

Regulación Técnica Aeronáutica

RTA – 13

**Investigación de accidentes e
incidentes de aviación**

SISTEMA DE EDICION Y ENMIENDA

LAS ENMIENDAS A LA PRESENTE REGLA SERAN INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, ENFRENTA DEL RENGLON, SECCION O FIGURA QUE ESTE SIENDO AFECTADA POR EL MISMO. LA EDICIÓN SERA EL REEMPLAZO DEL DOCUMENTO COMPLETO POR OTRO.

ESTAS ENMIENDAS SE DEBEN DE ANOTAR EN EL REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS, INDICANDO EL NUMERO CORRESPONDIENTE, FECHA DE EFECTIVIDAD Y LA FECHA DE INSERCIÓN.

PREAMBULO

Desde la aparición de la aviación comercial en el mundo ha existido una gran preocupación por la prevención de los accidentes aéreos. El presente RTA 13, da las instrucciones necesarias para la Investigación de los accidentes de aviación como una manera eficaz de prevenir que ocurra un accidente dos veces por las mismas causas, de ahí la importancia de realizar una correcta y exhaustiva investigación que como resultado arroje la o las causas que provocaron un accidente.

En nuestro país la responsabilidad de la prevención e investigación de los accidentes aeronáuticos recae sobre el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC), ésta responsabilidad es asignada por la ley 595, a la que nos referiremos con detalle más adelante.

La tarea de la investigación de los accidentes aeronáuticos aunque es una función del INAC, involucra a una gran cantidad de personas, organismos e instituciones y es por eso que nos hemos dado a la tarea de divulgar y coordinar con todos esos organismos e instituciones a fin de darles a conocer lo que consideramos es de vital importancia para una correcta actuación y cooperación a la hora de enfrentar una situación real de esta naturaleza.

NECESIDAD DE PREVENIR ACCIDENTES

Los accidentes de aviación ocasionan pérdidas importantes de recursos vitales, o sea personas y material. Es difícil de evaluar con precisión los costos reales de los accidentes de aviación. Desde el punto de vista financiero, los accidentes resultan sumamente costosos debido a las demandas de compensación, el reemplazo de las aeronaves y a los efectos de la publicidad adversa. No pueden cuantificarse ni el dolor de la pérdida de familiares o de amigos, ni los costos que para la sociedad representa la pérdida de personas calificadas y valiosas.

FUNDAMENTOS LEGALES

Básicamente la Ley General de Aeronáutica Civil (Ley 595), Gaceta No. 193 del jueves 5 de octubre 2006 en su Título XI Capítulo II (De la Investigación de Incidentes y Accidentes), establece que el INAC está obligada a coordinar, administrar e investigar técnicamente todos los accidentes e incidentes de aeronaves en Nicaragua y a participar en las investigaciones de accidentes que ocurran a aeronaves nicaragüenses en aguas o territorios de otro Estado, excepto sobre aeronaves nicaragüenses de uso militar, para determinar así sus causas y establecer la medidas tendientes a evitar su repetición.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, en el año 1944, del que nuestro país es signatario y como consecuencia dicho convenio tiene fuerza legal en el sistema jurídico nacional; siendo la presente regulación técnica, derivada del anexo 13 novena edición de Julio 2001 y enmienda No. 11 del 23 de noviembre de 2006.

Esta RTA ha sido adoptada por el INAC el 3 de septiembre de 2007.

Se incorpora la enmienda 2 de Octubre 2008 en cumplimiento con el anexo 13.

Se realiza la presente Edición 1 a la RTA – 13, para incorporar la Enmienda 14 del Anexo 13 del convenio de Chicago de la OACI correspondientes a la décima edición de julio 2010. Esta edición fue aprobada el 8 de noviembre del 2012.

Se incorpora la enmienda 1 a la RTA-13 para incorporar la enmienda 14 del Anexo 13 del convenio de Chicago de la OACI correspondiente a la decima edición de julio 2010.

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

INAC
RTA-13

Dentro de esta nueva enmienda se incorpora la definición “factores contribuyentes” y enmienda de la definición de “programa estatal de seguridad operacional” (SSP); transferencia al Anexo 19 de lo siguiente: norma relativa al SSP en el Capítulo 3; disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional, de aplicación general, en el Capítulo 8, enmienda de la norma relativa al establecimiento de una base de datos y nueva disposición relativa a la evaluación de bases de datos de accidentes e incidentes en el Capítulo 8.

Se establece la Edición 2 de la RTA - 13, en la cual se incorporan los nuevos elementos de las enmiendas 14 y 15 del Anexo 13 de OACI, publicada esta última en Julio del 2016.

En esta nueva edición se incorpora lo siguiente: Nueva definición de “factores contribuyentes” y enmienda de la definición de “programa estatal de seguridad operacional” (SSP); transferencia al Anexo 19 de lo siguiente: norma relativa al SSP en el capítulo 3; disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional, de aplicación general, en el Capítulo 8 y Adjunto F, marco para SSP; enmienda de la norma relativa al establecimiento de una base de datos y nueva disposición relativa a la evaluación de bases de datos de accidentes e incidentes en el Capítulo 8; ampliación del Adjunto C, lista de incidentes graves.

Nueva definición de “autoridad de investigación de accidentes”; norma sobre el establecimiento de una autoridad de investigación de accidentes independiente; nueva disposición sobre la cooperación entre las autoridades de investigación de accidentes y las autoridades judiciales; protección mejorada de los registros de las investigaciones incluidos en el párrafo RTA - 13.5.12 nuevo Apéndice 2 sobre la protección de los registros de las investigaciones.

Se establece la enmienda 1 de la Edición 2 de la RTA - 13, en la cual se incorporan los nuevos elementos de la enmienda 16 del Anexo 13 de OACI, publicada esta última en Noviembre del 2018. Esta nueva enmienda adopta como norma los métodos recomendados 5.4.3, 6.11 y 6.12

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

Nº DE PÁGINA	Nº DE EDICIÓN	FECHA
Portada	Edición 2	Marzo / 2017

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

**INAC
RTA-13**

N° DE PÁGINA	N° DE EDICIÓN	FECHA
SEE - 1	Edición 2	Marzo / 2017
REE - 1	Edición 2	Marzo / 2017
P - 1	Edición 2	Marzo / 2017
P - 2	Edición 2	Marzo / 2017
LPE - 1	Edición 2	Marzo / 2017
LPE - 2	Edición 2	Marzo / 2017
LPE - 3	Edición 2	Marzo / 2017
TC - 1	Edición 2	Marzo / 2017
TC - 2	Edición 2	Marzo / 2017
TC - 3	Edición 2	Marzo / 2017
SECCION 1		
SEC - 1-1	Edición 2	Marzo / 2017
LA - 1		
CAPITULO 1		
1 - 1	Edición 2	Marzo / 2017
1 - 2	Edición 2	Marzo / 2017
1 - 3	Edición 2	Marzo / 2017
CAPITULO 2		
2 - 1	Edición 2	Marzo / 2017
2 - 2	Edición 2	Marzo / 2017
CAPITULO 3		
3 - 1	Edición 2	Marzo / 2017
3 - 2	Edición 2	Marzo / 2017
3 - 3	Edición 2	Marzo / 2017
3 - 4	Edición 2	Marzo / 2017
CAPITULO 4		
4 - 1	Edición 2	Marzo / 2017
4 - 2	Edición 2	Marzo / 2017
4 - 3	Edición 2	Marzo / 2017
4 - 4	Edición 2	Marzo / 2017
4 - 5	Edición 2	Marzo / 2017
4 - 6	Edición 2	Marzo / 2017
CAPITULO 5		
5 - 1	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 2	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 3	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 4	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 5	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 6	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 7	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 8	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 9	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 10	Edición 2	Marzo / 2017
5 - 11	Edición 2	Marzo / 2017

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

**INAC
RTA-13**

N° DE PÁGINA	N° DE EDICIÓN	FECHA
CAPITULO 6		
6 – 1	Edición 2	Marzo / 2017
6 – 2	Edición 2	Marzo / 2017
6 – 3	Edición 2	Marzo / 2017
CAPITULO 7		
7 – 1	Edición 2	Marzo / 2017
7 – 2	Edición 2	Marzo / 2017
CAPITULO 8		
8 – 1	Edición 2	Marzo / 2017
APENDICE		
APENDICE 1		
APE 1 – 1	Edición 2	Marzo / 2017
APE 1 – 2	Edición 2	Marzo / 2017
APE 1 – 3	Edición 2	Marzo / 2017
APE 1 – 4	Edición 2	Marzo / 2017
APENDICE 2		
APE 2 – 1	Edición 2	Marzo / 2017
APE 2 – 2	Edición 2	Marzo / 2017
APE 2 – 3	Edición 2	Marzo / 2017
APE 2 – 4	Edición 2	Marzo / 2017
ADJUNTO		
ADJUNTO A		
ADJ A - 1	Edición 2	Marzo / 2017
ADJUNTO B		
ADJ B - 1	Edición 2	Marzo / 2017
ADJ B - 2	Edición 2	Marzo / 2017
ADJ B - 3	Edición 2	Marzo / 2017
ADJUNTO C		
ADJ C - 1	Edición 2	Marzo / 2017
ADJ C - 2	Edición 2	Marzo / 2017
ADJUNTO D		
ADJ D - 1	Edición 2	Marzo / 2017
ADJ D - 2	Edición 2	Marzo / 2017
ADJUNTO E		
ADJ E - 1	Edición 2	Marzo / 2017
ADJ E – 2	Edición 2	Marzo / 2017
ADJ E – 3	Edición 2	Marzo / 2017
ADJ E - 4	Edición 2	Marzo / 2017

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

INAC
RTA-13

Nº DE PÁGINA	Nº DE EDICIÓN	FECHA
ADJUNTO F		
ADJ F - 1	Edición 2	Marzo / 2017
SECCION 2		
CA - 1	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 2	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 3	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 4	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 5	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 6	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 7	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 8	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 9	Edición 2	Marzo / 2017
CA - 10	Edición 2	Marzo / 2017

TABLA DE CONTENIDO

PORTADA	1
SISTEMA DE EDICION Y ENMIENDA.....	1
REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS.....	1
PREAMBULO	1
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	2
TABLA DE CONTENIDO.....	1
SECCION 1 REQUISITOS	1
LISTADO DE ACRÓNIMOS	1
CAPITULO 1. DEFINICIONES.....	1
DEFINICIONES.....	1
CAPITULO 2. APLICACIÓN	1
CAPITULO 3. GENERALIDADES	1
OBJETIVO DE LA INVESTIGACION	1
INDEPENDENCIA DE LAS INVESTIGACIONES.....	1
PROTECCION DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE	1
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA COMO ESTADO DE SUCESO	1
GENERALIDADES	1
SOLICITUD DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DE DISEÑO, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN.....	1
CESIÓN DE LA CUSTODIA.....	1
PROCEDIMIENTOS PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES:	2
CAPITULO 4. NOTIFICACION	3
ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE EN LOS QUE INTERVIENEN AERONAVES DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2	
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA CUANDO SEA EL ESTADO DEL SUCESO 2	
ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES	3
QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DEL ESTADO DE MATRÍCULA,	3
EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO.....	3
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA.....	3
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN	4
CAPITULO 5. INVESTIGACION.....	1
RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCION Y LA REALIZACION DE LA INVESTIGACION	1
ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE.....	1
ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO NO CONTRATANTE.....	1
ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO.....	2

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

INAC
RTA-13

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	2
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA CUANDO REALIZA LA INVESTIGACIÓN	2
PROTECCION, IDENTIFICACION Y EQUIPAMIENTO DE LOS INVESTIGADORES	4
RESPONSABILIDAD DE TODO OTRO ESTADO	7
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR	7
PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN	8
PARTICIPACION EN LA INVESTIGACION DEL ESTADO DE MATRICULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACION	8
PARTICIPACION DE OTROS ESTADOS	8
PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO	8
PARTICIPACION DEL ESTADO DE NICARAGUA DE LOS CUALES SUS NACIONALES HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES EN UN ACCIDENTE	10
CAPITULO 6. INFORME FINAL	1
RESPONSABILIDAD DE TODO ESTADO	1
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA	1
CUANDO REALIZA LA INVESTIGACION	1
RESPONSABILIDADES DEL ESTADO DE NICARAGUA AL RECIBIR O FORMULAR RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL	3
CAPITULO 7. NOTIFICACION ADREP	1
INFORME PRELIMINAR	1
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA CUANDO REALIZA LA INVESTIGACIÓN. .	1
INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES / INCIDENTES DE AVIACIÓN	2
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA CUANDO REALIZA LA INVESTIGACIÓN ..	2
CAPITULO 8. MEDIDAS DE PREVENCION DE ACCIDENTES	1
APENDICES	1
APENDICE 1. FORMATO DEL INFORME FINAL	1
FINALIDAD	1
FORMATO	1
INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	2
ANÁLISIS	4
CONCLUSIONES	4
RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL	4
APÉNDICES	4
APÉNDICE 2. PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES	1
1. INTRODUCCIÓN	1
2. GENERALIDADES	1
3. AUTORIDAD COMPETENTE	2
4. ADMINISTRACIÓN DE LA PRUEBA DE EQUILIBRIODE LOS INTERESES EN CONFLICTO 2	2
5. REGISTROS DE DECISIONES	2
6. INFORME FINAL	3
7. PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES	3
ADJUNTOS	1

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

INAC
RTA-13

ADJUNTO A. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR RESPECTO A LOS ACCIDENTES E INCIDENTES EN QUE INTERVENGAN AERONAVES ARRENDADAS, FLETADAS O INTERCAMBIADAS.....	1
ADJUNTO B. CUADROS DE VERIFICACIÓN PARA HACER NOTIFICACIONES E INFORMES..	1
ADJUNTO C. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES	1
ADJUNTO D. DIRECTRICES SOBRE LECTURA Y ANÁLISIS DE LOS REGISTRADORES DE VUELO	1
ADJUNTO E. ORIENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA POR MEDIOS DE SISTEMAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTOS DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL	1
ADJUNTO F. ORIENTACION PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE LA AERONAVE.....	1
SECCION 2	1
CIRCULARES DE ASESORAMIENTO (CA)	1

SECCION 1 REQUISITOS

PRESENTACION Y GENERALIDADES

1 PRESENTACION

- 1.1 La Sección I de la RTA – 13 se presenta en páginas sueltas formada por una columna.
- 1.2 Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda la cual se incorporó.
- 1.3 La letra de esta Sección es Arial tamaño 10.

2 INTRODUCCION

- 2.1 El presente documento contiene la información para el desarrollo de investigación de accidentes e incidentes de aviación y documentos asociados.
- 2.2 El presente documento está basado en el texto del Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación en su Undécima edición, Julio de 2016 emitido y publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

LISTADO DE ACRÓNIMOS

- OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.
- CTA:** Comisión Técnica Aeronáutica
- INAC:** Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil
- USAE:** Unidad de Servicios Aeronáuticos
- CIAA:** Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación
- SAR:** Búsqueda y Salvamento
- CVR:** Registrador de Voz de Cabina
- FDR:** Registrador de datos de vuelo
- CVR:** Grabador de Voces de Cabina
- IE:** Investigador Encargado
- ADREP:** Datos de los reportes de accidentes
- RTA:** Regulación Técnica Aeronáutica

CAPITULO 1. DEFINICIONES

1. DEFINICIONES

Accidente de Aviación. 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 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:

- hallarse en la aeronave
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave o
- por exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a si 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:

- afectan adversamente a su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremo de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, 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 ródomo) 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.

(Ver CA-13.1.001)

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

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

Autoridad de investigación de accidentes. Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes.

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

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.

Estado de Matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.
(Ver CA-13.1.002)

Estado del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina 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 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 y que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
(Ver CA-13.1.003)

Incidente Grave. Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.
(Ver CA-13.1.004)

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

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

Investigador encargado. Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.
(Ver CA-13.1.005)

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); o
- 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.

Masa máxima. Masa máxima certificada para 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, basada en la información obtenida de una formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes y que, en ningún caso, da lugar a una presunción de culpa o responsabilidad civil 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.
(Ver CA-13.1.006)

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

CAPITULO 2. APLICACIÓN

RTA - 13.2.1. Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones de esta Regulación se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes que ocurran dentro de nuestro territorio nacional y plataforma continental o donde quiera que ocurra si se trata de aeronaves con matrícula Nicaragüense. **(Ver CA-13.2.1.001)**

RTA - 13.2.2. En la presente regulación, las especificaciones relativas al Estado del explotador se aplican únicamente cuando la aeronave está arrendada, fletada o intercambiada, y cuando ese Estado no es el de matrícula, y si desempeña, con respecto a la presente regulación, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

Las disposiciones de esta regulación se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes de aeronaves dondequiera que se produzcan dentro el territorio de la República de Nicaragua.

- 1) La RTA-13 para la investigación de accidentes es el documento normativo principal que regula y organiza la investigación de accidentes de aeronaves. Las resoluciones, instrucciones, circulares y demás disposiciones que dicte el INAC relativas a la investigación de accidentes, se conformarán en concordancia a lo que establece la presente regulación.
- 2) En caso de que una aeronave matriculada en Nicaragua sea arrendada o fletada y es explotada por una empresa de otro Estado, el INAC podrá delegar, en su totalidad o en parte, en reciprocidad de la aceptación de dicho Estado, las funciones prescritas en esta regulación.
- 3) De acuerdo a lo que estipula la Ley 595 (Ley general de aeronáutica civil) en el Arto. 235, El INAC está obligado a investigar los incidentes y accidentes que ocurran a aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional, ya sea éste el espacio aéreo, terrestre o marítimo; bajo la jurisdicción del Estado de Nicaragua, para lo cual contará con personal calificado y de carácter permanente. Concluida la investigación que determinará la causa probable del incidente o accidente, el investigador encargado asegurará que se emita recomendaciones de seguridad para la prevención de sucesos similares.

CAPITULO 3. GENERALIDADES

2. OBJETIVO DE LA INVESTIGACION

RTA - 13 3.1. El único objetivo de la investigación de accidentes e incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

3. INDEPENDENCIA DE LAS INVESTIGACIONES

RTA - 13 3.2. El INAC hará todos los esfuerzos y arreglos necesarios para que en el año 2018 se introduzca en el poder legislativo (Asamblea Nacional) una enmienda a la Ley 595 (LEY GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL) para que se establezca una autoridad de investigación de accidentes, con poderes independiente del INAC.

PROTECCION DE LAS PRUEBAS, CUSTODIA Y TRASLADO DE LA AERONAVE

4. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA COMO ESTADO DE SUCESO

5. GENERALIDADES

RTA - 13 3.3. La Comisión investigadora tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el periodo 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 incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros.

(Ver CA-13.3.3.001)

SOLICITUD DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DE DISEÑO, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN.

RTA - 13 3.4. Si el Estado de matrícula, el Estado de diseño, el Estado del explotador 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 INAC tomará las medidas que sean necesarias 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.

6. CESIÓN DE LA CUSTODIA

RTA - 13 3.5. Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de 3.2 y 3.3, el Estado de Nicaragua como Estado de suceso 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 suceso 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.

RTA - 13 3.6. Preservación de restos de la aeronave, correo, carga y registradores de vuelo.

- 1) A falta de piloto al mando de la aeronave y de la autoridad aeronáutica, la primera autoridad judicial o administrativa que acuda al lugar del accidente será responsable por preservar hasta donde sea posible la aeronave, correo y carga incluyendo partes, libros de mantenimiento, CVR, FDR cuando proceda o partes o documentos pertinentes a la operación y mantenimiento de la aeronave hasta que quede garantizada su custodia por los investigadores del INAC.
- 2) Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente grave, donde quiera que haya ocurrido.
- 3) Queda prohibido a cualquier persona ajena a las labores de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes e incidentes aéreos, remover toda parte de una aeronave accidentada excepto cuando sea necesario para maniobras de salvamento.

7. PROCEDIMIENTOS PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES:

- 1) El investigador encargado de la investigación de un accidente o incidente con las atribuciones que la Ley General de Aeronáutica Civil le otorga, puede citar e interrogar bajo juramento a cualquier persona que estime conveniente, así como para analizar libros, documentos, evidencias y cualquier otro elemento que considere necesario para la investigación.
- 2) El Investigador encargado tendrá acceso a la documentación relativa a autopsias que se efectúen a pasajeros y a la tripulación de la aeronave y reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales.

RTA - 13 3.6.1. CUMPLIMIENTO DE LA RTA-13

a) El cumplimiento de la Regulación Técnica Aeronáutica para la investigación de accidentes aeronáuticos de la República de Nicaragua se garantiza con:

1. El sistemático trabajo educativo con el personal aeronáutico y demás personas relacionadas a la actividad aérea.
2. Estableciendo y aplicando los sistemas y tecnologías de trabajo en la investigación de accidentes aeronáuticos.
3. Realizando estudios sobre la seguridad de los vuelos y de aquellos aspectos que más inciden en las causas de incidentes y accidentes aeronáuticos.
4. El control sistemático de las regulaciones y normas establecidas por el INAC y de la presente regulación.
5. Todo el personal relacionado con la organización, aseguramiento y cumplimiento de los vuelos, está en la obligación de conocer la presente regulación y tienen la responsabilidad personal de cumplir sus exigencias.
6. La violación de cualquiera de los preceptos de esta regulación lleva implícita una sanción administrativa, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda derivarse de la misma.

RTA - 13 3.6.2. SUSPENSIÓN DE LICENCIA EN CASO DE ACCIDENTE

a) Arto. 101 Ley 595. Cuando cualquier aeronave sufra un accidente o incidente grave de aviación en territorio nacional, o bien a una aeronave matrícula nicaragüense le ocurra el mismo evento en territorio extranjero, se suspenderán automáticamente las licencias del personal de vuelo de la aeronave accidentada. La suspensión terminará una vez que la Autoridad Aeronáutica determine que dicho personal reúne las condiciones físicas y técnicas para reanudar sus funciones, sin perjuicio de las acciones legales que puedan derivarse de la conclusión de la investigación del accidente. Si se trata de pilotos extranjeros, la suspensión se limitará a las operaciones en el territorio nacional.

b) Ninguna persona está autorizada para difundir información referente a la investigación antes de haberse rendido y aprobado el informe, dicho informe será remitido por el investigador encargado (I.E) al Director General INAC.

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

8. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA CUANDO SEA EL ESTADO DEL SUCESO

ENVÍO

RTA - 13 4.1. Cuando el Estado de Nicaragua sea el Estado del suceso la CIAA establecerá y aplicará procedimientos para enviar 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 una masa máxima de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor.

Sin embargo, cuando el Estado del suceso no esté enterado de un incidente grave, el Estado de Nicaragua en calidad del Estado de matrícula o Estado del explotador, establecerá procedimientos para garantizar el envío de la notificación de accidentes o incidentes graves al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso.

(Ver CA-13.4.1.002)

FORMATO Y CONTENIDO

RTA - 13 4.2. 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 el Estado del suceso;
- 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.
(Ver CA-13.4.2.003)

IDIOMA

RTA - 13 4.3. La notificación se preparará en español o en uno de los idiomas de trabajo de la OACI, tomando en cuenta el idioma del receptor o receptores, siempre que sea posible hacerlo sin ocasionar demoras excesivas.

INFORMACION ADICIONAL

RTA - 13 4.4. Tan pronto como sea posible, el INAC, 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

INFORMACIÓN — PARTICIPACIÓN

RTA - 13 4.5. 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.
(Véase RTA-13.4.1)

RTA - 13 4.6. Al recibirse la notificación, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán al Estado del suceso, 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 al Estado del suceso si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajará al Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada.
(Ver CA-13.4.6.004)

RTA - 13 4.7. Al recibir la notificación, el Estado del explotador suministrará al Estado del suceso, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

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

9. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA

ENVÍO

RTA - 13 4.8. Cuando el Estado de Nicaragua como Estado de matrícula instituye la investigación de un accidente o incidente grave, enviará una notificación, en virtud de lo dispuesto en RTA-13.4.2 y RTA-13.4.3 con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

a) al Estado del explotador;

b) al Estado de diseño;

c) al Estado de fabricación; y

d) a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor.

(Ver CA-13.4.8.005)

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

INFORMACIÓN — PARTICIPACIÓN

RTA - 13 4.9. El Estado de Nicaragua en calidad de Estado del explotador, enviará el acuso recibo de la notificación de un accidente o incidente grave al Estado del suceso (véase RTA-13.021 (1)).

RTA - 13 4.10. Al recibir la notificación, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán, al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que dispongan respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave. Cada Estado también comunicará al Estado de matrícula si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de su llegada.

(Ver CA-13.4.10.006)

RTA - 13 4.11. Al recibir la notificación, el Estado de Nicaragua en calidad de Estado de explotador suministrará al Estado de matrícula, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

CAPITULO 5. INVESTIGACION

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCION Y LA REALIZACION DE LA INVESTIGACION

10. ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE

ESTADO DEL SUCESO.

RTA - 13 5.1. Si el estado de Nicaragua fuese protagonista como Estado de suceso de un accidente de aviación, el Director General del INAC designará a un coordinador de la Comisión Investigadora de Accidentes Aeronáuticos (CIAA) quien instituirá la investigación para determinar las circunstancias del accidente y serán los responsables 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 Nicaragua como Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

RTA - 13 5.1.1. El Estado de Nicaragua como Estado del suceso debería instituir una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. El INAC podría 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 todos los casos, el Estado del suceso debería facilitar la investigación por todos los medios. La Comisión Investigadora de Accidentes Aeronáuticos (CIAA) del Estado de Nicaragua estará conformada como lo establece la normativa sobre investigación de accidentes e incidente de aviación.

RTA - 13 5.1.2. El INAC instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un Incidente grave cuando la aeronave tenga una masa máxima superior a los 2250kg. El Estado de Nicaragua podría 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 Nicaragua empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

(Ver CA-13.5.1.2.001)

11. ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO NO CONTRATANTE

ESTADO DE MATRÍCULA.

RTA - 13 5.2. Cuando el accidente o incidente grave 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 Nicaragua como estado de matrícula, o en su defecto el Estado del explotador, EL Estado de diseño o el Estado de fabricación, debería tratar de instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, debería efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

12. ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO

ESTADO DE MATRÍCULA

RTA - 13 5.3. Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, el Estado de Nicaragua en calidad de 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.

RTA - 13 5.3.1. Si el Estado de Nicaragua fuese el Estados más próximos al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales, se proporcionará la ayuda que se pueda y, del mismo modo, responderá a las solicitudes del Estado de matrícula.

RTA - 13 5.3.2. 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 de Nicaragua en calidad de Estado del explotador, podría instituir y realizar una investigación. Sin embargo, la ANIA podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

(Ver CA-13.5.3.002)

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA CUANDO REALIZA LA INVESTIGACIÓN

(Ver CA-13.5.3.003)

GENERALIDADES.

RTA - 13 5.4. La Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, del Estado de Nicaragua gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en esta regulación. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- b) la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en RTA-13.5.12 (a);
- c) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- d) de ser posible, la determinación de las causas y/o 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 Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación 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.

RTA - 13 5.4.1. Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones de la presente regulación será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.

(Ver CA-13.5.4.1.004)

RTA - 13 5.4.2. En el Manual de Procedimientos para la Investigación de accidentes; se establecen las políticas y procedimientos documentados, así como las funciones de investigación de accidentes. Además incluye: La organización y planificación; investigación y la elaboración de informes.

RTA - 13 5.4.3. Todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de esta regulación, tendrán acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora.

RTA - 13 5.4.4. En la medida de lo posible se establecerán coordinaciones entre el INAC y las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

(Ver CA-13.5.4.4.005)

INVESTIGADOR ENCARGADO - DESIGNACIÓN

RTA - 13 5.5. El Director General del INAC designará al Coordinador de la Comisión Investigadora de Accidentes Aeronáuticos o Investigador Encargado que ha de realizar la investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente.

RTA - 13 5.5.1. El Coordinador de la Comisión Investigadora será nombrado por el Director General del INAC y tendrá la atribución de dirigir al resto de miembros en el proceso investigativo así como de informar formalmente al INAC y de hacer coordinaciones con otras instituciones. El Investigador estará auxiliado por los miembros de la Comisión, la cual estará compuesta de la siguiente manera: al menos un miembro de cada una de las Direcciones pertenecientes al INAC y al menos un miembro de las organizaciones gremiales o sindicales que representan al personal aeronáutico involucrado, el INAC podrá, a solicitud del investigador encargado, pedir a otro personal aeronáutico su colaboración a fin de profundizar en algún aspecto de la investigación.

- a) Ninguna persona, bajo ninguna circunstancia podrá participar en la investigación sí:
- 1) Existe o existió cualquier vínculo familiar, laboral o de estrecha amistad con los involucrados en el accidente o con las víctimas;
 - 2) Si esta o estuvo involucrado directa o indirectamente en el proceso de certificación de: el explotador, talleres donde haya sido brindado servicio de mantenimiento a la aeronave accidentada o de la misma aeronave accidentada, personal aeronáutico involucrado en el accidente directa o indirectamente.

RTA - 13 5.5.2. Son obligaciones de los miembros de la CIAA los siguientes:

- 1) Mantener un alto grado de imparcialidad, honestidad e integridad durante las investigaciones y posterior a éstas. Por lo tanto se requerirá que los miembros o personas contratadas para sus efectos, se adhieran estrictamente al más alto rango de comportamiento ético en sus actividades laborales, sociales, de negocios o políticas.

- 2) Los miembros de la CIAA, como empleados del Estado de Nicaragua, evitarán cualquier situación que pueda resultar de hecho o en apariencia una conducta incorrecta o un conflicto de intereses y actuarán de acuerdo a lo establecido en la Ley General de Aeronáutica Civil vigente y la presente regulación.
- 3) Los miembros de la CIAA, deberán evitar cualquier acción, esté o no específicamente prohibida por el Código Penal u otra legislación vigente que pueda resultar en o crear la apariencia de:
 - a. La utilización de una oficina del Estado para obtener beneficios personales;
 - b. Dar tratamiento preferencial a cualquier persona;
 - c. Impedir la eficiencia y/o eficacia en las gestiones propias de esta instancia del Estado;
 - d. Incidir en gastos innecesarios;
 - e. La pérdida de la independencia e imparcialidad;
 - f. Promover decisiones fuera de los canales oficiales;
 - g. Afectar adversamente la confidencialidad o la integridad del Estado.

13. PROTECCION, IDENTIFICACION Y EQUIPAMIENTO DE LOS INVESTIGADORES

RTA - 13 5.5.3. De acuerdo al Código del Trabajo vigente, en lo que respecta a HIGIENE Y SEGURIDAD OCUPACIONAL, es responsabilidad del INAC la protección de riesgos profesionales de los investigadores, así como el abastecimiento y mantenimiento de los instrumentos, equipos y materiales necesarios para el cumplimiento del trabajo de los mismos. En el anexo 1 de la presente regulación se da una lista de los instrumentos, equipos y materiales necesarios para el cumplimiento de los trabajos.

RTA - 13 5.5.4. Ningún miembro de la CIAA u otra persona podrá entrar al lugar del accidente si no usa la protección adecuada y está debidamente inmunizado contra la hepatitis B, el tétano u otras dolencias o enfermedades propias de la zona, si hay peligro de exposición a sustancia o materiales radiactivos, ninguna persona podrá entrar al sitio del accidente hasta tanto el personal de la Comisión Nacional de Energía Atómica lo declare seguro, o sea provisto de la protección adecuada.

RTA - 13 5.5.5. Todo miembro de la CIAA al hacerse presente al lugar del accidente deberá estar debidamente identificado, con la credencial que le proporcionará el INAC y además deberá usar un chaleco de color fluorescente que se los proporcionará la administración financiera del INAC, para ser fácil de visualizarlo.

INVESTIGADOR ENCARGADO – ACCESO Y CONTROL

RTA - 13 5.6. El investigador encargado tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.

REGISTRADORES DE VUELO — ACCIDENTES E INCIDENTES

RTA - 13 5.7. Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. El Estado que realice la investigación tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

RTA - 13 5.8. En el caso de que el Estado de Nicaragua realice la investigación de un accidente o de un incidente y este no cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, dicho Estado debería utilizar las instalaciones que otros Estados pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:

- 1) la capacidad de las instalaciones de lectura;
- 2) la posibilidad de una pronta lectura; y
- 3) la ubicación de las instalaciones de lectura.

(Ver CA-13.5.8 (3).006)

AUTOPSIAS

RTA - 13 5.9. Cuando se realice una investigación de un accidente mortal dentro del territorio nacional, el INAC a través del médico aeronáutico se encargará de realizar las coordinaciones necesarias con medicina legal, para realizar 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.

(Ver CA-13.5.9.006)

EXÁMENES MÉDICOS

RTA - 13 5.9.1. Cuando corresponda, el INAC, podría hacer las coordinaciones necesarias a fin de que se le realice examen médico a la tripulación, pasajeros y al 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.

(Ver CA-13.5.9.1.007)

COORDINACIÓN – AUTORIDADES JUDICIALES

RTA - 13 5.10. La CIAA establecerá los medios para garantizar la cooperación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

(Ver CA-13.5.10.008)

NOTIFICACIÓN A LAS AUTORIDADES DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y POLICÍA NACIONAL

RTA - 13 5.11. 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 nacionales competentes y de seguridad de aviación del (los) Estado(s) interesado(s).

PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

RTA - 13 5.12. La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA) no dará a conocer los registros siguientes para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que el Director General del INAC determine, de conformidad con la legislación nacional y con sujeción al Apéndice 2 y a **RTA-13.5.12.6**, que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para 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 ; y
- b) Los registros bajo la custodia o el control de la CIAA 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, de la CIAA y de los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y
 - 6) el proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

RTA - 13 5.12.1. Además se debe proteger de igual manera cualquier otro registro obtenido o generado por la CIAA como parte de la investigación de un accidente o incidente.

RTA - 13 5.12.2. Los registros enumerados en **RTA-13.5.12** 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.

(Ver CA-13.5.12.2.009)

RTA - 13 5.12.3. La CIAA no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

RTA - 13 5.12.4. Los Estados se asegurarán 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.

RTA - 13 5.12.4.1. En la medida de lo posible, la CIAA conservará únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.

RTA - 13 5.12.5. La CIAA adoptará medidas para asegurarse de que el contenido de sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no sea divulgado al público.

RTA - 13 5.12.6. Cuando se expida o reciba un proyecto de informe final, se adoptarán todas las medidas necesarias para que este no sea divulgado al público.

REALIZACION DE VISTO RESULTA

RTA - 13 5.12.7. El INAC elaborará, a través de su asesoría legal un VISTO RESULTA una vez concluidas las investigaciones sobre cualquier accidente o incidente.

REAPERTURA DE LA INVESTIGACION

RTA - 13 5.13. Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, el INAC deberá proceder a reabrirla. Sin embargo, cuando el Estado de Nicaragua no haya instituido la investigación, deberá primero obtener el consentimiento del Estado que instituyó la investigación.

(Ver CA-13.5.13.011)

14. RESPONSABILIDAD DE TODO OTRO ESTADO

15.

INFORMACIÓN — ACCIDENTES E INCIDENTES

RTA - 13 5.14. Cuando el Estado de Nicaragua participe en la investigación de un accidente o incidente grave de aviación, se aplicarán procedimientos para garantizar que se proporcione al Estado que realiza la investigación toda la información y elementos que se requieran a lo largo del proceso de investigación.

RTA - 13 5.14.1. Se firmarán cartas de acuerdo con los Estados que solicitan la información, para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla entre sí para fines de investigación de un accidente o incidente.

RTA - 13 5.15. Además se le facilitará al Estado que realiza la investigación, toda la información pertinente que posea, relacionada a las instalaciones o servicios que hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente,

16. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR

REGISTRADORES DE VUELO — ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES

RTA - 13 5.16. El Estado de Nicaragua en calidad de Estado de matrícula o Estado del explotador, proporcionará al Estado que realiza la investigación las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo o los correspondientes registradores de vuelo, cuando una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrizara en un Estado que no sea el Estado del suceso. (Ver CA-13.5.16.012)

INFORMACIÓN ORGÁNICA

RTA - 13 5.17. El Estado de Nicaragua en calidad de Estado de matrícula o Estado del explotador, proporcionará al Estado que realiza la investigación la información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

17. PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN

(Ver CA-13.5.18.013)

18. PARTICIPACION EN LA INVESTIGACION DEL ESTADO DE MATRICULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACION

DERECHOS

RTA - 13 5.18. El Estado de Nicaragua permitirá la participación de representantes acreditados del Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación, para que participe en la investigación.

(Ver CA-13.5.18.014)

RTA - 13 5.19. El estado de Nicaragua en calidad de Estado de matrícula o Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.

RTA - 13 5.19.1. Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, el INAC podría invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados en los manuales y regulaciones nacionales para la investigación de accidentes.

RTA - 13 5.20. 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.

RTA - 13 5.21. Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, el Estado que realice la investigación podría invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujeto a los procedimientos señalados en los manuales y regulaciones nacionales para la investigación de accidentes.

OBLIGACIONES

RTA - 13 5.22. Cuando el Estado de Nicaragua realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg solicite expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, se les permitirá a cada uno un representante acreditado.

(Ver CA-13.5.22.015)

19. PARTICIPACION DE OTROS ESTADOS

DERECHOS

RTA - 13 5.23. Todo Estado que, a solicitud del INAC, facilite información, instalaciones y servicios o asesores, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

(Ver CA-13.5.23.016)

20. PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO

ASESORES

RTA - 13 5.24. El INAC tendrá todo el derecho de nombrar, tanto a representantes acreditados como también derecho a nombrar asesores para dichos representantes en las tareas de investigación.

(Ver CA-13.5.24.017)

RTA - 13 5.24.1. 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.

PARTICIPACIÓN:

RTA - 13 5.25. La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador encargado 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 copia de todos los documentos pertinentes;
- f) Participar en el examen de material grabado;
- g) Participar en actividades de la investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de los 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 y recomendaciones en materia de seguridad;
- i) Aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

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 RTA-13.5.23.

(Ver CA-13.5.25.018)

OBLIGACIONES

RTA - 13 5.26. Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) Proporcionarán al INAC a través del IE 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 INAC.

(Ver CA-13.5.26.019)

21. PARTICIPACION DEL ESTADO DE NICARAGUA DE LOS CUALES SUS
NACIONALES HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES EN UN
ACCIDENTE

DERECHOS Y PRERROGATIVAS

RTA - 13 5.27. El Estado de Nicaragua permitirá la participación de los expertos de aquellos Estados que tengan un interés especial en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en los accidentes nacionales de los mismos. La prerrogativa en cuanto a la participación de ese experto se limitará a:

- a) visitar el lugar del accidente;
- b) tener acceso a la información real pertinente que apruebe para divulgación al público el Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso de la investigación; y
- c) recibir copia del informe final.
- d) Si se trata de ciudadanos Nicaragüenses que han sufrido muertes o lesiones graves en un accidente ocurrido fuera de nuestro territorio, el Estado de Nicaragua enviará un experto al Estado de ocurrencia ya sea para participar en la investigación del accidente o para recabar toda la información necesaria del mismo.

Esto no impedirá que el Estado de Nicaragua también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes de ese Estado.
(Ver CA-13.5.27.020)

RTA - 13 5.28. Si el INAC realiza la investigación de algún accidente, divulgará, al menos durante el primer año de la investigación, información real comprobada e indicará el progreso de la investigación de manera oportuna.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO 6. INFORME FINAL

RTA - 13 6.1. La presentación del informe final tendrá como referencia el formato que figura en el apéndice 1. Sin embargo podrá adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.

22. RESPONSABILIDAD DE TODO ESTADO

DIVULGACION DE LA INFORMACION - CONSENTIMIENTO

RTA - 13 6.2. El INAC no pondrá en circulación, publicará ni permitirá acceso 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.

23. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA

24. CUANDO REALIZA LA INVESTIGACION

CONSULTAS

RTA - 13 6.3. El Estado de Nicaragua cuando realiza la investigación, enviara una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes, invitándoles que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

- a) Al Estado que instituyo 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 participo en la investigación de acuerdo con el Capítulo 5 de esta RTA.

En el caso de que el Estado de Nicaragua reciba comentarios en un plazo de 60 días a contar desde la fecha del envío del proyecto citado, se podrá enmendar el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, reproducirlos en un anexo a dicho informe. Si el Estado de Nicaragua no recibe comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en RTA 13.6.4, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.

(Ver CA-13.6.3.001)

RTA - 13 6.3.1. Si el Estado de Nicaragua realiza la investigación enviara, por intermedio del Estado del Explotador, una copia del proyecto del informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto del informe final.

RTA - 13 6.3.2. Si el Estado de Nicaragua realiza la investigación enviara, por intermedio del Estado de fabricación, una copia del proyecto del informe final a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto del informe final.

ESTADOS QUE RECIBEN LA INFORMACIÓN

RTA - 13 6.4. Si el Estado de Nicaragua realiza la investigación de un accidente 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) A 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.

DIFUSIÓN DEL INFORME FINAL

RTA - 13 6.5. En pro de la prevención de accidentes, el Estado de Nicaragua pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible y si se puede en un plazo de 12 meses.
(Ver CA-13.6.5.002)

RTA - 13 6.6. Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, el Estado de Nicaragua pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

RTA - 13 6.7. Cuando el Estado de Nicaragua haya realizado la investigación de un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de masa máxima de más de 5700 Kg. y ya haya hecho público un informe final, también enviará un ejemplar de ese informe final a la OACI.
(Ver CA-13.6.7.003)

RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD

RTA - 13 6.8. Cuando el Estado de Nicaragua haya realizado la investigación de un accidente recomendará, en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.
(Ver CA-13.6.8.004)

RTA - 13 6.9. Cuando el Estado de Nicaragua haya realizado la investigación de un accidente enviará, de ser necesario, en carta de envío fechada, 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.
(Ver CA-13.6.9.005)

**25. RESPONSABILIDADES DEL ESTADO DE NICARAGUA AL RECIBIR O FORMULAR
RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

MEDIDAS EN RELACIÓN CON LAS RECOMENDACIONES EN MATERIA DE
SEGURIDAD OPERACIONAL

RTA - 13 6.10. Cuando el Estado de Nicaragua 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.

(Ver CA-13.6.10.006)

RTA - 13 6.11. Cuando el Estado de Nicaragua realice o formule una recomendación en materia de seguridad operacional se elaboraran procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación.

RTA - 13 6.12. Cuando el Estado de Nicaragua reciba una recomendación en materia de seguridad operacional, se elaboraran procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

CAPITULO 7. NOTIFICACION ADREP

(Ver CA-13.7.001)

26. INFORME PRELIMINAR

27. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA CUANDO REALIZA LA INVESTIGACIÓN.

ACCIDENTES DE AERONAVES DE MÁS DE 2250 KG

RTA - 13 7.1. Cuando el Estado de Nicaragua investigue un accidente o incidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2250 Kg. enviará el informe preliminar:

- a) Al 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;
- e) A todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
- f) A la Organización de Aviación Civil Internacional.

ACCIDENTES DE AERONAVES DE 2 250 KG O MENOS

RTA - 13 7.2. Cuando el Estado de Nicaragua investigue un accidente de una aeronave no comprendida en el RTA 13.180 y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se considere de interés para otros Estados, el Estado de Nicaragua enviará el informe preliminar a:

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

IDIOMA

RTA - 13 7.3. El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la OACI en idioma Español y cuando sea posible, en uno de sus idiomas de trabajo de la OACI.

DESPACHO

RTA - 13 7.4. El informe preliminar se enviará por facsimile, 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.

28. INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES / INCIDENTES DE AVIACIÓN

29. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE NICARAGUA CUANDO REALIZA LA INVESTIGACIÓN

ACCIDENTES DE AERONAVES DE MÁS DE 2 250KG

RTA - 13 7.5. Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2250Kg, el INAC enviará lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la OACI.

INFORMACIÓN ADICIONAL

RTA - 13 7.6. Cuando el Estado de Nicaragua realice la investigación, deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

INCIDENTES DE AERONAVES DE MÁS DE 5 700 KG

RTA - 13 7.7. Cuando el Estado de Nicaragua realice la investigación, sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5700 KG, se enviará lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la OACI.
(Ver CA-13.7.7.002)

CAPITULO 8. MEDIDAS DE PREVENCION DE ACCIDENTES

(Ver CA-13.8.001)

BASES DE DATOS Y MEDIDAS PREVENTIVAS

RTA - 13 8.1. El INAC, a través de la Oficina de Seguridad de la Aviación 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.

RTA - 13 8.2. Para efectos de la aplicación del SSP, se facilitará el acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en RTA - 13.8.1, en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

(Ver CA-13.8.1.002)

RTA - 13 8.3. 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 por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en el Estado.

(Ver CA-13.8.2.003)

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICES

APENDICE 1. FORMATO DEL INFORME FINAL

(Véase el Capítulo 6)

30. 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.

31. FORMATO

Título. El informe final deberá llevar un título que comprenda:

Nombre del explotador, fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula de 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 cada título consiste en un cierto número de subtítulos, como se indica a continuación:

Apéndice. 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 subsección que corresponda.

32. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 **Reseña del vuelo.** Breve descripción que contenga la descripción 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.** Se deben conseguir los siguientes datos (en números)

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

(Ver CA-13.AP 1.1.2.001)

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, dense detalles.)
- 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.
- (Ver CA-13.AP 1.1.13.002)**
- 1.14 **Incendio.** En el caso de que se hubiese declarado un incendio, información sobre las causas del mismo y sobre el equipo extintor utilizado, así como de su eficacia.
- 1.15 **Supervivencia.** Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en que se hallaban la tripulación y pasajeros en relación con las heridas sufridas; rotura de estructuras tales como asientos y herrajes de fijación de los cinturones de seguridad.
- 1.16 **Ensayos e investigaciones.** Breve indicación de los resultados de los ensayos e investigaciones que haya sido necesario practicar (por ejemplo, en los laboratorios de criminalística de la policía).
- 1.17 **Información orgánica de dirección.** Información pertinente de las entidades y administraciones que influyen en las operaciones de las aeronaves. Las entidades comprenden, por ejemplo, el explotador; los servicios de tránsito aéreo, los organismos que prestan servicio de aerovías, aeródromo y meteorológicos; y las autoridades normativas. La información podría incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, la estructura y funciones de las entidades, sus recursos, situación económica, criterios y normas administrativas y su marco normativo.
- 1.18 **Información adicional.** Otra información pertinente no incluida en 1.1 a 1.17.

- 1.19 **Técnicas de investigación útil o eficaz.** Cuando se hayan utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la razón del empleo de esas técnicas, y menciónense al mismo tiempo sus características principales, así como al describir los resultados en las subsecciones apropiadas 1.1 a 1.18.

33. ANÁLISIS

Analícese, según proceda, únicamente la información documentada en 1. — Información sobre los hechos, que sea pertinente para la determinación de conclusiones, causas y/o factores contribuyentes.

34. CONCLUSIONES

Enumérense las conclusiones, causas y/o factores contribuyentes establecidos en la investigación. La lista de causas y/o factores contribuyentes debería comprender tanto las causas inmediatas como las otras más profundas endémicas del sistema y/o los factores contribuyentes.
(Ver CA-13.AP 1.3.003)

35. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

36. APÉNDICES

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

APÉNDICE 2. PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

1. INTRODUCCIÓN

(Ver CA-13.AP 2.1.001)

De conformidad con lo dispuesto en 5.12, las disposiciones especificadas en éste apéndice tienen por objetivo:

1. Brindar asistencia a los Estados en la formulación de leyes, reglamentos y políticas nacionales para proteger apropiadamente los registros de las investigaciones de accidente e incidentes: y
2. 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**.
(Ver CA-13.AP 2.1.a) y b).002)

2. GENERALIDADES

- 2.1 La Comisión de Investigación de Accidentes (CIAA) aplicará 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 El INAC aplicará 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 CIAA y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final.

No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público

- 2.3 Se 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** de la presente regulación, 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 codificación o sobre-escritura, antes de devolver a los propietarios los registradores de la voz en el puesto de pilotaje o los registradores de imágenes de a bordo.
(Ver CA-13.AP 2.2.3.003)

3. AUTORIDAD COMPETENTE

De conformidad con 5.12, el Estado de Nicaragua podría designar a una o varias autoridades competentes adecuadas para la tarea de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.
(Ver CA-13.AP 2.3.004)

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.
(Ver CA-13.AP 2.4.4.1.005)

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;
 - c) 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 des identificado, 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.
- (Ver CA-13.AP 2.4.4.2.006)

5. REGISTROS DE DECISIONES

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

(Ver CA-13.AP 2.5.007)

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
- b) diferenciar entre las partes del informe final a fin de permitir el uso de información fáctica allí contenida impidiendo a la vez el uso de análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional para atribuir la culpa o la responsabilidad; o
- c) prevenir el uso de informes finales como pruebas en procesos de atribución de la culpa o la responsabilidad.

(Ver CA-13.AP 2.6.008)

7. PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

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

ADJUNTOS

**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, 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.

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.

**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.

1. NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES Y DE INCIDENTES GRAVES

Procedente de	Respecto de	Destinatario	Referencia en el RTA -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)	RTA-13.4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de más de 2250 kg.	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)	RTA-13.4.8

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

INAC
RTA-13

2. INFORME FINAL

Accidentes e incidentes dondequiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en el RTA- 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.	RTA-13.6.4
		Aeronaves de más de 5700 kg.	OACI	RTA-13.6.7

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONAUTICA CIVIL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

INAC
RTA-13

3. INFORME ADREP

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en el RTA- 13
Estado que realiza la investigación	INFORME PRELIMINAR	Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg	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	RTA - 13.7.1
		Accidentes de aeronaves de 2250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés.	Ídem. Excepto OACI	RTA - 13.7.2
	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	Accidentes De aeronaves de más de 2250 kg	OACI	RTA -13.7.5
	INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	Accidentes de aeronaves de más de 5700 kg	OACI	RTA - 13.7.7

4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Asuntos de seguridad de interés para otros Estados

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en el RTA- 13
Estados que formulan Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones formuladas a otro Estado	Autoridad de investigación de accidentes en este Estado	RTA – 13.6.8 RTA – 13.8.3
		Documentos de la OACI	OACI	RTA – 13.6.9

ADJUNTO C. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. La expresión "incidente grave" se define así en el capítulo 1.

Incidente Grave. Un Incidente en el que intervienen circunstancias que indican hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente que está relacionado con la utilización de una aeronave con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas entran 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 rodaje 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 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 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 averías 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.

Incapacidad física o psicológica de la tripulación de vuelo durante el mismo.

Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obligue al piloto a declarar una situación de emergencia, tales como insuficiencia de combustible, agotamiento de combustible, falta de distribución del combustible, o incapacidad de utilizar todo el combustible a bordo.

Incursiones en la pista clasificada de gravedad A. El Manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Documento 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 otras asistencias 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; y
- 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 para proteger las grabaciones.

ADJUNTO E. ORIENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA POR MEDIOS DE SISTEMAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTOS DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

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 este tomo nota de que es posible 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 prolongación 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 estos la flexibilidad de redactar sus leyes y reglamentos de acuerdo con sus políticas 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 operacional es aquel que participa en las operaciones de aviación y está en posición de notificar a los SDCPS información sobre la seguridad operacional. Dicho personal comprende, entre otros, tripulaciones de vuelo, controladores aéreos, operadores de estaciones aeronáuticas técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelos 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 disciplinario, civil, administrativo y criminal contra el personal de operaciones – 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 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) sistema de notificación voluntaria de incidentes, como se describe en el Capítulo 8; y
- 4) sistema de auto notificación, 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 (Documento 9859) de la OACI figura información sobre los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

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 debida administración de la justicia en los Estados.
- 2.3 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen a la información sobre seguridad operacional deben de 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 esta se utilice inapropiada.
- 2.5 Ofrecer protección para información calificada sobre seguridad operacional en condiciones específicas es parte de las responsabilidades que en tiene un Estado.

PRINCIPIOS DE PROTECCIÓN

- 3.1 La información sobre seguridad operacional debe de 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 impedirá su continua disponibilidad.
- 3.2 La protección debe de 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 aquello para los que fue recopilado.
- 3.5 El uso de información sobre seguridad operacional en procedimientos disciplinarios, civiles administrativos y criminales, se llevaría a cabo solo bajo garantías adecuadas de legislación nacional.

PRINCIPIOS DE EXCEPCIÓN

Se harán excepciones respecto de la protección de la información sobre seguridad operacional solo 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 este 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 este 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 velación 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.

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 estos 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 la seguridad operacional se hace sin revelar las identidades y en forma resumida o combinada.

RESPONSABILIDAD DEL CUSTODIO DE LA INFORMACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

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

- a) el custodio de la información sobre la seguridad operacional cuente con el consentimiento del originador de la información que divulgue; o

- b) el custodio de la información sobre la seguridad operacional tenga la seguridad de que la divulgación de la información sobre la seguridad operacional se hace de acuerdo con los principios de excepción.

PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN REGISTRADA

Considerando que las grabaciones ambiente de las conservaciones 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.

ADJUNTO F. ORIENTACION PARA DETERMINAR LOS DAÑOS DE LA AERONAVE.

1. Si un motor se separa de la aeronave, el suceso.
2. La pérdida del capo del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no resulten en más daños a la aeronave no se considera accidente.
3. Los sucesos en que alabes del compresor o turbina, u otros componentes internos del motor, son eyectados a través de la tobera del motor no se considera 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 del ala (Winglets), etc., permitida para despachar con arreglo a la lista de equipo mínimo (MEL) o la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL), no se considera accidente.
6. Retracción de una pata del tren de 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 realizara más trabajo para hacer una reparación permanente, entonces el suceso no clasificaría como accidente.
7. Si el daño es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
8. La atracción 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 considera accidentes a menos que alguna persona sufra lesiones graves o la aeronave haya experimentado daños suficientes.

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.

(Ver CA-13.ADJ F.001)

SECCION 2

CIRCULARES DE ASESORAMIENTO (CA)

DEFINICIÓN:

Circulares de Asesoramiento (CA): es el material explicativo e informativo que ha sido aprobado para ser incluido en la RTA – 13. Ilustran los medios o alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para cumplir con un párrafo específico de la RTA – 13.

Si un párrafo específico no tiene CA, se considera que dicho párrafo no requiere de ella.

Las numeraciones precedidas por la abreviación CA, indican el número del párrafo de la RTA – 13 al cual se refieren, numerales e incisos.

CA-13.1.001:

Definiciones – Accidente de Aviación

1.- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, el INAC lo clasificará como lesión mortal.

2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

3.- El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en RTA - 13.5.1 (a).

4.- En el adjunto G figura orientación para determinar los daños de aeronave.

CA-13.1.002

Definiciones – Estado de Matrícula

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

CA-13.1.003

Definiciones – Incidente

En el Adjunto C figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

CA-13.1.004

Definiciones – Incidente Grave

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

2.- Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C.

CA-13.1.005

Definiciones – Investigador encargado

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

CA-13.1.006

Definiciones – Registrador de vuelo

Véanse en el OPS I, OPS II, OPS III Y OPS IV, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

CA-13.2.1.001 - Aplicabilidad

La aplicación de esta especificación con respecto a accidentes o incidentes graves que ocurran en el territorio de un Estado no contratante, en una zona de soberanía indeterminada o en alta mar se trata en RTA-13.5.2 y RTA-13.5.3, respectivamente.

CA-13.3.3.001 - Generalidades

1.- En 5.6 se trata del control sobre los restos de la aeronave.

2.- 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.

CA-13.4.001 – Notificación

1.- En el Adjunto B se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.

2.- La lista de direcciones de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Documento 9756) y en el sitio web de la OACI/FSIX.

CA-13.4.1.002 – Envío

1.- El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirá en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido que el INAC disponga”.

2.- La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro al Estado de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figuran, tanto en el Anexo 12, como la RTA-12.

CA-13.4.2.003 – Formato y contenido

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

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

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

CA-13.4.6.004 – Información – Participación

1.- El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación.

2.- Se señala a la atención del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación su obligación de nombrar un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2 250 kg. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación.

CA-13.4.8.005 – Envío

1.- El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirán, en la mayoría de los casos, “el medio más apropiado y rápido de que se disponga”. Además el INAC cuenta con equipos de comunicación de tipo satelital para acelerar la comunicación entre los Estados de la región Centro Americana.

2.- La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro al Estado de matrícula por parte del Centro coordinador de salvamento, figura en la RTA-12 (SAR).

CA-13.4.10.006 – Información – Participación

1.- El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación.

2.- Se señala a la atención del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación su obligación de nombrar un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2 250 kg. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación.

CA-13.5.1.2.001 – Estado del suceso

1.- La investigación de un incidente grave no excluye los otros tipos de ya existentes de investigación de incidentes (graves o no) por otros organismos.

2.- Cuando toda la investigación se delega en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que el Estado de Nicaragua será responsable de la realización de la investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP. Cuando se delega parte de la investigación, el Estado de Nicaragua generalmente conserva la responsabilidad de la realización de la investigación.

3.- En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulado, solo se considerarán las aeronaves que tengan una aprobación operacional y/o de diseño.

4.- En el caso de incidentes graves, el Estado de Nicaragua como estado de suceso podrá considerar la posibilidad de delegar la investigación en el Estado de matrícula o el estado del Explotador, en particular cuando se trata de sucesos en los que podría ser ventajoso o más práctico que uno de dichos Estados lleve a cabo la investigación.

5.- En el Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9946) figura orientación relacionada con el establecimiento y la gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).

CA-13.5.3.002 – Organización y realización de la investigación

El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación aprobado por el Director general del INAC contiene texto de orientación para la organización, realización y control de la investigación así como en el Manual de OACI (Documento 9756).

CA-13.5.3.003 – Responsabilidad del estado de Nicaragua cuando realiza la investigación

El Estado de Nicaragua podría solicitar ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo fabricantes, explotadores y pilotos.

CA-13.5.4.1.004 – Generalidades

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 RTA-13.5.10, entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información efectiva, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en RTA-13.5.12.

CA-13.5.4.4.005 – Generalidades

Esta coordinación podría lograrse mediante la firma de cartas de acuerdos o arreglos, que pueda 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.

CA-13.5.8 (3).006 – Registradores de vuelo – Accidentes e incidentes

En el Anexo 11, Capítulo 6, figuran los requisitos relativos al registro de datos radar y comunicaciones ATS.

CA-13.5.9.006 – Autopsias

En el Manual de medicina aeronáutica civil (Documento 8984) y en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Documento 9756) de OACI, se proporcionan en detalle orientaciones relativas a las autopsias, conteniendo el primero de ellos directrices detalladas sobre las pruebas de toxicología.

CA-13.5.9.1.007 – Exámenes médicos

1.- 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.

2.- En el Manual de medicina aeronáutica civil (Documento 8984) figura orientación relativa a exámenes médicos.

CA-13.5.10.008 – Coordinación – Autoridades judiciales

1. — La responsabilidad que tiene el Estado del suceso, de hacer esa coordinación, se especifica en RTA-13.5.1.

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

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

CA-13.5.12.2.009 – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

Los registros citados en **RTA-13.5.12** 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 afectaría seriamente a la seguridad operacional de la aviación.

CA-13.5.12.6.010 – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

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

CA-13.5.13.011 – Reapertura de 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.

CA-13.5.16.012 – Información orgánica

Para la ejecución de lo dispuesto en el párrafo anterior, el Estado de matrícula o el Estado del explotador podrá solicitar la cooperación de cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo.

CA-13.5.18.013 – Participación en la investigación

Nada en esta norma 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.

CA-13.5.18.014 – Derechos

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

CA-13.5.22.015 – Obligaciones

1.- Nada de lo dispuesto en el inciso (f) trata de impedir que cuando el INAC solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave que nombre representantes acreditados cuando el INAC considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.

2.- Nada de lo dispuesto en el inciso (f) trata de impedir que cuando el Estado de Nicaragua 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 el inciso (f).

CA-13.5.23.016 – Derechos

Todo Estado que proporcione una base para las operaciones de investigación en el lugar del accidente o que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento o de recuperación de los restos de la aeronave o que participe como Estado en el que hay compartición de códigos o asociados en alianzas del explotador, podrá también ser invitado a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.

CA-13.5.24.017 – Asesores

1. — Nada en las disposiciones anteriores trata de impedir que el INAC como Estado participante 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.

2. — 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.

CA-13.5.25.018 – Participación

1.- 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.

2.- No es necesario que la reunión y registro de información se aplase hasta la llegada del representante acreditado.

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

4.- Los documentos pertinentes aludidos en el numeral (6) también incluyen documentos tales como los informes sobre exámenes de componentes o estudios realizados en el marco de la investigación.

CA-13.5.26.019 – Los representantes acreditados y sus asesores

Ninguna disposición en la presente norma impide la rápida divulgación de los hechos, cuando haya sido autorizada por el INAC, ni que los representantes acreditados informen a sus respectivos Estados para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.

CA-13.5.27.020 – Derechos y prerrogativas

En la Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Cir 285) se proporcionan directrices relativas a dicha asistencia.

CA-13.6.3.001 – Responsabilidad del Estado de Nicaragua cuando realiza la investigación – Consultas

1.- Nada que figure en la presente norma está destinado a impedir que el Estado que realiza la investigación consulte a otros Estados tales como aquellos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme al RTA 13.5.27

2.- Los comentarios que han de adjuntarse al informe final se restringirán a los aspectos técnicos específicos de dicho informe que no sean de carácter editorial, sobre los cuales no pudo lograrse acuerdo.

3.- 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, servicio de mensajería o correo urgente.

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

CA-13.6.5.002 – Difusión del informe final

Nota.- Para poner a disposición del público el informe final, este puede publicarse en el internet y no necesariamente de forma impresa.

CA-13.6.7.003 – Difusión del informe final

Cuando sea posible, el informe final que se envía a la OACI, se redactará en uno de los idiomas de trabajo de la Organización y con arreglo al modelo que figura en esta RTA

CA-13.6.8.004 – Recomendaciones en materia de seguridad

Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, debe darse precedencia al Estado que realice la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación pueden formular dichas recomendaciones después de coordinarse con el estado que realice la investigación.

CA-13.6.9.005 – Recomendaciones en materia de seguridad

Si los informes finales comprenden recomendaciones de seguridad operacional dirigidas a la OACI, por el hecho de que entran en juego documentos de esta Organización, debe adjuntarse a ellos una carta indicando las medidas concretas que se proponen.

CA-13.6.10.006 – Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional

Nada de lo expuesto en el inciso anterior, está destinado a impedir que el Estado de Nicaragua formule propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones de seguridad operacional.

CA-13.7.001 – Notificaciones ADREP

1.- En el adjunto B se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.

2.- Las disposiciones de este capítulo pueden requerir dos informes separados respecto de cualquier accidente o incidente: informe preliminar, informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

CA-13.7.7.002 – Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg

En el adjunto C de esta RTA 13, figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para estudios de prevención de accidentes.

CA-13.8.001 – Medidas de prevención de accidentes

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 la RTA 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) (Documento 9859) figura más amplia orientación.

CA-13.8.1.002 – Bases de datos y medidas preventivas

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

CA-13.8.2.003 – Bases de datos y medidas preventivas

La 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 la RTA 19 (Gestión de la seguridad operacional) figuran otras disposiciones relativas a la base de datos sobre seguridad operacional. Además, en el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Documento 9859) figura orientación adicional.

CA-13.AP 1.1.2.001 – Información sobre los hechos – Lesiones

Las lesiones mortales de incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente. La lesión grave se define en el Capítulo 1.

CA-13.AP 1.1.13.002 – Información médica y patológica

La información de carácter médico relacionada con las licencias de la tripulación de vuelo se incluyen en 1.5 – Información sobre el personal.

CA-13.AP 1.3.003 – Conclusiones

El formato del informe final de este Apéndice puede adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente. Por consiguiente, los Estados pueden utilizar “causas” o “factores contribuyentes”, o ambos, en las Conclusiones.

CA-13.AP 2.1.001 – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes - 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 la comisión 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.

CA-13.AP 2.1.a) y b).002 -

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.

CA-13.AP 2.2.3.003 - Generalidades – No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público

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.

CA-13.AP 2.3.004 – Autoridad competente

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.

CA-13.AP 2.4.4.1.005 – Administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto

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

CA-13.AP 2.4.4.2.006 - Administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto

1. — 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.

2. — 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.

3. — En el Manual sobre la protección de la información sobre seguridad operacional, Parte I – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes (Doc 10053), figuran textos de orientación sobre la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

CA-13.AP 2.5.007 – Registros de decisiones

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.

CA-13.AP 2.6.008 – Informe final

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 RTA-13.5.12 de la presente regulación. Sin embargo, el uso de partes del informe final, en particular los análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional, como pruebas ante tribunales nacionales con el propósito de atribuir la culpa o la responsabilidad, es contrario a los fines para los cuales se realizó la investigación.

CA-13.ADJ F.001 – Orientación para determinar los daños de la aeronave

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

2. – Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, p. ej., parchado de un golpe en la cola, y posteriormente es objeto de trabajos más

amplios para hacer una reparación permanente, entonces el suceso no se clasificaría como accidente. Análogamente, si la aeronave puede despacharse con arreglo del MEL o la CDL sin el componente afectado, faltante o fuera de funcionamiento, entonces la reparación no se juzgaría importante y, consecuencia, el suceso no se consideraría accidente.

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 establecer si el daño es suficiente para considerar el suceso como un accidente.