estado no contratante o fuera del territorio de cualquier estado

(Ver MEI 13.305 a) 4) / 13.310 a) 1))

a) Responsabilidad del Estado de matricula

1) Envío de Notificación
(Ver MEI 13.305 a) 4) / 13.310 a) 1))

i). Cuando *el Estado de matrícula* instituye la investigación de un accidente o incidente grave, *de una aeronave, el Estado de matrícula*, 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 un peso máximo superior a 2,250 kg, o se trate de un avión turborreactor.

ii). La AAC de El Salvador deberá de informar su intención de participar en la investigación al Estado de suceso, detallando las personas designadas que asistirán a la investigación.

iii). El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirán, en la mayoría de los casos, “el medio más apropiado y rápido de que se disponga”. Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.

iv). La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro al Estado de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figura en el RAC ATS.

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

1) Información-participación.

El Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave *(véase RAC 13.305 a) 4))*

2) Notificación.

i). Al recibir la notificación, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán, *a el 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 o incidente grave. *El Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación* comunicarán al Estado de matrícula si tienen 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*. Esto será coordinado cuando el Estado de suceso ha notificado que acepta la participación de los representantes acreditados y sus asesores.*

ii). De conformidad con *RAC 13.415 a) 1),* el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación.

iii). De conformidad con *RAC 13.415 a) 5)*, se señala a la atención del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación su obligación de nombrar 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. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación.

3) Informe de mercancías peligrosas.

Al recibir la notificación, el Estado del explotador suministrará 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 dentro del territorio de un estado contratante

1) Investigación de Accidente

i). *El Estado de suceso*, instituirá una investigación por medio de la *Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC,* para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizar la investigación; pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado, *entidad* u organización regional de investigación de accidentes y/o incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.

ii). En todo caso, *El Estado de suceso*, empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación al ser delegada.

2) Investigación de Incidente grave

i). *El Estado de suceso*, instituirá una investigación por medio de la *Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC*, para determinar las circunstancias del incidente grave y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado, *entidad* u organización regional de investigación de accidente y/o incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.

ii). En todos los casos, *el Estado de suceso*, empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación por todos los medios disponibles.

3) Investigación de Incidente grave. Aeronave con masa máxima superior a 2,250 Kg.

i). *El Estado de suceso*, instituirá una investigación por medio de la *Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes*,, para determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga un peso máximo superior a 2,250 kg. *Dicho Estado,* podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado, entidad u organización regional de investigación de accidentes y/o incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el *Estado de suceso* empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

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 suceso.

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

1) Aeronave de matrícula salvadoreña u operador salvadoreño
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 Estado de matrícula*, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, deberá 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 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, 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
Los Estados más próximos al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales proporcionarán la ayuda que puedan y, del mismo modo, responderán a las solicitudes del Estado de matrícula.

3) 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 Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, deberían procurar 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 mutuos.

RAC 13.410 Organización y realización de la investigación
(Ver MEI 13.410 a))
(Ver MAC 13.410 a) 8))
(Ver Apéndice B)

a) Responsabilidad de La AAC de El Salvador
(Ver MEI 13.410 a))

1) Generalidades-Independencia técnica

i). *La AAC de El Salvador por medio de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes, será la encargada de la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves con matricula salvadoreña y extranjeras que ocurran dentro de la frontera de El Salvador, esto incluye el espacio aéreo, superficie terrestre y el mar territorial, para lo cual contará con personal calificado y de carácter permanente*, gozará de total independencia *técnica y administrativa* para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en la esta regulación *con el fin de evitar conflicto de intereses*. 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). si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;

(D). de ser posible, la determinación de las *posibles* causas y/o factores contribuyentes; y

(E). 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, se espera obtener de la investigación recomendaciones para mejorar la seguridad operacional.

iii). *La presente regulación no impide o limita a La AAC de El Salvador que realice la investigación o solicite la asistencia de expertos técnicos de otros estados, incluyendo fabricantes, explotadores, pilotos y personal del Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos 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). Puede lograrse la separación si la investigación la realizan expertos de las autoridades estatales 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

i). La Unidad 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.

ii). En el Manual de Investigación de Accidentes (AAC-SSV-073-M) se proporciona orientación relativa a las políticas y procedimientos para las investigaciones

4) Acceso ilimitado a la información

i). La AAC de El Salvador cumplirá, y otros estados deberán asegurar que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de esta Regulación y el anexo-13 sean independientes a todo conflicto de intereses. También, los investigadores tendrán acceso ilimitado a todo el material probatorio, sin demora, de acuerdo a lo prescrito en el Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil Art.137.

ii). La AAC garantizará la cooperación entre su unidad encargada 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.

5) Investigador a Cargo — Designación

La AAC de El Salvador por medio de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes, designará al Investigador a Cargo (IC) de la AAC, que ha de encargarse de la investigación técnica y operacional, *para que la investigación se inicie* inmediatamente.

6) Investigador a Cargo — Acceso y control

El Investigador a Cargo (IC), tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros de las comunicaciones de *los Servicios de Tránsito Aéreo*, 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) Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes

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 (IC).*

8) Lectura de los registradores de vuelo en otros Estados

(Ver MAC 13.410 a) 8))

i). En el caso de que no se pueda contar con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, *La Unidad de Investigación de Accidentes de La AAC de El Salvador*, utilizará 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.

ii). En el RAC-ATS figuran los requisitos relativos al registro de datos radar y comunicaciones ATS.

9) Autopsias

i). *La Unidad 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 *o familiarizado con el Manual de Medicina en aviación Civil de la OACI (Doc.* 8984*) y* 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*

(A). Cuando corresponda, *la Unidad de Investigación de Accidentes de La AAC de El Salvador,* coordinará, la realización del examen médico necesarios de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, esta actividad se efectuaría por un médico, preferentemente con experiencia *o familiarizado con el Manual de Medicina en aviación Civil de la OACI (Doc.* 8984*) y* en investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible.

(B). En caso de accidente o incidente grave dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y sicológica 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 (IC), cuando corresponda, también se solicitará; pruebas de alcohol y drogas.

10) Coordinación — Autoridades judiciales
(Ver Apéndice B)

i). La Unidad de Investigación de Accidentes e incidentes de la AAC de El Salvador, la cual realiza la investigación reconoce la necesidad de coordinación entre el Investigador a Cargo 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.

ii). La responsabilidad que tiene el Estado del suceso, de hacer esa coordinación, se especifica en *RAC 13.405 a) 1)*.

iii). Todo conflicto posible entre las autoridades que realicen la investigación y las judiciales, con relación a la custodia de los registradores de vuelo y de sus datos, podrá resolverse haciendo que un oficial de la autoridad judicial lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia.

iv). Todo posible conflicto entre las autoridades que realicen la investigación y las autoridades judiciales, con respecto a la custodia de los restos de la aeronave, podrá resolverse haciendo que un oficial de la autoridad judicial vaya con los restos de la aeronave al lugar del examen y esté presente en dicho examen cuando se requiere una modificación de la condición de los restos, manteniendo así su custodia.

11) Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación y autoridades judiciales
Si en el curso de una investigación se determina o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el Investigador a Cargo (IC) tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación y autoridades judiciales de los estados interesados en la investigación.

12) Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

i). *La Unidad 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 por la AAC determine, de conformidad con que la legislación nacional y de acuerdo al apéndice B y 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 la unidad 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). Datos incluidos en la divulgación de la información

(A). 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.

(B). Los registros citados anteriormente en la RAC 13.410 a) 12) i), que 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

iii). No revelación de nombres

La autoridad encargada de la investigación de un accidente o incidente no revelará al público en el informe final, los nombres de las personas y/o los testigos relacionados con el accidente o incidente.

iv). La AAC asegurará que las solicitudes de registros que estén bajo la custodia o control de la unidad encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible; y conservará únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.

v). 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.

vi). La AAC adoptará medidas para cerciorarse de que no se divulgue al público un proyecto de informe final cuando sea expedido o recibido. (Ver Apéndice B para otras disposiciones sobre protección de los registros sobre investigaciones de accidentes e incidentes)

13) Reapertura de la investigación

i). Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, el Estado que haya realizado la investigación deberá proceder a reabrirla. Sin embargo, cuando el Estado que haya realizado la investigación no sea el que la instituyó, este Estado 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) Responsabilidad de Todo, otro Estado

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, determinando las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla.

2) Información de servicios e instalaciones
La AAC de El Salvador, cuyas instalaciones o servicios que hayan sido utilizados, o normalmente podrían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente, facilitará toda la información pertinente que posea, al Estado que realiza la investigación.

c) Responsabilidad de la AAC de El Salvador y del 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 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, el Estado de matrícula y el Estado del explotador proporcionarán 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) Derecho a nombrar un representante acreditado
i). El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación.

ii). Nada en esta regulación trata de impedir que el Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave soliciten participar en la investigación del accidente.

2) Derecho a nombrar un asesor

i). El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.

ii). Derecho a invitar al explotador
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 señalados en esta regulación.

3) Derecho del Estado de diseño y Estado de fabricación a nombrar asesores

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.

4) Derecho a invitar Organizaciones encargadas del diseño tipo y montaje final
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, sujetas a los procedimientos señalados en esta regulación.

5) Obligaciones de los Estados a designar un Representante Acreditado

i). Cuando La AAC de El Salvador, realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2,250 kg, solicite expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, los Estados interesados designarán cada uno un representante acreditado.

ii). Nada de lo dispuesto en la *RAC 13.415 a) 5) i)* trata de impedir que el Estado que realice la investigación solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave que nombre representantes acreditados cuando el Estado que realiza la investigación considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.

iii). Nada de lo dispuesto en *RAC 13.415 a) 5) i)* trata de impedir que el Estado que realice una investigación solicite al Estado de diseño y al Estado de fabricación que presten ayuda en la investigación de accidentes 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 *a 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 compartición de códigos o asociados en alianzas del explotador, podrá también ser invitado a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

c) Prerrogativa del representante acreditado y sus asesores

1) Asesores

i). Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

(A). Nada en las disposiciones anteriores trata de impedir que un Estado que participa en una investigación solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia y nombre a tales personas como asesores de su representante acreditado.

(B). La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, está prevista en el Anexo 9 — Facilitación. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada.

ii). Representantes Acreditados y sus asesores
A los asesores que ayuden a los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la investigación, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

2) Participación en la investigación

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 (IC), 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, puede limitarse a

aquellas cuestiones 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 en el Estado en que se realiza la investigación o parte de ella.

(B). No es necesario que la reunión y registro de información se aplace hasta la llegada del representante acreditado.

(C). Nada en esta norma impide que el Estado que realice la investigación confiera en materia de participación prerrogativas adicionales a las enumeradas.

(D). Los documentos pertinentes aludidos en el apartado e) también incluyen documentos tales como los informes sobre exámenes de componentes o estudios realizados en el marco de la investigación.

3) Obligaciones de los Representantes Acreditados y sus asesores

i). Los representantes acreditados y sus asesores:

(A). proporcionarán a la Unidad 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 (IC) 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 el Estado que realice la investigación, ni que los representantes acreditados informen a sus respectivos Estados para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.

d) Participación de estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales 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; y

(C). recibir copia del informe final.

ii). Esto no impedirá que el Estado también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con sobrevivientes de ese Estado.

iii). De igual manera, cuando sea de interés para El Salvador por verse involucradas personalidades salvadoreñas importantes, o han fallecido o sufrido lesiones graves en el accidente grupos de personas salvadoreñas, La AAC de El Salvador solicitará al Estado que realiza la investigación la participación en la misma, para el cual nombrará un representante acreditado, quien debería tener las mismas prerrogativas mencionadas anteriormente.

iv). La AAC de El Salvador, utilizará como material de orientación la Circular 285 de la OACI proporcionar la orientación sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aeronaves y sus familias.

2) Divulgación de la información

La AAC de El Salvador, deberá 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 de la presente regulación, pero podrá adaptarse según las circunstancias particulares del accidente o incidente. *(Ver apéndice A)*

RAC 13.510 Divulgación de la información — Consentimiento

a) El Investigador a Cargo, los investigadores, los representantes acreditados y sus asesores, 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.

b) El proyecto de informe final por parte de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de La AAC de El Salvador, será presentado al Director Ejecutivo de La AAC de El Salvador y posteriormente será difundido o hecho público, con sus recomendaciones de seguridad operacional.

RAC 13.515 Responsabilidad del estado que realiza la investigación

a) Consultas del proyecto de informe final a los Estados

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 sección 2, Subparte E* de esta regulación.

2) En el caso de que *La AAC de El Salvador*, reciba comentarios en un plazo de 60 días hábiles a partir desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia los comentarios recibidos o bien, si lo desea el Estado que formulo los comentarios, los adjuntará a dicho informe, si *La AAC de El Salvador* no recibe comentarios en los mencionados 60 a contar desde la fecha de la primera carta de envío, *el informe se* trasladará y aprobará por Dirección Ejecutiva y se 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). Nada de lo que figure en la presente regulación está destinado a impedir que *La AAC de El Salvador*, consulte a otros Estados, tales como aquéllos 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). Convendría que para el envío del proyecto de informe final a los Estados destinatarios, el Estado que realiza la investigación utilice el medio más adecuado y más rápido disponible, tal como facsímile, correo electrónico, servicio de mensajería o correo urgente.

iv). Las recomendaciones sobre seguridad operacional previstas deben incluirse en el proyecto del informe final.

3) La AAC de El Salvador podrá no adoptar todas las recomendaciones y comentarios recibidos, para lo cual podría notificar las razones por las cuales no se tomaron en cuenta al Estado correspondiente.

4) De igual manera, La AAC de El Salvador podrá hacer recomendaciones con las debidos fundamentos al proyecto de informe final presentado por el Estado que realiza una investigación, dichas recomendaciones deberán de ser enviadas al Estado responsable de la investigación en un plazo no mayor de 60 días hábiles a partir de la fecha de recibido el informe.

5) Comentarios del explotador
La AAC de El Salvador enviará, si es posible, 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.

6) Comentarios de las organizaciones responsables del tipo de diseño y montaje final
La AAC de El Salvador enviará, si es posible, 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
(Ver RAC MEI 13.515 b) / 13.515 e))
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 del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y

8) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

c) Difusión pública del informe final

En pro de la prevención de accidentes, *La AAC de El Salvador* pondrá a disposición del público el informe final, de ser posible, en un plazo de 12 meses.

d) Declaración provisional del informe final no publicado en el plazo de 12 meses

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 tema o cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

e) Envío a la Organización de Aviación Civil Internacional

(Ver RAC MEI 13.515 b) / 13.515 e))

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.

f) Recomendaciones en materia de seguridad operacional

(Ver RAC MEI 13.515 f) / 13.515 g) / 13.715)

1) *La Unidad 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 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, debe darse precedencia al Estado que realiza la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación pueden formular dichas recomendaciones después de coordinarse con el Estado que realiza la investigación.

g) Envío de recomendaciones en materia de seguridad operacional

(Ver RAC MEI 13.515 f) / 13.515 g) / 13.715)

1) *La AAC de El Salvador* enviará, de ser necesario, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional emanadas 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.

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 hábiles 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) Nada de lo expuesto en esta regulación está destinado a impedir que el Estado que realiza la investigación formule propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones sobre seguridad operacional.

b) Registro de recomendaciones

La AAC de El Salvador o cualquier otro Estado que formule una recomendación en materia de seguridad operacional se regirá por esta regulación para registrar las respuestas a dicha recomendaciones.

c) Seguimiento a recomendaciones

1) *La AAC de El Salvador*, cuando reciba una recomendación en materia de seguridad operacional, por parte de otro Estado contratante, se regirá por esta regulación para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación

2) Cuando *La AAC de El Salvador* reciba una recomendación en materia de seguridad operacional, será la encargada de vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

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 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) Notificación de accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg
(Ver MEI 13.605 a) / 13.605 b) / 13.610 a) / 13.610 c))
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) Notificación de accidentes de aeronaves de 2,250 kg o meno
(Ver MEI 13.605 a) / 13.605 b) / 13.610 a) / 13.610 c))

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) Envió del informe preliminar
El informe preliminar se enviará a la *Dirección Ejecutiva de La AAC de El Salvador* por correo electrónico, facsímile o correo aéreo dentro de los 30 días hábiles 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) Envió de informe de accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg
(Ver MEI 13.605 a) / 13.605 b) / 13.610 a) / 13.610 c))

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 deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a lo disponible en el informe sobre los datos del accidente o incidente de aviación.

c) Envió de informe de incidentes de aeronaves de más de 5,700 kg
(Ver MEI 13.605 a) / 13.605 b) / 13.610 a) / 13.610 c))

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* 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

La AAC de El Salvador mediante la Unidad del Programa Seguridad Operacional del Estado, se encargará de la aplicación del SSP, tendrá acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en el *RAC 13.705* en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

RAC 13.715 Recomendaciones operacionales a organizaciones y a otros Estados

(Ver RAC MEI 13.515 f) / 13.515 g) / 13.715)

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.

RAC 13.720 Sistema de notificación voluntaria

a) La AAC de El Salvador, establecerá un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional y de riesgos potenciales que no son captadas por el sistema de notificación obligatoria de incidentes.

b) También se deberá establecer los sistemas de procesamiento de datos de seguridad operacional en concordancia con *RAC 13.705* y *RAC 13.710*

c) Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y se protegerán las fuentes de la información.

d) La AAC de El Salvador, establecerá un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.

RAC 13.725 Reporte escrito

Los propietarios, pilotos u operadores de aeronaves darán parte inmediatamente y por el medio adecuado y más rápido disponible a la AAC de los accidentes, incidentes o irregularidades que sufran sus aeronaves; así como un reporte escrito de los hechos y circunstancias asociadas al percance que sean de su conocimiento dentro de los 10 días hábiles siguiente al suceso.

APENDICE A - FORMATO DEL INFORME FINAL

(Ver Subparte F)

a) Finalidad

1) Este formato tiene por finalidad presentar el informe final de manera apropiada y uniforme de acuerdo a lo establecido en el anexo 13 de la OACI, sin embargo podría adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.

2) En el *Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos*, se encontrarán indicaciones detalladas para completar cada sección del informe final.

b) Formato

1) **Título.** El informe final deberá llevar un título que comprenda:
Nombre del explotador; fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave; lugar y fecha del accidente o incidente.

2) **Sinopsis.** A continuación del título figura una sinopsis en la que se describe brevemente toda la información pertinente relativa a la:
Informe Final del accidente a las autoridades nacionales y a autoridades extranjeras; identificación de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y representación acreditada; organización y marcha de la investigación; autoridad que envía el informe y fecha de publicación; y termina con un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

3) **Cuerpo.** El cuerpo del informe final comprende los siguientes títulos principales:

i). Información sobre los hechos *(Ver apéndice A c))*
ii). Análisis *(Ver apéndice A d))*
iii). Conclusiones *(Ver apéndice A e))*
iv). Recomendaciones sobre seguridad *(Ver apéndice A f))*

y cada título consiste en un cierto número de subtítulos, como se indica a continuación:

4) **Apéndices o anexos:** Los que corresponda.

La preparación del informe final utilizando el presente modelo contendrá:

i). incluir bajo el título correspondiente toda la información pertinente para comprender la información sobre los hechos, los análisis y las conclusiones;

ii). cuando no se disponga de información con respecto a algún punto de 1., del cuerpo del informe final “Información sobre los hechos”, o cuando la misma no sea pertinente a las circunstancias que dieron lugar al accidente, incluir una nota con este objeto en la sub-sección que corresponda.

c) Información sobre los hechos
(Ver Apéndice A b) 3) i))

1) **Reseña del vuelo.** Breve descripción que contenga la información siguiente:

i). Número del vuelo, tipo de operación, último punto de salida, hora de salida (local y UTC), y punto de aterrizaje previsto.

ii). Preparación del vuelo, descripción del vuelo y de los sucesos que condujeron al accidente, incluida la reconstrucción de la parte de la trayectoria de vuelo pertinente, si es apropiado.

iii). Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local y UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche.

2) **Lesiones a personas.** Consíganse los datos siguientes, (en números):

Lesiones	**Tripulación**	**Pasajeros**	**Otros**	**Totales**
Mortales				
Graves				
Leves/Ninguna				
Totales				

Nota. — Las lesiones mortales incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente. La lesión grave se define en la RAC 13.020 de esta regulación.

3) **Daños sufridos por la aeronave.** Breve exposición de los daños sufridos por la aeronave en el accidente (destruida, con graves daños, con ligeros desperfectos o intacta).

4) **Otros daños.** Breve descripción de los daños sufridos por objetos que no sean la aeronave.

5) Información sobre el personal:

i). Información pertinente relativa a cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo: edad, validez de las licencias, habilitaciones, revisiones reglamentarias, experiencia de vuelo (total y por tipo) e información pertinente sobre las horas de servicio.

ii). Breve reseña de los títulos y experiencia de los demás tripulantes.

iii). Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento, etc., cuando corresponda.

6) Información sobre la aeronave:

i). Breve descripción sobre las condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave (deberá incluirse una indicación de las deficiencias conocidas con

anterioridad al vuelo y de las surgidas durante el mismo, en el caso de que hayan tenido influencia en el accidente).

ii). Breve exposición sobre la performance, si es pertinente, y respecto a si la masa y el centro de gravedad se hallaban dentro de los límites prescritos, durante la fase de operación en que ocurrió el accidente. (De no ser así y en el caso de que hubiesen tenido influencia en el accidente, se debe detallar.)

iii). Tipo de combustible utilizado.

7) Información meteorológica:

i). Breve exposición del estado atmosférico correspondiente a las circunstancias, incluidos el pronóstico y las condiciones reales, indicando la información meteorológica de que disponía la tripulación.

ii). Condiciones de la luz natural en el momento de producirse el accidente (luz del sol, luz de la luna, crepúsculo, etc.).

8) **Ayudas para la navegación.** Información pertinente sobre las ayudas para la navegación, comprendidas las ayudas para el aterrizaje, tales como ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ayudas terrestres visuales, etc., y su eficiencia en aquel momento.

9) **Comunicaciones.** Información pertinente sobre las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico y del servicio fijo aeronáutico y su eficacia.

10) **Información de aeródromo.** Información pertinente referente al aeródromo, a sus instalaciones y servicios y al estado de los mismos, o al área de despegue o de aterrizaje, si no se tratara de un aeródromo.

11) **Registradores de vuelo.** Ubicación del registrador de vuelo en la aeronave, su estado después de recuperado y datos pertinentes facilitados por el mismo.

12) **Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.** Información general sobre el lugar del accidente y la forma y ubicación en que quedaron distribuidos los restos; fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrectos de los componentes. No se suelen dar detalles referentes al lugar y estado de los diferentes elementos, a no ser que sea necesario indicar una rotura de la aeronave sobrevenida con anterioridad al impacto. Los diagramas, cartas y fotografías pueden incluirse en esta sección o agregarse en los apéndices.

13) **Información médica y patológica.** Breve descripción de los resultados de la investigación emprendida y datos pertinentes obtenidos de ella.

Nota. — La información de carácter médico relacionada con las licencias de la tripulación de vuelo debe incluirse en c) 5) del apéndice A —Información sobre el personal.

14) **Incendio.** En el caso de que se hubiese declarado un incendio, información sobre las causas del mismo y sobre el equipo extintor utilizado, así como de su eficacia.

15) ***Sobrevivencia.*** Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en que se hallaban la tripulación y pasajeros en relación con las heridas sufridas; rotura de estructuras tales como asientos y herrajes de fijación de los cinturones de seguridad.

16) **Ensayos e investigaciones.** Breve indicación de los resultados de los ensayos e investigaciones que haya sido necesario practicar.

17) **Información orgánica y de dirección**. Información pertinente de las entidades y administraciones que influyen en las operaciones de las aeronaves. Las entidades comprenden, por ejemplo, el explotador; los servicios de tránsito aéreo, los organismos que prestan servicios de aerovías, aeródromo y meteorológicos; y las autoridades normativas. La información podría incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, la estructura y funciones de las entidades, sus recursos, situación económica, criterios y normas administrativas y su marco normativo.

18) **Información adicional.**

19) Otra información pertinente no incluida en los incisos *c) 1) a c) 7) del apéndice A.*

20) **Técnicas de investigación útil o eficaz.** Cuando se hayan utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la razón del empleo de esas técnicas, y menciónense al mismo tiempo sus características principales, así como al describir los resultados en los incisos apropiados del *c) 1) a c) 18) del apéndice A*.

d) Análisis

(Ver apéndice A b) 3) ii))

Analícese, según proceda, únicamente la información documentada en el inciso *c) del apéndice A*. — Información sobre los hechos, y que sea pertinente para la determinación de las conclusiones, causas y/o factores contribuyentes.

e) Conclusiones

(Ver apéndice A b) 3) iii))

Enumérense las conclusiones, causas y/o factores contribuyentes establecidos en la investigación. La lista de las causas y/o factores contribuyentes debería comprender tanto las causas inmediatas como las otras más profundas endémicas del sistema y/o los factores contribuyentes.

f) Recomendaciones sobre Seguridad Operacional

(Ver apéndice A b) 3) iv))

Formúlese brevemente, como proceda, toda recomendación efectuada con el objeto de prevenir un accidente e identifíquense las medidas que en materia de seguridad operacional se hayan aplicado.

g) Apéndices o Anexos.

Inclúyase, si procede, cualquier otra información pertinente que se considere necesaria para la comprensión del informe.

APÉNDICE B. 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 unidad 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) registro(s) se refiere a uno o varios de 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 sobre-escritura, 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), la AAC 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 deberá estar convencida de que, sin dicho registro, no puede determinarse algún hecho esencial en cuestión en el proceso. (Ver CA Apéndice B d) 1))

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. (Ver CA Apéndice B d) 2))

e) REGISTROS DE DECISIONES
(Ver CA al Apéndice B e))

La autoridad competente debería 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
(Ver CA Apéndice B f))
A fin de limitar el uso del informe final para fines que no sean la prevención de accidentes e incidentes, los Estados deberían 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, la AAC deberá considerar no obligar al personal de investigación a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios.

SECCION 2
CIRCULARES DE ASESORAMIENTO (CA)

RAC 13
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES
SECCIÓN 2 – CIRCULARES DE ASESORAMIENTO

a) General.

1) Esta sección contiene los Medios Aceptables de Cumplimiento (MACs) y el Material Explicativo e Interpretativo (MEI), que han sido aprobados para ser incluidos en la RAC 13.

2) Si un párrafo específico no tiene CA, MAC o MEI, se considera que dicho párrafo no requiere de ellas.

a) Presentación.

1) Las numeraciones precedidas por las abreviaciones CCA, MAC o MEI indican el número del párrafo RAC 13 a la cual se refieren.

2) Las abreviaciones se definen como sigue:

i). **Circulares de Asesoramiento (CA):** Texto asociado a los requisitos de una RAC, para clarificar y proporcionar guías para su aplicación. Contiene explicaciones, interpretaciones y/o métodos aceptables de cumplimiento.

ii). **Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC):** Ilustran los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para cumplir con un párrafo específico de la RAC 13.

iii). **Material Explicativo e Interpretativo (MEI):** Ayudan a explicar el significado de una regulación.

SUBPARTE A.- APLICABILIDAD

MEI 13.015 Derechos y obligaciones del estado del explotador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas

(Ver RAC 13.015)

a) Las normas y métodos recomendados del Anexo 13 de la OACI — Investigación de accidentes e incidentes de aviación se elaboraron cuando los Estados de matrícula y el Estado del explotador eran normalmente el mismo. Últimamente, sin embargo, se conciertan mundialmente acuerdos de arrendamiento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales, de modo que, en muchos casos, el Estado del explotador no es el Estado de matrícula.

b) Los acuerdos de arrendamiento o intercambio incluyen algunas veces el suministro de tripulaciones de vuelo por el Estado de matrícula. Sin embargo, más a menudo, el Estado del explotador proporciona las tripulaciones de vuelo, y las aeronaves se explotan con arreglo a la legislación nacional del Estado del explotador. Igualmente, de estos acuerdos surge una variedad de arreglos de aeronavegabilidad de las aeronaves. La responsabilidad en lo relativo a aeronavegabilidad puede corresponder, entera o parcialmente, al Estado del explotador o al Estado de matrícula. Algunas veces el operador, obrando de conformidad con el sistema del control de aeronavegabilidad especificado por el Estado de matrícula, se hace cargo del mantenimiento y de conservar los respectivos registros.

c) Cuando ocurra un accidente o incidente, es importante que todo Estado que haya asumido la responsabilidad de la seguridad operacional de una aeronave tenga derecho a participar en la investigación, al menos por lo que respecta a esa responsabilidad. Asimismo, es importante que el Estado que realice la investigación disponga rápidamente de todos los documentos y demás información pertinente.

d) En los casos en que no se pueda establecer sin lugar a dudas que el accidente o incidente tuvo lugar en el territorio de otro Estado, el Estado del explotador, previa consulta al Estado de matrícula, debería aceptar la responsabilidad total o parcial por la realización de la investigación.

CA 13.020 b) 1) Orientación para determinar los daños de una aeronave

(Ver RAC 13.020 b) 1))

a) Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente aunque el daño se limite al motor.

b) La pérdida del capó del motor (cubierta o partes internas), o componentes del inversor, que no generen más daños en la **aeronave no se considera accidente.**

c) Los sucesos en que álabes del compresor o turbina, u otros componentes internos del motor, son eyectados a través de la tobera del motor **no se consideran accidentes.**

d) Un radomo hundido o faltante, **no se considera accidente**, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas.

e) 5. La falta de flaps, aletas hipersustentadoras y otros dispositivos de aumento de la sustentación, dispositivos de extremo de ala, etc., permitidos para despachar con arreglo a la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL), **no se considera accidente.**

f) Retracción del tren de aterrizaje o aterrizaje sin desplegar el tren, que resulte solamente en abrasión del revestimiento de la aeronave. Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, o parchado, y luego se realiza más trabajo para hacer una reparación permanente, el suceso **no se clasificaría como accidente.**

g) Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso **se considera accidente**.

h) La extracción de componentes para inspección después de un suceso, como la extracción preventiva de una pata del tren de aterrizaje después de una salida de pista a baja velocidad, aunque entrañe considerable trabajo, **no se considera accidente** a menos que se encuentren daños importantes.

i) Los sucesos que involucren una evacuación de emergencia **no se consideran accidentes**, a menos que alguna persona sufra lesiones graves o la aeronave haya experimentado daños importantes.

Nota 1. — En relación con una aeronave que sufre daños que afectan adversamente a su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, la aeronave puede haber aterrizado en condiciones de seguridad operacional, pero no puede ser despachada para un nuevo vuelo en condiciones de seguridad operacional sin efectuarse reparaciones.

Nota 2. — Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad operacional después de reparaciones menores y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para hacer una reparación permanente, el suceso **no se clasificaría como accidente**. Análogamente, si la aeronave puede despacharse con arreglo a la CDL sin el componente afectado, faltante o fuera de funcionamiento, la reparación no se juzgaría importante y en consecuencia, el suceso no se consideraría accidente.

Nota 3. — El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no debería utilizarse como única guía para determinar si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente. Análogamente, una aeronave puede considerarse como "pérdida de casco" porque su reparación no resulta económica, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente.

MEI 13.020 b) 13) Definiciones Incidentes graves / Lista de ejemplos de incidentes graves.

(Ver RAC 13.020 b) 13))

La presente CA es material explicativo sobre los Incidentes graves.

a) En la sección-1, sub parte A, la expresión "incidente grave" se define de la siguiente manera:

1) **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

b) Los incidentes que se enumeran a continuación, pero no se limita a estos, constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave.

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) Impacto contra el suelo sin pérdida de control.
3) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje o una pista no asignada. Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.
4) Despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.
5) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje o una pista asignada.
6) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
7) Incendio o humo producido en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
8) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
9) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores que no se clasifiquen como accidente.
10) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de ésta.
11) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
12) 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.
13) Incursiones en la pista clasificada de gravedad A. El manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Doc 9870) de la OACI contiene información sobre la clasificación de la gravedad.
14) 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.
15) Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
16) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

SUBPARTE D – NOTIFICACIÓN E INFORME

MAC 13.305 a) 4) Notificación de accidentes e incidentes.
(Ver RAC 13.305 a) 4))

El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN, ECCAIRS) constituirán en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido de que se disponga”. Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.

MEI 13.305 a) 4) / 13.310 a) 1) Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes
(Ver RAC 13.305 a) 4))
(Ver RAC 13.310 a) 1))

a) En estos cuadros las expresiones siguientes tienen el significado que se indica a continuación:

1) Sucesos internacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante, a aeronaves de matrícula salvadoreña.

2) Sucesos nacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio salvadoreño.

3) Otros sucesos: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado no contratante o fuera del territorio salvadoreño.

NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES Y DE INCIDENTES GRAVES

Procedente de	Respecto de	Destinatario	Referencia en RAC 13
a) Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	1) Estado de matrícula 2) Estado del explotador 3) Estado de diseño 4) Estado de fabricación 5) OACI (Cuando la aeronave supere los 2250 kg)	*RAC13.305 a) 4)*
b) Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de más de 2250 kg.	1) Estado del explotador 2) Estado de diseño 3) Estado de fabricación 4) OACI (cuando la aeronave supere los 2.250 kg.	*RAC13.310 a) 1)*

SUBPARTE E - INVESTIGACIÓN

MAC 13.410 a) 8) Directrices sobre lectura y análisis de los registradores de vuelo.
(Ver RAC 13.410 a) 8))

a) Respuesta inicial

1) Después de un accidente, La AAC de El Salvador, como Estado encargado de la investigación, se enfrentará por un tiempo con abundantes problemas. Uno de los aspectos que debe abordarse inmediatamente es la lectura y análisis de los registradores de vuelo. Es fundamental proceder a la lectura lo antes posible después de un accidente. La pronta identificación de las áreas problemáticas puede afectar a la investigación que se lleva a cabo en el lugar del accidente, donde las pruebas tienen a veces un carácter transitorio. La pronta identificación de las áreas problemáticas también puede permitir que se formulen recomendaciones urgentes sobre seguridad operacional, que acaso sean necesarias para evitar un suceso similar.

2) A la no existencia de instalaciones para llevar a cabo la lectura y el análisis de la información contenida en los registradores de vuelo (voz y datos) y, por consiguiente, se solicitará a otros, asistencia al respecto. Es, por lo tanto, fundamental que el Investigador a Cargo, quien realiza la investigación, haga los arreglos oportunos para proceder a la lectura de los registradores de vuelo en una instalación apropiada.

b) Selección de la instalación

1) La AAC de El Salvador, como Estado encargado de la investigación puede solicitar asistencia de cualquier Estado que en su opinión esté en mejores condiciones de ser útil para la investigación. El equipo de reproducción y el soporte lógico de lectura normales del fabricante que generalmente utilizan las líneas aéreas y las instalaciones de mantenimiento no se consideran adecuadas para fines de investigación. Habitualmente, se requieren técnicas especiales de recuperación y análisis, si los registradores se han averiado.

2) Las instalaciones utilizadas para la lectura de registradores de vuelo deberán disponer de las siguientes capacidades:

i). Capacidad para desmontar y leer los registradores que hayan sufrido daños considerables;

ii). Capacidad para la lectura del módulo original de grabación/memoria sin necesidad de utilizar un dispositivo de copia del fabricante o la caja del registrador objeto del accidente o incidente;

iii). Capacidad para analizar/interpretar manualmente la forma de onda binaria bruta de los registradores de datos de vuelo de cinta digital;

iv). Capacidad para aumentar y filtrar las grabaciones de voz digitalmente por medio de programas de computadora apropiados; y

v). Capacidad para analizar gráficamente los datos, derivar los parámetros adicionales que no estén registrados explícitamente, validar los datos mediante verificación cruzada, y otros métodos analíticos para determinar la exactitud y limitaciones de los datos.

c) Participación del Estado de fabricación (o diseño) y del Estado del explotador.

1) El Estado de fabricación y/o diseño, tiene ciertas responsabilidades en materia de aeronavegabilidad y cuenta con la pericia normalmente requerida para leer y analizar la información del registrador de datos de vuelo. Dado que la información del registrador de datos de vuelo puede revelar a menudo si existen problemas de aeronavegabilidad, el Estado de fabricación y/o diseño deberá tener un representante presente cuando se lleve a cabo el análisis de los registradores de datos de vuelo en un Estado que no sea el Estado de fabricación y/o diseño.

2) El Estado del explotador tiene responsabilidades reglamentarias respecto de la operación del vuelo y puede ofrecer información sobre los aspectos operacionales que sean propios del operador. Teniendo en cuenta que la información de los registradores de vuelo puede revelar problemas operacionales, el Estado del explotador también debería tener un representante presente al llevar a cabo la lectura y el análisis de los registradores de datos de vuelo.

d) Procedimientos recomendados.

1) La lectura del registrador de datos de vuelo y del registrador de la voz en el puesto de pilotaje deberá efectuarse en la misma instalación, porque contienen datos complementarios que pueden ayudar a validar cada registro y a determinar el tiempo y la sincronización.

2) No se deberá abrir o activar los registradores de datos de vuelo ni copiar las grabaciones originales (en especial con dispositivos de copia de alta velocidad) antes de la lectura, por el riesgo de dañar las grabaciones.

3) La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo para otro Estado deberá tener la oportunidad de formular comentarios sobre el informe final, para cerciorarse de que se han tenido en cuenta las características del análisis de los registradores de datos de vuelo.

4) La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo podrá recurrir a la asistencia y experiencia del fabricante de la aeronave y del operador para verificar los datos de calibración y validar la información grabada.

5) La AAC de El Salvador, como Estado encargado de la investigación podrá dejar las grabaciones originales o una copia de las mismas en la instalación de lectura, hasta que se haya completado la investigación, para facilitar que se resuelvan oportunamente las preguntas o aclaraciones adicionales, siempre que la instalación tenga procedimientos adecuados de seguridad para proteger las grabaciones.

MEI 13.410 a) Atribuciones generales de la Autoridad de Aviación Civil de El salvador para la investigación de accidentes e incidentes graves.

(Ver RAC 13.410 a))

a) Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de La AAC de El Salvador

1) La Dirección Ejecutiva de La AAC de El Salvador contará con una Unidad Investigaciones de Accidentes e Incidentes, cuya función será la de garantizar el buen uso de los recursos necesarios para la realización de la investigación y de analizar el informe final y las recomendaciones de seguridad emitidas por el Investigador a Cargo, con el propósito de aplicar en el marco aeronáutico de este Estado, las enmiendas y ampliaciones de seguridad que correspondan.

2) Para evitar un conflicto de intereses, la Unidad Investigaciones de Accidentes e Incidentes de La AAC de El Salvador, gozará de independencia técnica-administrativa y de presupuesto necesario para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, sin ninguna influencia externa en el desarrollo del informe Final, de las recomendaciones de seguridad y del desarrollo de la investigación. Asimismo, la Dirección ejecutiva de La AAC de El Salvador velará para evitar cualquier conflicto de interés entre personal de La AAC de El Salvador y de cualquier otra agencia u organización involucrada en la investigación, tal como establecido en el Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

3) La Unidad Investigaciones de Accidentes e Incidentes de La AAC de El Salvador, se enfocará en la ocurrencia de accidentes o incidentes graves de magnitud considerable o que generen un impacto social relevante. Podrán también, delegar toda o parte de la investigación a cualquier otra Autoridad Aeronáutica, agencia, entidad, organización o Grupo Regional que desea.

4) La Unidad Investigaciones de Accidentes e Incidentes de La AAC de El Salvador, una vez concluida toda investigación, remitirá el proyecto de informe final con las recomendaciones de seguridad a la Dirección Ejecutiva para su autorización, publicación y seguimiento.

NOTA

En caso que una autoridad aeronáutica de otro Estado, agencia, entidad anónima, organización o grupo regional que asume la investigación, el Informe Final, será enviado a la AAC de El Salvador, con fines de cumplir con la TRANSPARENCIA e INDEPENDENCIA de una investigación, bajo lo establecido en el Anexo 13 de La OACI y como establecido en el Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

SUBPARTE F - INFORME FINAL

MEI 13.515 b)/13.515 e) **INFORME FINAL.**
(Ver RAC 13.515 b))
(Ver RAC 13.515 e))

ACCIDENTES E INDICENTES GRAVES EN CUALQUIER LUGAR QUE OCURRAN

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
a) Estado que realiza la investigación	1) INFORME FINAL	i). Aeronaves de todo tipo	(A). Estado que instituye la investigación (B). Estado de matrícula (C). Estado del explotador (D). Estado de diseño (E). Estado de fabricación (F). Estado interesado por perecer nacionales (G). Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores.	*RAC13.515 b)*
		ii). Aeronaves de más de 5,700 kg.	(A). OACI	*RAC13.515 e)*

MEI 13.515 f) / 13.515 g) / 13.715 **Medidas de prevención de accidentes**
(Ver RAC 13.515 f))
(Ver RAC 13.515 g))
(Ver RAC 13.715)

ASUNTOS DE SEGURIDAD DE INTERÉS PARA OTROS ESTADOS

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
a) Estados que formulan recomendaciones operacional	1) Recomendaciones de seguridad operacional	i). Recomendaciones formuladas a otro Estado	(A). Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	*RAC 13.515 f)* y *RAC 13.715*
		ii). Documentos de la OACI	(A). OACI	*RAC 13.515 g)*

SUBPARTE G - NOTIFICACIÓN DE DATOS SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES (NOTIFICACIÓN ADREP/ECCAIRS)

MEI 13.605 a) / 13.605 b) / 13.610 a) / 13.610 c) **INFORME ADREP**

(Ver RAC 13.605 a))
(Ver RAC 13.605 b))
(Ver RAC 13.610 a))
(Ver RAC 13.610 c))

ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES EN CUALQUIER LUGAR QUE OCURRAN

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
a) Estado que realiza la investigación	1) INFORME PRELIMINAR	i). Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg	(A). Estado de matrícula ò Estado del suceso, (B). Estado del explotador, (C). Estado de diseño, (D). Estado de fabricación, (E). Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores. (F). OACI	*RAC 13.605 a)*
		ii). Accidentes de aeronaves de 2.250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés.	(A). Idem, excepto OACI	*RAC 13.605 b)*
	2) INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	iii). Accidentes de aeronaves de más de 2,250 kg.	(A). OACI	*RAC 13.610 a)*
	3) INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	iv). Incidentes de aeronaves de más de 5,700 kg.	(A). OACI	*RAC 13.610 c)*

APÉNDICE B - PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

CA Apéndice B d) 1) Aadministración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

(Ver Apéndice B d) 1))

Hecho esencial en cuestión es un término jurídico empleado para referirse a un hecho que es significativo o fundamental para el asunto en cuestión; alegado por una de las partes y disputado por la otra; y que ha de determinar la autoridad competente que administra la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

CA Apéndice B d) 2) Administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

(Ver Apéndice B d) 2))

a) La administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto puede realizarse una vez para determinada categoría de registros, y los resultados pueden incorporarse en las leyes y reglamentos nacionales.
b) La autoridad competente podría requerir administrar una prueba de equilibrio de los intereses en conflicto para determinar si ha de permitir que se divulgue un registro, y otra prueba separada de equilibrio de los intereses en conflicto, para determinar si se ha de permitir el uso de un registro.
c) En el Manual sobre la protección de la información sobre seguridad operacional, Parte I – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes (Doc 10053), figuran textos de orientación sobre la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

CA Apéndice B e) Registro de decisiones.

(Ver Apéndice B e))

La AAC podrá transmitir las decisiones registradas a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la Organización, para que se archiven en una base de datos pública.

CA Apéndice B f) Informe Final

(Ver Apéndice B f))

De conformidad con la Subparte F, en la RAC 13.515 c), los informes finales se pondrán a disposición del público en pro de la prevención de accidentes y no están sujetos a la protección contemplada en la RAC 13.410 a) 12) i) de la presente regulación. Sin embargo, el uso de partes del informe final, en particular los análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional, como pruebas ante tribunales nacionales con el propósito de atribuir la culpa o la responsabilidad, es contrario a los fines para los cuales se realizó la investigación.