

Nº 28641-MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 140 incisos 3) y 18) de la Constitución Política, Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aprobado por Ley Nº 877 del 4 de julio de 1947 y la Ley General de Aviación Civil Nº 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas.

*Considerando:*

1º.—Que Costa Rica es país signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) aprobado en su totalidad por la Asamblea Legislativa de conformidad con lo establecido por la Constitución política de Costa Rica mediante Ley Nº 877 del 4 de julio de 1947.

2º—Que el Capítulo VI, artículo 37 de dicho Convenio, relativo a la "Adopción de Normas y Procedimientos", establece que cada Estado Contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr al más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones; normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

3º—De sus finalidades y propósitos. Que de conformidad con lo establecido por la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas, corresponde a este Ministerio darse la organización interna que más se adecue al cumplimiento.

4º—Que de acuerdo con lo prescrito por la Ley General de Aviación Civil, N° 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación y control de la aviación civil dentro del territorio de la República.

5º—Que el grado de especialización de las funciones que requiere la navegación aérea demanda el fortalecimiento de la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aeronáuticos como un medio óptimo para garantizar la seguridad del transporte y la navegación aérea, procurando un desarrollo seguro, ordenado y la disminución sustancial de los accidentes e incidentes aéreos, y su atención inmediata y eficaz.

6º—Que el grado de especialización implica la eliminación de la duplicidad de funciones, que no permite el aprovechamiento en forma óptima de los recursos disponibles y entraña el procedimiento investigativo, generándose la necesidad de reestructurar las funciones.

7º—Que la normativa creada para regular la prevención e investigación de accidentes e incidentes aéreos. Decretos Ejecutivos N° 3429-T, publicado en *La Gaceta* N° 242 del 22 de diciembre de 1973 y el Decreto Ejecutivo N° 27023-MOPT, publicado en *La Gaceta* N° 104 del 1º de junio de 1998, ya que no cumple los requisitos y la vigencia para los cuales fue creado. Por tanto,

DECRETAN:

Artículo 1º—

## Reglamento para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación-(RACI3)

### CAPÍTULO I

#### Definiciones

#### Sección 13.1 Conformidad

La notificación e investigación de accidentes e incidentes y elaboración del informe preliminar y final se realizará de conformidad a lo establecido por este reglamento, la Ley General de Aviación Civil, el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás leyes conexas.

Para los efectos de aplicación del presente Reglamento se establecen las siguientes definiciones y abreviaturas:

#### ABREVIATURAS

OACI : Organización de Aviación Civil Internacional.  
CETAC: Consejo Técnico de Aviación Civil  
DGAC: Dirección General de Aviación Civil  
USAE: Unidad de Servicios Aeronáuticos  
UIA: Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aeronáuticos  
SAR: Búsqueda y Salvamento  
FDR: Registrador de datos de vuelo  
CVR: Grabador de Voces de Cabina  
IC: Investigador a Cargo  
ADREP: Datos de los reportes de accidentes

#### DEFINICIONES:

#### Accidente de Aviación:

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurra dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

- Cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave o por exposición directa del chorro de un reactor.
- La aeronave tiene daños o roturas estructurales que afectan adversamente a su resistencia estructural y sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daño del motor, cuando el daño se limita al motor, su capota o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremo de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o
- La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible. Se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

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

#### Daño Sustancial:

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

#### Estado del suceso:

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

#### Estado de matrícula:

Estado en el cual está matriculada la aeronave

#### Incidente de Aviación:

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.

#### Incidente grave:

Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

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

#### 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 cuando proceda la formulación de las recomendaciones de seguridad.

#### Investigador a cargo:

Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación y del reporte preliminar y final de accidente e incidente.

#### Irregularidad:

Se considera como irregularidad de operación:

- Un retraso en la salida de un vuelo comercial de itinerario de 30 minutos o más.
- El regreso no previsto.
- El aterrizaje en un aeródromo o aeropuerto no previsto en el plan de vuelo.

Cuando la irregularidad ocasione una fase de emergencia (incertidumbre, alerta, peligro) se considerará como un incidente, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

#### Representante acreditado:

Persona designada por un Estado en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

#### Registrador de vuelo:

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

#### Lesión fatal:

Toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente.

#### Lesión grave:

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

- 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
- 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
- Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Sin perjuicio de lo que sobre tales conceptos establece el Código Penal nacional.

## CAPÍTULO II

### Generalidades y objetivo

#### Sección 13.3 Investigación

La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes está obligada a investigar los percances que ocurran a aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el espacio aéreo, terrestres y marítimo; bajo la jurisdicción del Estado de Costa Rica, para lo cual contará con personal calificado y de carácter permanente. Concluida la investigación determinará la causa probable del incidente o accidente, emitiendo recomendaciones de seguridad para la prevención de sucesos similares.

#### Búsqueda y Salvamento (SAR)

La investigación de los accidentes e incidentes de aeronaves civiles se efectuará en forma complementaria a la búsqueda y salvamento, la cual se regula por su propio reglamento.

#### Sección 13.5 Objetivo

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.

## CAPÍTULO III

## Facultades

## Sección 13.7 Suspensión de licencias y difusión de información

Cuando ocurriere un accidente o incidente en territorio nacional, se considerarán suspendidas, temporalmente, las licencias de los pilotos de la aeronave accidentada, por el término que juzgue conveniente la DGAC y hasta tanto no haya sido valorado por el médico nombrado para tales efectos por ésta en el caso de que se amerite. Es entendido que tratándose de pilotos con licencia extranjera, la suspensión se limitará a las operaciones en el territorio nacional.

La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes tendrá también a su cargo la elaboración de estadísticas de los accidentes e incidentes que permitan el registro ordenado de hechos y causas probables necesarias en el debido recuento y comparación para efectos de prevención y posterior divulgación.

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 a cargo (I.C.) al superior correspondiente, quien lo elevará al Consejo Técnico de Aviación Civil, en el caso que se amerite, para su respectiva aprobación.

## CAPÍTULO IV

## De los informes

## Sección 13.9 Coordinación del Informe Técnico y la Investigación Jurisdiccional

Los funcionarios judiciales encargados de una investigación de accidente aeronáutico deben coordinar su actuación con las autoridades aeronáuticas, a efecto de que en lo posible se constituyen conjuntamente con éstas a practicar las primeras diligencias de instrucción en el lugar del suceso.

Los funcionarios judiciales darán la intervención que corresponda y deberán cuidar de conservar invariable e intocable el estado y situación de la aeronave y demás utensilios afectados o implicados en el accidente, mientras la autoridad aeronáutica no haya concluido las investigaciones en el caso, sin perjuicio de que la autoridad judicial haga constar en el acto de la diligencia el estado y situación de la aeronave y todos los demás actos y circunstancias que puedan apreciarse y sean de importancia para la investigación judicial.

## Sección 13.11 Notificación y reportes de accidentes, incidentes e irregularidades

Cualquier persona que tenga conocimiento de un percance aéreo deberá dar parte a la autoridad más próxima, la que estará obligada a comunicar los hechos por la vía más rápida a la D.G.A.C.

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

Cuando la aeronave accidentada sea extranjera, la DGAC, notificará los mismos datos, con la mínima demora posible, por el medio más adecuado y más rápido de que se disponga, al Estado de matrícula y al Estado de fabricación de la aeronave, invitándolas para participar a las investigaciones, conforme lo dispuesto en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Siempre que se trate de una aeronave con un peso máximo de más de 3000 libras se comunicará a la OACI con los mismos datos mediante notificación ADREP o por otro medio apropiado.

Información que deberá contener la notificación si está disponible:

Tipo, nacionalidad, marcas de registro, dueño y operador, piloto al mando, día y hora, último punto de salida, destino, posición de la aeronave con alguna referencia geográfica, número de personas a bordo, personas lesionadas y naturaleza del accidente, condiciones meteorológicas, daños de la aeronave si se conocen, una descripción de explosivos, materiales radioactivos u otros materiales peligrosos transportados.

## Sección 13.13 Preservación de restos de la aeronave, correo, carga y registradores de vuelo

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 de la DGAC.

Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente grave, donde quiera que haya ocurrido.

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.

## Sección 13.15 Procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes

El investigador a cargo de la investigación de un accidente o incidente con las atribuciones que la Ley General de Aviación Civil le otorga para 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.

La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aeronáuticos 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.

## CAPÍTULO V

## Liberación de bienes

## Sección 13.17 Acceso y Liberación de los restos, grabaciones, correo y carga

## Acceso:

Solamente el personal de la UIA y las personas autorizadas por el IC participante en la investigación tendrán acceso a examinar los restos, registradores, correo y carga en custodia del IC.

A solicitud de la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aeronáuticos el propietario y/o explotador o taller aeronáuticos deberá prestar colaboración para la realización de las pruebas técnicas pertinentes.

## Liberación:

Los restos de la aeronave, grabaciones, correo y carga en custodia de la UIA solo podrán ser entregados con autorización de la UIA, cuando se haya terminado la investigación, mediante una fórmula de entrega o en su defecto por acta levantada al efecto.

## CAPÍTULO VI

## Prevención de accidentes

## Sección 13.19 Reporte voluntario

Se establecerá un sistema de reportes voluntario y accesorio en caso de acontecer un accidente o incidentes, con la finalidad de facilitar la recopilación de información que permita detectar las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad.

## Sección 13.21 Bases de datos

Establecer base de datos con miras a facilitar el análisis efectivo de la información obtenida en sus investigaciones de accidentes e incidentes.

## CAPÍTULO VII

## Reapertura de la investigación

## Sección 13.23 Reapertura

Si después de concluida la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia y los resultados o conclusiones del análisis de la investigación se ven afectados, se reabrirá la misma respetando el debido proceso que informa la actividad administrativa.

Artículo 2°.—Derogación. Deróguense los Decretos N° 27023-MOPT, publicado en *La Gaceta* N° 104 del 1° de junio de 1998 y el N° 3429-T, publicado en *La Gaceta* N° 242 del 22 de diciembre de 1973 y cualquier otra disposición normativa de igual o inferior rango que se le oponga.

Artículo 3°.—Este Decreto rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los once días del mes de mayo del dos mil.

MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ ECHEVERRÍA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—(Solicitud N° 34208-Aviación).—C-57700.—(30109).