

REGULACIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

RAC 13



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE HONDURAS



AGENCIA HONDUREÑA
DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES

MARZO, 2016

Control de Firmas

<p>Elaborado por: Jefe de Investigación de Accidente e Incidente</p>	<p> Jorge Martínez Detari</p> 
<p>Revisado por: Sub Director técnico</p>	<p> Capitán Roberto O'connor</p> 
<p>Aprobado por: Director General de Aeronáutica Civil</p>	<p> Licenciado Wilfredo Lobo Reyes</p> 



SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDA

LAS REVISIONES O ENMIENDAS AL PRESENTE REGLAMENTO SERÁN INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, EN FRENTE DEL RENGLÓN, SECCIÓN O FIGURA QUE ESTE SIENDO AFECTADA POR LA REVISIÓN.

ESTAS SE DEBEN DE ANOTAR EN EL REGISTRO DE REVISIONES INDICANDO EL NÚMERO DE REVISIÓN, FECHA DE EFECTIVIDAD Y LA FECHA DE INSERCIÓN.

PREÁMBULO

El Reglamento de la Ley Art. 165 y el RAC -13 denominada "La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes" fue aprobada inicialmente el 01/ julio/2003 con el fin de cumplir las normas y métodos recomendados del anexo 13 al convenio sobre aviación civil internacional.

La primera revisión de la RAC 13 está fundamentada en las enmiendas a dichos estándares internacionales y fue aprobado el 20/Agosto/2009. La revisión 2 con fecha 30/ Agosto/ 2012, que se presenta recoge los requisitos descritos en la enmienda 13, décima edición del anexo 13. Dicha revisión 2 permitirá a la división de investigación adoptar las prácticas más recientes en materia de investigación de accidentes e incidentes.

La Presente segunda edición esta regulación esta enmendada con la última enmienda 15 del Anexo 13.

Lista de Páginas Efectivas

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
Sección 1		
Portada	Segunda Edición	20 Mar. 2016
CF-1	Segunda Edición	20 Marz.2016
SEE -1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
REE-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
PRE-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
LPE-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
LPE-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
LPE-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
LPE-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
TC-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
TC-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
TC-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
TC-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
REQ-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
REQ-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte A		
1-A-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-A-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-A-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-A-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-A-5	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-A-6	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte B		
1-B-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-B-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte C		
1-C-21	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-C-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte D		
1-D-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-D-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016

1-D-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-D-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte E.		
1-E-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-5	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-6	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-7	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-8	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-9	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-10	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-11	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-E-12	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte F		
1-F-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-F-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-F-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-F-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte G		
1-G-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-G-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte H		
1-H-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-H-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte I		
1-I-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-I-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-I-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
1-I-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Sección 2		
2-Secc-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-Secc-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016

Subparte A		
2-A-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-A-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte B		
2-B-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-B-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte C		
2-C-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-C-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte D		
2-D-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-D-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte E		
2-E-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-E-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte F		
2-F-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-F-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte G		
2-G-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-G-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte H		
2-H-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-H-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-H-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-H-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Subparte I.		
2-I-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-I-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Delegación		
D-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
D-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Apendice 1		
2-APEN1-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-APEN1-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016

Apendice 2		
2-APEN 2-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-APEN 2-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-APEN 2-3	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-APEN 2-4	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Adjunto A		
2-ADJ-A-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-ADJ-A-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Adjunto B		
2-ADJ-B-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-ADJ-B-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Adjunto C		
2-ADJ-C-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-ADJ-C-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Adjunto D		
2-ADJ-D-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-ADJ-D-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016
Adjunto E		
2-ADJ-E-1	Segunda Edición	20 Mar. 2016
2-ADJ-E-2	Segunda Edición	20 Mar. 2016

Tabla de Contenidos

**RAC 13
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN**

Portada	Portada
Control de Firmas.....	CF-1
Sistema de Edición y Enmiendas.....	SEE-1
Registro de Ediciones y Enmiendas.....	REE-1
Preámbulo.....	PRE-1
Lista de Páginas Efectivas.....	LPE-1
Tabla de Contenidos.....	TC-1
SECCION 1	REQUISITOS.....REQ-1
SUBPARTE A.	DEFINICIONES.
RAC 13.1	Conformidad.....1-A-1
SUBPARTE B.	APLICABILIDAD
RAC 13.2.1	Aplicabilidad.....1-B-1
RAC 13.2.2	Especificaciones relativas al Estado del operador.....1-B-1
SUBPARTE C.	GENERALIDADES
RAC 13.3.1	Objetivo de la investigación.....1-C-1
RAC 13.3.2	Responsabilidad del Estado del suceso.....1-C-1
RAC 13.3.3	Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del operador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación.....1-C-1
RAC 13.3.4	Cesión de la custodia.....1-C-1
SUBPARTE D	NOTIFICACIÓN
RAC 13.4.1	Envío.....1-D-1
RAC 13.4.2	Formato y contenido.....1-D-1
RAC 13.4.3	Idioma.....1-D-2
RAC 13.4.4	Información adicional.....1-D-2
RAC 13.4.5	Información — Participación.....1-D-2
RAC13.4.6	Suministro de información.....1-D-2
RAC 13.4.7	Información sobre mercancías peligrosas.....1-D-2
RAC 13.4.8	Envío.....1-D-2
RAC 13.4.9	Información-participación.....1-D-3
RAC 13.4.10	Envío de información.....1-D-3
RAC 13.4.11	Informe de mercancías peligrosas.....1-D-3
SUBPARTE E.	INVESTIGACIÓN
RAC 13.5.1	La Autoridad del Estado del suceso.....1-E-1
RAC 13.5.1.1	Delegación incidente grave.....1-E-1
RAC 13.5.1.2	Delegación para aeronaves con peso máximo de 2250 kg.....1-E-1
RAC 13.5.2	Estado de matrícula.....1-E-1
RAC 13.5.3	Estado de matrícula.....1-E-1
RAC 13.5.3.1	Accidente en Aguas Internacionales.....1-E-2
RAC 13.5.4	Generalidades Independencia técnica.....1-E-2
RAC 13.5.4.1	Proceso judicial o administrativo.....1-E-2
RAC 13.5.4.2	Políticas y procedimientos.....1-E-2

RAC 13. 5.4.3	Acceso a la información.....	1-E-2
RAC 13.5.5	Investigador encargado-designación.....	1-E-2
RAC 13.5.6	Investigador encargado-Acceso y control.	1-E-3
RAC 13.5.7	Registadores de vuelo-accidentes e incidentes	1-E-3
RAC 13.5.8	Lectura de los registradores de vuelo en otros Estados.	1-E-3
RAC 13.5.9	Autopsias.	1-E-3
RAC 13. 5.9.1	Exámenes médicos.	1-E-3
RAC 13. 5.10	Coordinación-Autoridades judiciales.	1-E-3
RAC 13. 5.11	Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación y autoridad judicial.	1-E-4
RAC 13. 5.12	No divulgación de la información.....	1-E-4
RAC 13.5.12.1	Inclusión de la información.	1-E-4
RAC 13.5.12.2	No revelación de nombres.....	1-E-4
RAC 13.5.13	Reapertura de la investigación.	1-E-5
RAC 13.5.14	Información-accidentes e incidentes	1-E-5
RAC 13.5.15	Información de servicios e instalaciones.	1-E-5
RAC 13.5.16	Registadores de vuelo-accidentes e incidentes graves.	1-E-5
RAC 13.5.17	Información orgánica.	1-E-5
RAC 13.5.18	Derechos.....	1-E-5
RAC 13.5.19	Nombramiento del asesor.....	1-E-5
RAC 13.5.19.1	Invitación al explotador.	1-E-5
RAC 13.5.20	Representante del Estado diseño y Estado de fabricación.....	1-E-6
RAC 13.5.21	Representante de las organizaciones encargadas del diseño y fabricación.	1-E-6
RAC 13. 5.22	Obligaciones.	1-E-6
RAC 13.5.23	Derechos.....	1-E-6
RAC 13.5.24	Asesores.	1-E-6
RAC 13.5.24.1	Efectividad.	1-E-6
RAC 13.5.25	Participación.	1-E-6
RAC 13.5.26	Obligaciones.	1-E-7
RAC 13.5.27	Derechos y prerrogativas.....	1-E-7
RAC 13.5.28	Divulgación de la información.....	1-E-7

SUBPARTE F

INFORME FINAL

RAC 13.6.1	Adopción del formato.....	1-F-1
RAC 13.6.2	Divulgación de la información — Consentimiento.....	1-F-1
RAC 13.6.3	Consultas.....	1-F-1
RAC 13.6.3.1	Comentarios del Estado del Operador.	1-F-1
RAC 13.6.3.2	Comentarios de la organización del diseño y fabricación.	1-F-1
RAC 13.6.4	Estados que reciben la información.	1-F-2
RAC 13.6.5	Difusión del informe final.	1-F-2
RAC 13.6.6	Plazo para publicar el informe final.	1-F-2
RAC 13.6.7	Envío a la Organización de Aviación Civil Internacional.	1-F-2
RAC 13.6.8	Recomendaciones en materia de seguridad operacional.	1-F-2
RAC 13.6.9	Envío de recomendaciones en materia de seguridad operacional.....	1-F-2
RAC 13. 6.10	Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional.....	1-F-3
RAC 13.6.11	Respuesta a recomendaciones.	1-F-3
RAC 13.6.12	Seguimiento recomendaciones.	1-F-3

SUBPARTE G.

NOTIFICACIÓN ADREP

RAC 13. 7.1	Accidentes de aeronaves de más de 2.250 kg.....	1-G-1
RAC 13.7.2	Accidentes de aeronaves de 2.250 kg ò menos.....	1-G-1
RAC 13.7.3	Idioma.	1-G-1
RAC13.7.4	Despacho.....	1-G-1
RAC 13.7.5	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg.....	1-G-1
RAC 13. 7.6	Información adicional.	1-G-1
RAC 13.7.7	Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg.....	1-G-2

SUBPARTE H.	MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES	
RAC 13.8.1	Bases de datos y medidas preventivas	1-H-1
RAC 13.8.2	Recomendación	1-H-1
RAC 13.8.3	Recomendación	1-H-1
SUBPARTE I.	FORMATO DEL INFORME FINAL	1-I-1
	FINALIDAD	1-I-1
	FORMATO	1-I-1
	1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS	1-I-1
	1.1. Reseña de vuelo	1-I-1
	1.2. Lesiones a personas	1-I-1
	1.3. Daños sufridos por la aeronave	1-I-1
	1.4. Otros daños	1-I-2
	1.5. Información sobre el personal	1-I-2
	1.6. Información sobre la aeronave	1-I-2
	1.7. Información meteorológica	1-I-2
	1.8. Ayudas para la navegación	1-I-2
	1.9. Comunicación	1-I-2
	1.10. Información aeródromo	1-I-2
	1.11. Registrador de vuelo	1-I-2
	1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	1-I-2
	1.13. Información médica y patológica	1-I-2
	1.14. Incendio	1-I-3
	1.15. Supervivencia	1-I-3
	1.16. Ensayos e investigaciones	1-I-3
	1.17. Información orgánica y de dirección	1-I-3
	1.18. Información adicional	1-I-3
	1.19. Técnicas de investigación útiles o eficaces	1-I-3
	2. ANÁLISIS	1-I-3
	3. CONCLUSIONES	1-I-3
	4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL	1-I-3
	5. APÉNDICES	1-I-3

SECCION 2

SUBPARTE A.	DEFINICIONES	
MEI 13.1	Incidentes graves / Lista de ejemplos de incidentes graves	2-A-1
SUBPARTE B.	APLICABILIDAD	
MEI 13.2.2	DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO DEL OPERADOR RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS	2-B-1
SUBPARTE C.	GENERALIDADES	
MEI 13.5.4	ATRIBUCIONES GENERALES DE LA AUTORIDAD AERONAUTICA DEL ESTADO DE HONDURAS PARA LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES CONFORMACION DE LA CIIA	2-C-1
SUBPARTE D	NOTIFICACIÓN	
MAC 13.4.1	NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES	2-D-1
MEI 13.4.1	CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES	2-D-1

SUBPARTE E.	INVESTIGACIÓN	
MAC 13.5.8	DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE REGISTRADORES DE VUELO.	2-E-1

SUBPARTE F	INFORME FINAL	
MEI 13.6.4 / 13.6.7	INFORME FINAL.....	2-F-1
MEI 13.6.8 /13.8.7	MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.....	2-F-1
13.8.8		

SUBPARTE G.	SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES (NOTIFICACIÓN ADREP)	
MEI 13.7.1 /7.2 / 7.5 / 7.7	INFORME SUBPARTE G.ADREP	2-G-1

SUBPARTE H.	ORIENTACION JURIDICA PARA LA PROTECCION DE LA INFORMACION OBTENIDA POR MEDIO DE SISTEMAS DE RECOPIACION Y PROCESAMIENTO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	2-H-1
MEI 13.5.10		

SUBPARTE I.		
CCA 13.1	ORIENTACION PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE.....	2-I-1

DEROGACION	DECRETO No. 28641-MOP /GACETA No. 95, ALCANCE 32 18/05/2000.....	2-D-1
------------	--	-------

APENDICES

Apéndice 1 ***Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA), Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC) y Material Explicativo e Interpretativo (MEI)***

1.General.....	2-PEN1-1
2.Presentación.....	2-PEN1-1

Apéndice 2	PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES.....	2-APEN 2-1
------------	--	------------

ADJUNTOS

Adjunto A	DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVE ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS.....	2-ADJ-A-1
-----------	---	-----------

Adjunto B	CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES.....	2-ADJ-B-1
-----------	---	-----------

Adjunto C	LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES.....	2-ADJ-C-1
-----------	---	-----------

Adjunto D	DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO	2-ADJ-D-1
-----------	--	-----------

Adjunto E	ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE	2-ADJ-E-1
-----------	---	-----------

SECCIÓN 1. REQUISITOS

PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES

1. Generalidades

- 1.1. La sección uno del RAC 13, se presenta en páginas sueltas formadas por dos columnas. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- 1.2. El texto de esta Sección está escrito en Arial 10. Las notas explicativas no se consideran requisitos y cuando existan, están escritas en letra Arial 8.

2. Presentación

- 2.1. La presente Sección 1 contiene los requisitos para la aplicación de la reglamentación en materia de Investigación de accidentes e incidentes aéreos, tal y como lo establece la Organización de Aviación Civil Internacional para los Estados signatarios del Convenio de Chicago.
- 2.2. El presente documento está basado principalmente en el texto del Anexo 13 emitido y publicado por la OACI.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE A. DEFINICIONES

RAC 13.1 Conformidad

[\(Ver CCA 13.1\)](#)

La notificación e investigación de accidentes e incidentes y elaboración del informe preliminar y final se realizarán de conformidad a lo establecido por este reglamento, la Ley General de Aviación Civil de Honduras, el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás leyes conexas. Para los efectos de aplicación del presente Reglamento se establecen las siguientes definiciones y abreviaturas:

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación en este reglamento, se emplean en las normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, tienen los significados siguientes:

Accidente. 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:
 - i - hallarse en la aeronave, o
 - ii- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - iii- 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:
 - i- Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - ii- 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.

Se incluyen en esta definición los accidentes de paracaídas y los accidentes ocasionados por el uso de grupos motopropulsores, así como accidentes ocasionados por el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, también los accidentes de vehículos ultraligeros

La información adicional para fundamentar medidas preventivas puede figurar en los informes finales sobre accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones de aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Asesor. Persona nombrada por el Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

Autoridad de investigación de accidentes.

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

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

Daño Sustancial. Son los daños o fallas estructurales que afectan la integridad de la estructura, el rendimiento o las características de vuelo de la aeronave y que normalmente requeriría de una reparación mayor o el reemplazar el componente afectado que no exceda un periodo mayor de 48 horas.

Estado no contratante. El Estado que no es signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional

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

Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave motor o hélice.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave. 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, A 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).

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

Estado del suceso. Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

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

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

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

[\(Ver MEI 13-1\)](#)

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. (Refiérase Adjunto C [Anexo 13](#))

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

Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C.

Informe preliminar. Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Se presentará a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en Uno de los idiomas de trabajo de la OACI.

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

Investigador encargado. Persona responsable por parte del gobierno de Honduras, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación, Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

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

- a) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) 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);
- c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o

- f) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Peso máxima. Peso máxima certificado de despegue.

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

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

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

Representante acreditado. Persona designada por el Estado de Honduras, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de Accidentes (CIIA), el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad

Abreviaturas

ADREP: Datos de los reportes de accidentes

AHAC: Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

CIAI: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes.

CVR: Grabador de Voces de Cabina

FDR: Registrador de datos de vuelo

ICC: Investigador a Cargo

INSEP: Secretaria de Infra estructura y Servicios Públicos

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

SAR: Búsqueda y Salvamento

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE B. APLICABILIDAD

RAC 13.2.1

Aplicabilidad

Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones de esta **regulación** se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes ocurridos dentro del territorio de Honduras, inclúyase espacio aéreo y aguas territoriales. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIAI), está obligada a investigar los accidente e incidentes que ocurran a aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el espacio aéreo, terrestre y marítimo; bajo la jurisdicción del Estado de Honduras , para lo cual contará con personal calificado y de carácter permanente. Concluida la investigación determinará los factores contribuyentes así como causas probables del incidente o accidente, emitiendo recomendaciones de seguridad para la prevención de sucesos similares.

RAC13.2.2

Especificaciones relativas al Estado del operador

[\(Ver MEI 13.2.2.\)](#)

En el 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 si desempeña, con respecto al presente reglamento, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula de Honduras

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE C. GENERALIDADES

RAC 13.3.1 OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

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

PROTECCIÓN DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE

RAC 13.3.2 INDEPENDENCIA DE LAS INVESTIGACION

El Estado de Honduras, bajo la Comisión Investigadora (CIAI), gozará de independencia de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación. 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. La protección de las pruebas que contiene el registrador de vuelo exige que la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda se asignen solamente a personal capacitado.

RAC 13.3.3 Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación

Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, El Estado de Honduras 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. La protección de las pruebas que contiene el registrador de vuelo exige que la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda se asignen solamente a personal capacitado.

RAC 13.3.4 Cesión de la custodia

Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de [RAC 13.3.3](#) y [RAC13.3.4](#), el Estado del Honduras cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea 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, el Estado del Honduras les 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 el Estado no considere conveniente conceder tal acceso, el propio Estado hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE D. NOTIFICACIÓN

ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO HONDUREÑO EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE HONDURAS

RAC 13.4.1

Envío

[\(Ver MAC 13.4.1\)](#)

El Estado de Honduras enviará una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a) al Estado de matrícula;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación; y
- e) a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea un peso máximo de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor

Cuándo el Estado de Honduras no este enterado de un incidente grave, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, enviará una notificación del incidente tanto a este Estado como al Estado de fabricación.

RAC 13.4.2

Formato y contenido

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) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- 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; otros, muertos y 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 que se propone delegar;
- 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;
- l) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la autoridad de investigación de accidentes del Estado del suceso; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

RAC 13.4.3 Idioma

La notificación se preparará en idioma español, sin ocasionar demoras excesivas. Siempre que sea posible, se debe tomar en cuenta el idioma del receptor, sin ocasionar demoras excesivas.

RAC 13.4.4 Información adicional

Tan pronto como sea posible, el Estado de Honduras remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN

RAC 13.4.5 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.

RAC 13.4.6 Suministro de información

Al recibirse la notificación y acuerdo al Anexo 13, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán al Estado de Honduras, 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 a su tripulación. Cada Estado informará igualmente 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 Honduras, la fecha prevista de su llegada.

De conformidad con 5.18, 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.

RAC 13.4.7

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., [según los requisitos del Anexo 13](#)

ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DEL ESTADO DE HONDURAS, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA

RAC 13.4.8

Envío

(Ver [MEI 13.4.1](#) / [13.4.8](#))

Cuando el Estado de Honduras instituye la investigación de un accidente o incidente grave, de una aeronave de matrícula nacional, enviará una notificación en virtud de lo dispuesto en Rac 13.4.2 y Rac 13.4.3, con la menor demora posible y por el medio más apropiado y 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 turboreactor.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN

RAC 13.4.9

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, en territorio Hondureño de conformidad con 5.18, 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.

RAC 13.4.10

Envío de información

Al recibir la notificación, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán, al Estado de Honduras, 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. Cada Estado notificado comunicará si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de su llegada.

De conformidad con 5.18, 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.

RAC 13.4.11
Informe de mercancías peligrosas

Al recibir la notificación, el Estado explotador, con la menor demora posible y de modo más apropiado y rápido de que disponga, suministrará, según el Anexo 13, al Estado de Honduras, la información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentre a bordo de la aeronave.

SUBPARTE E. INVESTIGACIÓN

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DEL ESTADO DE HONDURAS

RAC 13.5.1 Estado del suceso

El Estado de Honduras instituirá una investigación por medio de la CIAI, para determinar las circunstancias del accidente o incidente grave y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado de Honduras empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

RAC 13.5.1.1 Delegación Incidente grave

El Estado de Honduras instituirá una investigación por medio de la CIAI, 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 u organización regional de investigación de accidente, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, el Estado de Honduras empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación por todos los medios.

RAC 13.5.1.2 Delegación aeronaves con un peso máximo de 2250 Kg o turbo reactor

El Estado de Honduras instituirá una investigación por medio de la CIAI, 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 u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado de Honduras empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación. La investigación de un incidente grave no excluye los otros tipos ya existentes de investigación de incidentes (graves o no) por otros organismos.

ACCIDENTES O INCIDENTES DE AERONAVES CON MATRÍCULA HONDUREÑA QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO NO CONTRATANTE

RAC 13.5.2 Estado de matrícula

Cuando el accidente o incidente grave de una aeronave matrícula Hondureña o utilizada por un explotador Hondureña, 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, el Estado de Honduras , 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 disponga.

ACCIDENTES O INCIDENTES DE AERONAVES CON MATRÍCULA HONDUREÑA QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

RAC 13.5.3

Estado de matrícula

Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio del Estado de Honduras, 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.

RAC 13.5.3.1

Accidente en aguas internacionales

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. 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, 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.

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE HONDURAS

RAC 13.5.4

Generalidades-Independencia técnica

[\(Ver MEI 13.5.4\)](#)

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIAI), encargada de la investigación de accidentes e incidentes aéreos de Honduras, gozará de independencia técnica para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuyente con lo dispuesto en este reglamento. 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 5.12;
- c) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- d) de ser posible, la determinación de los factores contribuyentes; y
- e) la redacción del informe final.

Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos.

La CIAI, encargada de la investigación de accidentes e incidentes, determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

RAC 13.5.4.1

Proceso judicial o administrativo

Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente reglamento será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo, y dicha investigación tendrá como fin determinar los factores contribuyentes y emitir recomendaciones de seguridad. 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 5.10, 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 5.12.

RAC 13.5.4.2

Políticas y procedimientos

La autoridad encargada de las investigaciones de accidentes deberá establecer políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Estos deberían incluir organización y planificación, investigación e informes.

RAC 13.5.4.3

Acceso a la información

El Estado de Honduras deberá asegurar que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de esta Regulación tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio, sin demora.

RAC 13.5.4.4

Cooperación entre Autoridades

El Estado de Honduras garantizará la cooperación entre las Autoridades encargadas de la investigación de accidentes y las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales. La cooperación puede lograrse mediante legislación, protocolos, acuerdos o arreglos, y puede abarcar los siguientes temas: acceso al lugar del accidente; preservación y acceso a las pruebas; sesiones de información iniciales y continuas del estado de cada proceso; intercambio de información; uso apropiado de la información sobre seguridad operacional; y resolución de conflictos.

RAC 13.5.5

Investigador encargado — Designación

El Estado de Honduras, por medio de la CIAI, para cada investigación designará el investigador que ha de encargarse de la investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente.

RAC 13.5.6

Investigador encargado — Acceso y control

El investigador encargado (ICC), 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.

RAC 13.5.7 **Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes**

Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. El Estado de Honduras tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

RAC 13.5.8 **Lectura de los registradores de vuelo en otros Estados** [\(Ver MAC 13.5.8\)](#)

En el caso de que no se pueda contar con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, el Estado de Honduras utilizará las instalaciones que otros Estados pongan a 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.

RAC 13.5.9 **Autopsias**

El Estado de Honduras por medio de la CIAI, coordinará en caso de accidentes mortales, con la Autoridad de Medicatura forense, para la realización de una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

RAC 13.5.9.1 **Exámenes médicos**

Cuando corresponda, el Estado de Honduras por medio de la CIAI, coordinará con la Comisión médica, para la realización del examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuaría un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible. En caso de accidente o incidente grave dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación, por lo que el investigador (ICC), cuando corresponda, también solicitará si amerita; prueba de alcoholemia

RAC 13.5.10**Coordinación — Autoridades judiciales**

[\(Ver MEI 13.5.10\)](#)

El Estado de Honduras coordinará a través del investigador encargado con las autoridades judiciales a efecto de que en lo posible se constituyen conjuntamente con éstas a practicar las primeras diligencias de instrucción en el lugar del suceso. Los funcionarios judiciales darán la intervención que corresponda y deberán cuidar de conservar invariable e intocable el estado y situación de la aeronave y demás componentes afectados o implicados en el accidente, mientras la CIAI, no haya concluido las investigaciones en el caso, sin perjuicio de que la autoridad judicial haga constar en el acto de la diligencia el estado y situación de la aeronave y todos los demás actos y circunstancias que puedan apreciarse y sean de importancia para la investigación judicial y se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e investigación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo. Todo conflicto posible entre las autoridades investigadoras y las judiciales, con relación a la custodia de los registradores de vuelo y de sus datos, puede resolverse haciendo que un oficial de la autoridad judicial lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia

RAC 13.5.11**Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación y autoridades judiciales**

Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación y se mantendrá al margen con la autoridad judicial correspondiente, quienes tendrán la prioridad de la investigación, así para propósitos estadísticos la (CIAI), hará un registro público del accidente pero en los factores contribuyentes y recomendaciones simplemente se determinará como actividad ilegal.

RAC 13.5.12**Protección de los Registros de las investigaciones de Accidentes e Incidentes**

El Estado de Honduras no dará a conocer los registros siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes, designadas por dicho estado, determinara de conformidad con la legislación nacional y con sujeción al Apéndice 2 y 5.12.5 que la divulgación que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa 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.
- 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;
- 5) Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en la relación con el accidente o incidente; y
- 6) El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

RAC 13.5.12.1

Protección de Registros

El Estado de Honduras deberá determinar si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados en 5.12 cualquier otro registro obtenido o generado por la autoridad encargada de la investigación de accidentes como parte de la investigación de un accidente o incidente.

RAC 13.5.12.2

Registros Incluidos en el informe final

Los registros enumerados en el 5.12 se incluirán en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de los registros que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán

Los registros citados en 5.12 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 afectara seriamente a la seguridad operacional de la aviación.

RAC 13.5.12.3

No revelación de nombres

El estado de Honduras encargada de la investigación de un accidente no revelará al público en el informe final, los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

RAC 13.5.12.4

Solicitudes de Registros al Estado

El Estado de Honduras se asegurará de que las solicitudes de registros que estén bajo la custodia o control de la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible

RAC 13.5.12.4.1

Conservación de copias de registros

En la medida de lo posible, el Estado de Honduras, encargada de la investigación de accidentes debería conservar únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación

RAC 13.5.12.5

No divulgación de grabaciones de voz e imágenes

El Estado de Honduras adoptara medidas para asegurarse de que el contenido de sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no sea divulgado al público.

RAC 13.5.12.6

No divulgación del informe final

El Estado de Honduras cuando expida o reciba un proyecto de informe final adoptara medidas para cerciorarse de que no sea divulgado al público.

El apéndice 2 contiene otras disposiciones sobre la protección de los registros sobre investigaciones de accidentes e incidentes. Estas disposiciones forman parte de los SARPS aunque por conveniencia figuran separadamente.

RAC 13.5.13

Reapertura de la investigación

Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, el Estado de Honduras proceder a reabirla. 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.

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.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE HONDURAS

RAC 13.5.14.1

Cooperación por el estado al respecto de restricciones de divulgación

El Estado de Honduras deberá cooperar para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla entre fines de investigación de un accidente o incidente.

Información — Accidentes e incidentes

El Estado de Honduras, cuando sea solicitado por otro Estado que realiza la investigación del accidente o incidente, facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea.

RAC 13.5.15

Información de servicios e instalaciones

El Estado de Honduras, facilitará toda la información de las instalaciones o servicios que hayan sido utilizados, o normalmente podrían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente, al Estado que realiza la investigación.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRICULA Y EL ESTADO DEL EXPLOTADOR

RAC 13.5.16

Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves

En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en el Estado de Honduras, a solicitud del Estado del suceso 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, siempre y cuando las aeronaves sean de matrícula o explotador nacional. Para lo dispuesto, el Estado de Honduras podrá solicitar la cooperación de cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo.

RAC 13.5.17

Información orgánica

Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, el Estado de Honduras, proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

Nada en esta regulación tiene la intención de implicar que el representante acreditado y los asesores de un Estado hayan de estar siempre presentes en el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación.

PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN

PARTICIPACIÓN DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN

RAC 13.5.18

Derechos

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.

RAC 13.5.19

Nombramiento del asesor

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

RAC 13.5.19.1

Invitación al Estado explotador

Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, el Estado de Honduras invitará al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados en este reglamento

RAC 13.5.20

Representante del Estado de diseño y Estado de fabricación

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.

RAC 13.5.21

Representante de las Organizaciones encargadas del diseño y fabricación

Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, el Estado de Honduras 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**.

RAC 13.5.22

Obligaciones

Cuando el Estado de Honduras, 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. Nada de lo dispuesto en 5.22 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. Nada de lo dispuesto en 5.22 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 5.22.

PARTICIPACIÓN DE OTROS ESTADOS

RAC 13.5.23

Derechos

Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores al Estado de Honduras, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma

Todo Estado que proporcione una base para las operaciones de investigación en el lugar del accidente, o bien que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento o de recuperación de los restos de la aeronave, podrá también tener derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO

RAC 13.5.24 Asesores

Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación, bajo los requisitos del estado de Honduras y esta regulación 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. 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.

RAC 13.5.24.1 Efectividad

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.

RAC 13.5.25 Participación

La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador encargado, (ICC), 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; e
- i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

La forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes en este reglamento. 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 5.23. 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. No es necesario que la reunión y registro de información se aplase hasta la llegada del representante acreditado. Nada en esta norma impide que el Estado que realice la investigación confiera en materia de participación prerrogativas adicionales a las enumeradas. 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.

RAC 13.5.26 **Obligaciones**

Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) proporcionarán al Estado 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 Estado. 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.

PARTICIPACIÓN DE ESTADOS DE LOS CUALES HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES SUS NACIONALES EN UN ACCIDENTE

RAC 13.5.27 **Derechos y prerrogativas**

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 táctica pertinente; que apruebe para divulgación al público el Estado de Honduras, así como la información sobre el progreso de la investigación; y
- c) recibir copia del informe final.

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

RAC 13.5.28

Divulgación de la información

El Estado de Honduras como estado que realice la investigación divulgará; 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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE HONDURAS

RAC 13.6.1

Adopción del formato

El Estado de Honduras adoptará el formato del presente reglamento, pero podrá adaptarse según las circunstancias del accidente o incidente.

RAC 13.6.2

Divulgación de la información — Consentimiento

El Estado de Honduras, no pondrá en circulación, publicación ni permitirá 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 del Estado que realizó la investigación, a menos que este último Estado ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

Con respecto al proyecto de informe final por parte de la CIAI, este deberá ser presentado a departamento de defensa y posteriormente remitirlo al AHAC, para ser difundido o hecho público, con sus recomendaciones de seguridad.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

RAC 13.6.3

Consultas

El Estado de Honduras, a través de la CIAI, 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.

- a) al Estado que instituyó la investigación
- b) al Estado de matrícula;
- c) al Estado del explotador;
- d) al Estado de diseño;
- e) al Estado de fabricación. Y
- f) todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con el Capítulo 5 de esta regulación.

En el caso de que el Estado de Honduras, reciba comentarios en un plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos o bien, si lo desea el Estado que formulo los comentarios, los adjuntará a dicho informe, si el Estado no recibe comentarios en el tiempo establecido aprobará por medio de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil y hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en el [RAC 13.6.4](#).

Nada que figure en la presente norma está destinado a impedir que el Estado de Honduras, 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 13.5.27](#).

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

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.

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 facsímil, correo electrónico, solicitud de mensajería o correo urgente.

RAC 13.6.3.1

Comentario de Estado del operador

El Estado de Honduras enviara una copia del proyecto de informe final, por intermedio del Estado del Explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

RAC 13.6.3.2

Comentario de la Organización de diseño y fabricación

El Estado de Honduras enviara, cuando amerite y 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.

RAC 13.6.4

Estados que reciben la información

[\(Ver MEI 13.6.4 / 13.6.7\)](#)

El Estado de Honduras enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

- a) al Estado que instituyó la investigación
- b) al Estado de matrícula;
- c) al Estado del explotador;
- d) al Estado de diseño;
- e) al Estado de fabricación.
- f) todo Estado que haya participado en la investigación
- g) a todo Estado del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y
- h) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

RAC 13.6.5

Difusión del informe final

En pro de la prevención de accidentes, el Estado de Honduras pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible y, si se puede, en un plazo de 12 meses.

Para poner a disposición del público el informe final, éste podrá una vez concluido, publicarse en Internet y no necesariamente en forma impresa.

RAC 13.6.6

Plazo publicación informe final

Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, el Estado de Honduras, pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

RAC 13.6.7

Envío a la Organización de Aviación Civil Internacional

Cuando el Estado de Honduras realiza una investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de un peso máxima de más de 5 700 kg, y ha hecho público un informe final, enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un ejemplar del informe final, utilizando para este propósito el Sistema recomendado según esta regulación.

RAC 13.6.8

Recomendaciones en materia de seguridad operacional

(Ver [MEI 13.6.8](#))

La CIAI, encargada de la investigación de accidentes o incidentes por parte del Estado de Honduras, 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.

Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, debe darse precedencia a la CIAI; que realiza la investigación, sin embargo, en interés de la seguridad operacional, de otros Estados que participan en la investigación pueden formular dichas recomendaciones después de coordinarse con el Estado encargado de la investigación

RAC 13.6.9

Envío de recomendaciones en materia de seguridad operacional

El Estado Honduras enviará, de ser necesario, todas las recomendaciones en materia de seguridad dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esta Organización.

Si los informes finales comprenden recomendaciones en materia de seguridad 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.

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE RECIBE RECOMENDACIONES EN MATERIA DE
SEGURIDAD

RAC 13.6.10

Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional

El Estado de Honduras cuando reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado comunicará, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, al Estado que haya formulado la propuesta las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

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

RAC 13.6.11

Respuesta a recomendaciones

El Estado de Honduras, cuando formule una recomendación en materia de seguridad operacional se regirá por esta regulación para registrar las respuestas a dicha recomendaciones.

RAC 13.6.12

Seguimiento a recomendaciones

El Estado de Honduras, 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

SUBPARTE G. NOTIFICACIÓN ADREP

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE HONDURAS

RAC 13.7.1

Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg

[\(Ver MEI 13.7.1/13.7.2/13.7.5/13.7.7\)](#)

Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg, el Estado de Honduras enviará el informe preliminar:

- a) al Estado de matrícula; o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- a) al Estado de diseño;
- b) al Estado de fabricación;
- c) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
- d) a la Organización de Aviación Civil Internacional.

RAC 13.7.2

Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos

[\(Ver MEI 13.7.1/13.7.2/13.7.5/13.7.7\)](#)

Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en RAC 13.7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, el Estado de Honduras enviará el informe preliminar al:

- a) Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación; y
- e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

RAC 13.7.3

Idioma

El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en idioma Español.

RAC 13.7.4

Despacho del Informe Preliminar

El informe preliminar se enviará por facsímile, correo electrónico o correo aéreo dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente a menos que se haya enviado anteriormente el informe

de datos sobre el accidente/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.

INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES DE AVIACIÓN

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE HONDURAS

RAC 13.7.5

Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg

Cuando se trate de un accidente de una aeronave de un peso máxima superior a 2250 kg, el Estado de Honduras, enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional.

RAC 13.7.6

Información adicional

El Estado de Honduras, deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a lo disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

RAC 13.7.7

Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg

[\(Ver MEI 13.7.1/13.7.2/13.7.5/13.7.7\)](#)

Cuando se realiza una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso máxima de más de 5.700 kg, se enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

SUBPARTE H. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Nota.— Además de las disposiciones del presente capítulo, otras disposiciones relativas a la promoción de la prevención de accidentes mediante la recopilación y el análisis de los datos de seguridad operacional y un rápido intercambio de información sobre seguridad operacional, como parte del programa estatal de seguridad operacional (SSP), se incluyen en el [Anexo 19](#) — Gestión de la seguridad operacional y, para estos efectos, se aplican al presente Anexo. En el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) ([Doc 9859](#)) figura más amplia orientación.

Bases de datos y medidas preventivas

RAC 13.8.1 Cada Estado, al igual que el Estado de Honduras, 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.

La información adicional para fundamentar medidas preventivas puede figurar en los informes finales sobre accidentes e incidentes que hayan sido objeto de investigación.

RAC 13.8.2 Recomendación.— Las autoridades estatales encargadas de la aplicación del SSP tendrán acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en [RAC 13.8.1](#) en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

Una base de datos de accidentes e incidentes puede incluirse en una “base de datos sobre seguridad operacional”, que puede referirse a una o varias bases de datos. En el Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional figura otras disposiciones relativas a la base de datos sobre seguridad operacional. Además, en el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) figura orientación adicional.

RAC 13.8.3 Recomendación — Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes 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 ese Estado.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE I. FORMATO DEL INFORME FINAL (Refiérase Capítulo 6 Anexo 13 OACI)

FINALIDAD

Este formato tiene por finalidad presentar el informe final de manera apropiada y uniforme.

En el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación [\(Doc 9756\)](#), se encontrarán indicaciones detalladas para completar cada sección del informe final.

FORMATO

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.

Sinopsis. A continuación del título figura una sinopsis en la que se describe brevemente toda la información pertinente relativa a la:

Notificación 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 expide el informe y fecha de publicación; y termina con un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

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

1. Información sobre los hechos
2. Análisis
3. Conclusiones
4. Recomendaciones sobre seguridad

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

Apéndices. Los que corresponda.

Al preparar el informe final utilizando el presente modelo procúrese:

- a) incluir bajo el título correspondiente toda la información pertinente para comprender la información sobre los hechos, los análisis y las conclusiones;
- b) cuando no se disponga de información con respecto a algún punto de 1. — 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.

- 1.
- 2.

3. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo. Breve descripción que contenga la información siguiente:

- Número del vuelo, tipo de operación, último punto de salida, hora de salida (local o UTC), y punto de aterrizaje previsto.
- 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.
- Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local o UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche.

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

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

Nota.— Las lesiones mortales incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente.

1.3 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).

1.4 Otros daños. Breve descripción de los daños sufridos por objetos que no sean la aeronave.

1.5 Información sobre el personal:

- a) 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.
- b) Breve reseña de los títulos y experiencia de los demás tripulantes.
- c) Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento, etc., cuando corresponda.

1.6 Información sobre la aeronave:

- a) 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).
- b) 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.)
- c) Tipo de combustible utilizado.

1.7 Información meteorológica:

- a) 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.

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

1.8 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.

1.9 Comunicaciones. Información pertinente sobre las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico y del servicio fijo aeronáutico y su eficacia.

1.10 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.

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

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto. Información general sobre el lugar del accidente y la forma 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.

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

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SECCIÓN 2

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE A. DEFINICIONES.

MEI 13.1 Definiciones Incidentes graves / Lista de ejemplos de incidentes graves. (Ver Rac 13.1)

La presente CCA es material explicativo sobre los Incidentes graves.

1. En la subparte A, la expresión “incidente grave” se define de la siguiente manera:

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente.

2. Los incidentes que se enumeran a continuación 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.

- 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.
- Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.
- Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.
- Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.
- Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.

1. Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros

- Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.
- Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
- 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.
- Incursiones en la pista clasificada de gravedad A. El *Manual sobre prevención de las incursiones en la pista* ([Doc 9870](#)) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.
- 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.
- Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
- Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
- La liberación involuntaria o, como medida de emergencia, la liberación voluntaria de una carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.

SUBPARTE B. APLICABILIDAD

MEI 13.2.2

DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO DEL OPERADOR RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS

[\(Ver RAC 13.2.2\)](#)

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 operador 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 operador no es el Estado de matrícula.

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 operador proporciona las tripulaciones de vuelo, y las aeronaves se explotan con arreglo a la legislación nacional del Estado del operador. 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 operador 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.

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.

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 operador, previa consulta al Estado de matrícula, debería aceptar la responsabilidad total o parcial por la realización de la investigación.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE C. GENERALIDADES

MEI 13.5.4 Atribuciones generales de la Autoridad Aeronáutica del Estado Honduras para la investigación de accidentes e incidentes graves.

[\(Ver RAC 13.5.4\)](#)

Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes de Honduras

La Autoridad Aeronáutica del Estado de Honduras contará con una Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIIA), 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 la Jefatura de Investigación de Accidentes e Incidentes o investigador encargado, con el propósito de aplicar en el marco aeronáutico de este Estado, las enmiendas y ampliaciones de seguridad que correspondan.

Para evitar un conflicto de intereses, la CIIA, gozará de independencia técnica 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, de las recomendaciones de seguridad y del desarrollo de la investigación.

Esta Autoridad de Investigación de Accidentes, se enfocará en la ocurrencia de accidentes o incidentes graves de magnitud considerable o que generen un impacto social relevante.

La CIIA, una vez concluida toda investigación, remitirá el proyecto de informe final con las recomendaciones de seguridad a la AHAC para su autorización, publicación y seguimiento

Conformación de la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos

En acuerdo con la Ley de Aviación Civil y la estructura organizacional de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil de Honduras, la CIIA está conformada según lo establecido en dichas leyes

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE D NOTIFICACIÓN

MAC 13.4.1

NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES.

[\(Ver RAC 13.4.1\)](#)

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 13.4.1 / 13.4.8

CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES

[\(Ver RAC 13.4.1\)](#)

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

- Sucesos internacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante, a aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.
- Sucesos nacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de Honduras y con matrícula de un Estado contratante.
- Otros sucesos: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado no contratante de la OACI o fuera del territorio de los Estados de Honduras.

| 2. NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES Y DE INCIDENTES GRAVES

Procedente de	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (Cuando la aeronave supere los 2250 kg o se trate de un avión turbo reactor)	RAC13.4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de todo tipo	Estado del operador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2.250 kg o se trate de un avión turbo reactor)	RAC13.4.8

El Estado de fabricación (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 (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 (o diseño).

El Estado del operador 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 operador también debería tener un representante presente al llevar a cabo la lectura y el análisis de los registradores de datos de vuelo.

Procedimientos recomendados.

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.

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.

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.

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.

El Estado que realice 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.

ADJUNTO E.

ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE

1. Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente aunque el daño se limite al motor.
2. La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no generen más daños en la aeronave no se considera accidente.
- 3.- 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.
- 4.- Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras **estructuras o sistemas**.
- 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.
- 6.- Retracción de una pata 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.
- 7.- Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
- 8.- 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.
- 9.- 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.

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.

Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad operacional después de reparaciones menores **y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para liacer 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 juzgarla importante y, en consecuencia, el suceso no se considerarla accidente.

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.

-FIN-

SUBPARTE F INFORME FINAL

MEI 13.6.4 /13.6.7

INFORME FINAL.

(Ver [RAC 13.6.4](#) y [RAC 13.6.7](#))

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
Estado que realiza la investigación.	INFORME FINAL	Aeronaves de todo tipo	Estado que instituye la investigación Estado de matrícula Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación Estado interesado por perecer nacionales Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores.	RAC13.6.4
		Aeronaves de más de 5.700 kg.	OACI	RAC13.6.7

MEI 13.6.8 / 13.8.3

MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Asuntos de seguridad de interés para otros Estados

(Ver [RAC 13.6.8](#) / [RAC 13.8.3](#))

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
Estados que formulan recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones formuladas a otro Estado	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	RAC 13.6.8 RAC 13.8.3
		Documentos OACI	OACI	RAC 13.6.9

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

**SUBPARTE G.
SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES
(NOTIFICACIÓN ADREP)**

MEI 13.7.1 / 13.7.2 / 13.7.5 / 13.7.7

INFORME ADREP

[\(Ver RAC 13.7.1\)](#)

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
Estado que realiza la investigación	INFORME PRELIMINAR	Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg	Estado de matrícula ò Estado del suceso Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores. OACI	RAC13.7.1
		Accidentes de aeronaves de 2.250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés.	Ídem. Excepto OACI	RAC13.7.2
	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	Accidentes De aeronaves de más de 2250 kg.	OACI	RAC13.7.5
	INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	Accidentes de aeronaves de más de 5.700 kg.	OACI	RAC13.7.7

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE H.

MEI 13.5.10

ORIENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA POR MEDIO DE SISTEMAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La protección de la información sobre seguridad operacional es esencial para garantizar su continua disponibilidad, ya que el uso de información sobre seguridad operacional para fines que no se relacionan con la seguridad operacional puede impedir la disponibilidad futura de esa información y afectar en forma adversa dicha seguridad. Este hecho se reconoció durante la 35ª Asamblea de la OACI, cuando ésta tomó nota de que es posible que las leyes y reglamentos nacionales existentes de muchos Estados no aborden en forma adecuada la manera de proteger la información sobre seguridad operacional de un uso inapropiado.

1.2 La orientación que figura en este adjunto tiene, por lo tanto, el propósito de asistir a los Estados en la promulgación de sus leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia. El objetivo consiste en impedir que se haga un uso inapropiado de la información recopilada exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación.

1.3 Debido a los diferentes sistemas jurídicos de los Estados, la orientación jurídica debe dar a éstos la flexibilidad de redactar sus leyes y reglamentos de acuerdo con sus políticas y prácticas nacionales.

1.4 La orientación que figura en este adjunto toma, así, la forma de una serie de principios que se han extraído de ejemplos de leyes y reglamentos nacionales ofrecidos por los Estados. Los conceptos que se describen con estos principios podrían adoptarse o modificarse para satisfacer las necesidades particulares de los Estados que promulgan las leyes y reglamentos para proteger la información sobre seguridad operacional.

1.5 En este adjunto:

a) por *información sobre seguridad operacional* se entiende aquella que figura en los SDCPS, ha sido establecida con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación y reúne los requisitos para ser protegida en condiciones específicas de acuerdo con 3.1;

b) el *personal de operaciones* es aquel que participa en las operaciones de aviación y está en posición de notificar a los SDCPS información sobre seguridad operacional. Dicho personal comprende, entre otros, tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelo y personal de plataforma;

c) por *uso inapropiado* se entiende la utilización de la información sobre seguridad operacional para fines diferentes de aquellos para los que fue recopilada — es decir, el uso de la información para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales contra el personal de operaciones y/o la revelación de información al público;

d) SDCPS se refiere a los sistemas de procesamiento y notificación, a las bases de datos, a los esquemas para intercambio de información y a la información registrada, y comprende:

- 1) registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes, según se describe en el Capítulo 5;
- 2) sistemas de notificación obligatoria de incidentes, como se describe en el Capítulo 8;
- 3) sistemas de notificación voluntaria de incidentes, como se describe en el Capítulo 8; y
- 4) sistemas de autenticación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, según se describe en el [Anexo 6, Parte I](#), Capítulo 3, así como sistemas manuales de captura de datos.

Nota.— En el Manual sobre gestión de la seguridad operacional ([Doc 9859](#)) de la OACI figura información sobre los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

2. PRINCIPIOS GENERALES

2.1 El único propósito de proteger la información sobre seguridad operacional del uso inapropiado es asegurar la continua disponibilidad a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas y mejorar la seguridad operacional de la aviación.

2.2 La protección de la información sobre seguridad operacional no tiene el propósito de interferir con la debida administración de la justicia en los Estados.

2.3 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben garantizar un equilibrio entre la necesidad de proteger dicha información, a fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación, y la de administrar debidamente la justicia.

2.4 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben impedir que ésta se utilice en forma inapropiada.

2.5 Ofrecer protección para información calificada sobre seguridad operacional en condiciones específicas es parte de las responsabilidades que en materia de seguridad operacional tiene un Estado.

3. PRINCIPIOS DE PROTECCIÓN

3.1 La información sobre seguridad operacional debe reunir los requisitos para ser protegida del uso inapropiado de acuerdo con condiciones específicas en las cuales, entre otras cosas, la recopilación de información se hace para fines explícitos de seguridad operacional y su divulgación impediría su continua disponibilidad.

3.2 La protección debe ser específica para cada SDCPS, dependiendo de la naturaleza de la información sobre seguridad operacional que contenga.

3.3 Debe establecerse un procedimiento formal para proteger información calificada sobre seguridad operacional, de acuerdo con condiciones específicas.

3.4 La información sobre seguridad operacional no deberá utilizarse para fines distintos de aquellos para los que fue recopilada.

3.5 El uso de información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales, se llevará a cabo sólo bajo garantías adecuadas de la legislación nacional.

4. PRINCIPIOS DE EXCEPCIÓN

Se harán excepciones respecto de la protección de la información sobre seguridad operacional sólo mediante leyes y reglamentos nacionales cuando:

- a) exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con la ley, se considere que ha sido con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso;
- b) una autoridad competente considere que las circunstancias indican razonablemente que el evento puede haber sido originado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso; o
- c) mediante un examen de una autoridad competente, se determine que la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que su divulgación pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación pueda tener en la futura disponibilidad de la información sobre seguridad operacional.

5. DIVULGACIÓN AL PÚBLICO

5.1 Con sujeción a los principios de protección y excepción que se resumieron anteriormente, cualquier persona que busque divulgar información sobre seguridad operacional tendrá que justificar dicha divulgación.

5.2 Deberán establecerse criterios formales para la divulgación de información sobre seguridad operacional, y éstos comprenderán, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para corregir las condiciones que comprometen la seguridad operacional y para cambiar políticas y reglamentos;
- b) la divulgación de la información sobre seguridad operacional no impide su futura disponibilidad a fin de mejorar la seguridad operacional;
- c) la divulgación de información personal pertinente incluida en la información sobre seguridad operacional cumple con las leyes de confidencialidad que resulten aplicables; y
- d) la divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace sin revelar las identidades y en forma resumida o combinada.

6. RESPONSABILIDAD DEL CUSTODIO DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

Cada SDCPS deberá contar con la designación de un custodio. Es la responsabilidad del custodio de la información sobre seguridad operacional aplicar toda la protección posible en relación con la divulgación de la información, a menos que:

- a) el custodio de la información sobre seguridad operacional cuente con el consentimiento del originador de la información para que ésta se divulgue; o
- b) el custodio de la información sobre seguridad operacional tenga la seguridad de que la divulgación de la información sobre seguridad operacional se hace de acuerdo con los principios de excepción.

7. PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN REGISTRADA

Considerando que las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación, como es el caso de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), pueden percibirse como una invasión de la privacidad en el caso del personal de operaciones, situación a la que otras profesiones no están expuestas:

a) con sujeción a los principios de protección y excepción anteriores, las leyes y reglamentos nacionales deberán considerar las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la legislación como información protegida y privilegiada, es decir, como información que merece mayor protección; y

b) las leyes y reglamentos nacionales deberán proporcionar medidas específicas para proteger dichas grabaciones en cuanto a su carácter confidencial y a su acceso al público. Dichas medidas específicas de protección de las grabaciones de las conversaciones en el lugar de trabajo que exige la legislación pueden incluir la emisión de órdenes judiciales de no divulgación al público.

SUBPARTE I.**CCA 13.1****ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE**

1. Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente aunque el daño se limite al motor.
2. La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no generen más daños en la aeronave no se considera accidente.
3. 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.
4. Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas.
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.
6. Retracción de una pata 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.
7. Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
8. 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.
9. 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.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

DEROGACIÓN

Deróguese el Decreto No. XXXX, publicado en la Gaceta No. XX, Alcance XX del XX de XXXX del XXXX y de cualquier otra disposición normativa de igual o inferior rango que se le oponga.

Este Decreto rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la REPUBLICA DE HONDURAS SECRETARIA DE DEFENSA NACIONAL,
AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL XXXXX, a las del de dos mil once

EL PRESEDENTE XXXXXXXXXXXX.- La Secretaria de Defensa Nacional

Dirección General de Honduras _____

FIN

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice 1

CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO

Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA), Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC) y Material Explicativo e Interpretativo (MEI)

1. Generalidades.

- 1.1. Esta sección contiene las Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA), los Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC's) y el Material Explicativo e Interpretativo (MEI), que han sido aprobados para ser incluidos en la RAC 13.
- 1.2. Si un párrafo específico no tiene CCA, MAC o MEI, se considera que dicho párrafo no requiere de ellas.

2. Presentación.

- 2.1. Las numeraciones precedidas por las abreviaciones CCA, MAC o MEI indican el número del párrafo RAC 13 a la cual se refieren.
- 2.2. Las abreviaciones se definen como sigue:
 - 2.2.1. Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA): 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.
 - 2.2.2. 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.
 - 2.2.3. Material Explicativo e Interpretativo (MEI): Ayudan a explicar el significado de una regulación.
- 2.3. El texto de la presente sección está escrito en arial 10; y las notas explicativas que no son parte de los MAC o MEI, aparecen en letra arial 8.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 2.

PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

I. INTRODUCCIÓN

La divulgación o el uso de los registros citados en el Capítulo 5, 5.12, en procesos penales, civiles, administrativos o disciplinarios, o su divulgación al público, puede tener consecuencias adversas para las personas u organizaciones involucradas en accidentes e incidentes, probablemente causando su renuencia o la de otros, a cooperar con las autoridades de investigación de accidentes en el futuro. La determinación sobre la divulgación o el uso estipulada en 5.12 está concebida para tener en cuenta estos aspectos.

De conformidad con lo dispuesto en 5.12, las disposiciones especificadas en este Apéndice tienen por objetivo:

- a) brindar asistencia a los Estados en la formulación de leyes, reglamentos y políticas nacionales para proteger **apropiadamente los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes; y***
- b) brindar asistencia a la autoridad competente en la adopción de las medidas dispuestas en 5.12.*

En el presente Apéndice:

- a) prueba de equilibrio de los intereses en conflicto se refiere a la determinación, por la autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en 5.12, 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*
- b) por registros se entiende los citados en 5.12.*

*El Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional contiene disposiciones sobre el uso y protección de la **información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, distintas a los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes.***

2. GENERALIDADES

2.1 Los Estados aplicarán las protecciones establecidas en 5.12 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.

2.2 Los Estados aplicarán a los demás registros citados en 5.12 b), las protecciones enumeradas en 5.12 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.

No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público.

2.3 Los Estados tomarán 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 5.12.5 del presente Anexo, tales como:

- a) la prevención de la divulgación mediante la adopción de leyes, reglamentos y políticas nacionales; o
- b) la adopción de protecciones autorizadas como medidas cautelares, procesos a puerta cerrada o audiencias en cámara; o
- c) prevención de la divulgación de registros, con medios técnicos como la calificación 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.

*Las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas en los SARPS contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago, como las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje y las grabaciones de imágenes de a bordo, pueden percibirse como una invasión de la privacidad del personal de operaciones si se divulgan o usan para fines **diferentes a aquellos para los que se efectuaron dichas grabaciones.***

3. AUTORIDAD COMPETENTE

De conformidad con 5.12, cada Estado designará a una o varias autoridades competentes adecuadas para la tarea de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

Por circunstancias diversas podrían designarse distintas autoridades competentes. Por ejemplo, la autoridad competente designada para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en procesos penales o civiles podría ser una autoridad judicial. Podría asignarse a otra autoridad competente para aplicar la prueba de equilibrio de los **intereses en conflicto en casos en los que la solicitud de divulgación tenga como fin facilitar el acceso del público.**

4. ADMINISTRACIÓN DE LA PRUEBA DE EQUILIBRIO DE LOS INTERESES EN CONFLICTO

4.1 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.

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.

4.2 Al administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente tendrá en cuenta factores

como:

- a) el propósito para el cual se creó o generó el registro;
- b) el uso que se propone darle el solicitante a dicho registro; si los derechos o intereses de un individuo o una organización se verán adversamente afectados por la divulgación o uso de dicho registro;
- d) si el individuo u organización con los que se relaciona dicho registro ha dado su consentimiento para que se otorgue acceso al registro;
- e) si se cuenta con las salvaguardias adecuadas para restringir la divulgación o el uso ulterior de dicho registro;
- f) si dicho registro se ha desidentificado, resumido o consolidado, o si es posible hacerlo;
- g) si hay una necesidad urgente de acceder a dicho registro para prevenir un riesgo grave para la salud o la vida;
- h) si dicho registro tiene carácter delicado o restrictivo; y
- i) 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.

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.

*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.***

*En el Manual sobre la protección de la información sobre seguridad operacional, Parte 1 - 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.***

5. REGISTROS DE DECISIONES

*La autoridad competente deberla 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.***

Los Estados podrán 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.

6. INFORME FINAL

A fin de limitar el uso del informe final para fines que no sean la prevención de accidentes e incidentes, los Estados deberían considerar:

a) instituir una investigación independiente para dichos otros fines; o

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

b) seguridad operacional para atribuir la culpa o la responsabilidad; o

c) prevenir el uso de informes finales como pruebas en procesos de atribución de la culpa o la responsabilidad.

*De conformidad con el Capítulo 6, 6.5, 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 5.12 del presente Anexo. 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.***

7. PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

*En aras de la seguridad operacional y de conformidad con el Capítulo 3, 3.1, de este Anexo, los Estados deberían considerar no obligar al personal de investigación a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o **responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios.***

ADJUNTO A.**DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR RESPECTO A LOS
ACCIDENTES E INCIDENTES****EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O
INTERCAMBIADAS**

Las normas y métodos recomendados del Anexo 13 *-Investigación de accidentes e incidentes de aviación* se elaboraron cuando el Estado 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.

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 explotador, 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.

Cuando ocurra un accidente o incidente, es importante que todo Estado que haya asumido la responsabilidad de la seguridad 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.

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.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ADJUNTO B.

CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES

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

Sucesos internacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante a aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.

Sucesos nacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio del Estado de matrícula.

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

territorio de los Estados.

I. NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES Y DE INCIDENTES GRAVES

<i>Procedente de</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
<i>Destinatario</i>		
Estado del suceso internacionales:	Sucesos Aeronaves de todo tipo	4.1
	Estado de matrícula del explotador	
	Estado de diseño	
	Estado de fabricación	
	OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor)	
Estado de matrícula nacionales y otros:	Sucesos Aeronaves de todo tipo	4.8
	Estado del explotador	
	Estado de diseño	
	Estado de fabricación	
	OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor)	

2. INFORME FINAL

Accidentes e incidentes dondequiera que ocurran

Referencia en el Anexo 13

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de
	Destinatario	
Estado que realiza INFORME FINAL	la investigación	Aeronaves de todo tipo Estado que instituye la investigación Estado de matrícula
Aeronaves de más de 5 700 kg OACI		Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación Otros Estados que participan en la investigación Estado cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores

6

3. INFORMEADREP

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe Destinatario	Respecto de	Referencia en el Anexo 13
Estado que realiza la investigación	INFORME PRELIMINAR aeronaves de más	Accidentes de de 2 250 kg	7.1
			Estado de matrícula o Estado del suceso Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores OACI
		Accidentes de aeronaves de 2 250 k.g o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés	7.2
	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg	7.5
	INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg	7.7

4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Asuntos de seguridad operacional de interés para otros Estados

<i>Procedente de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
<i>Destinatario</i>			
Estados que	Recomendaciones de	Recomendaciones formuladas a otro Estado	6.8
formulan recomendaciones de seguridad operacional	seguridad operacional		8.3
		Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	

ADJUNTO C.

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

I. La expresión "incidente grave" se define así en el Capítulo 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.

2. Los incidentes que se enumeran a continuación 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.

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.

Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.

Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.

Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada. Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje' o una pista no asignada.

Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje' o una pista no asignada.

Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.

Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.

Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.

Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.

Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.

Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.

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.

IncurSIONES en la pista clasificada de gravedad A. El *Manual sobre prevención de las incursiones en la pista* (Doc 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.

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.

Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.

Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

La liberación involuntaria o, como medida de emergencia, la liberación voluntaria de una carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.

ADJUNTO D.**DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO****Respuesta inicial**

Después de un accidente grave, las autoridades del Estado encargadas de la investigación se enfrentan 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.

Numerosos Estados carecen 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, solicitan a otra asistencia al respecto. Es, por lo tanto, fundamental que las autoridades encargadas de la investigación del accidente, del Estado que realiza la investigación, hagan arreglos oportunos para proceder a la lectura de los registradores de vuelo en una instalación apropiada.

Selección de la instalación

El 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.

Las instalaciones utilizadas para la lectura de registradores de vuelo deberían disponer de las siguientes capacidades:

- a) capacidad para desmontar y leer los registradores que hayan sufrido daños considerables;
- b) 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;
- c) capacidad para analizar/interpretar manualmente la forma de onda binaria bruta de los registradores de datos de vuelo de cinta digital;
- d) capacidad para aumentar y filtrar las grabaciones de voz digitalmente por medio de programas de computadora apropiados;

- e) 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.

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

El Estado de fabricación (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 (o diseño) debería 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 (o diseño).

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 explotador. 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.

Procedimientos recomendados

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

No se deberían 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.

La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo para otro Estado debería 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.

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 explotador para verificar los datos de calibración y validar la información grabada.

El Estado que realice 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 de la aviación para proteger las grabaciones.

ADJUNTO E.

ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE UNA AERONAVE

1. Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente aunque el daño se limite al motor.
2. La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no generen más daños en la aeronave no se considera accidente.
- 3.- 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.
- 4.- Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras **estructuras o sistemas**.
- 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.
- 6.- Retracción de una pata 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.
- 7.- Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
- 8.- 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.
- 9.- 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.

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.

Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad operacional después de reparaciones menores **y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para liacer 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.

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.

-FIN-

