

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 43089-MOPT

El Presidente de la República

y el Ministro de Obras Públicas y Transportes

En el ejercicio de las facultades y prerrogativas conferidas en los artículos 140 incisos 3), 18) y 146 de la Constitución Política, Convenio de Aviación Civil Internacional, Apéndice II, Ley número 877 del 04 de julio de 1947, el “Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convenio Montreal 1999)”, Ley número 8928 del 3 de febrero de 2011, Reforma a la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley número 4786 del 05 de julio de 1971 y sus reformas, Ley General de la Administración Pública artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b), Ley número 6227 del 02 de mayo de 1978 y lo estipulado en la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas.

Considerando:

- I. Que Costa Rica es un 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, ratificado mediante Ley número 877 del 4 de julio de 1947.
- II. Que el Capítulo VI, artículo 37 de dicho Convenio, relativo a la "Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales (SARPS)", establece que cada Estado Contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el 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.

- III. Que de conformidad con lo establecido por la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley número 3155 del 05 de agosto de 1963 y sus reformas, corresponde a este Ministerio darse la organización interna que más se adecue al cumplimiento del Convenio de Chicago y sus Anexos.
- IV. Que de acuerdo con lo prescrito por la Ley General de Aviación Civil, Ley número 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 Transportes, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación y control de la aviación civil dentro del territorio de la República.
- V. Que mediante el artículo 43 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se creó la Organización de Aviación Civil Internacional, compuesta por una Asamblea y Consejo, cuyo objetivo es desarrollar los principios y técnicas de navegación aérea internacional.
- VI. Que la aeronáutica, en términos generales, es una actividad compleja, compuesta de un sin número de elementos materiales, técnicos y humanos que hacen de este modo de transporte el más seguro en su operación.
- VII. Que es obligación del Consejo Técnico de Aviación Civil, velar por la supervisión de la actividad aeronáutica del país, así como, estudiar y resolver cualquiera de los problemas que surjan en su desarrollo.
- VIII. Que el artículo 10 inciso VII de la misma Ley General de Aviación Civil señala la potestad del Consejo Técnico de Aviación Civil de proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

- IX. Que con base a las atribuciones conferidas por la Ley General de Aviación Civil No. 5150 y sus reformas, mediante el artículo 10, inciso X, se delega la autoridad del CETAC a la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aéreos (A.I.A.), la cual cuenta con personal permanente y cualificado y en lo sucesivo será regulado por el presente Reglamento RAC-13.
- X. Que la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aéreos (A.I.A.), tiene la facultad de investigar los accidentes e incidentes graves que ocurran a aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el espacio aéreo, terrestre y marítimo; bajo la jurisdicción del Estado de Costa Rica.
- XI. Que se hace necesaria la adopción de un nuevo reglamento de investigación de accidentes e incidentes de aviación con el fin de que Costa Rica se adecue a lo establecido a la enmienda 18 al Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil.
- XII. Que su texto es totalmente técnico-aeronáutico, y no es de aplicación a usuarios, sino únicamente al ejercicio técnico continuo de la aviación civil internacional y nacional.
- XIII. Que de conformidad con el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, fue publicada en La Gaceta número 5 de 08 de enero de 2021, la audiencia pública en relación con el proyecto denominado “RAC-13 Reglamento para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación”. Para dicha audiencia no se recibieron manifestaciones o comentarios.
- XIV. Que de conformidad con el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo número 37045-MP-MEIC de fecha 22 de febrero de 2012, se considera que, por la naturaleza del presente reglamento, no es necesario completar el formulario de Evaluación de Costo Beneficio, toda vez que el mismo no establece trámites ni requerimientos para el administrado.

Por tanto;

DECRETAN

RAC-13

Reglamento de investigación de accidentes e incidentes de aviación

Artículo 1—. Se emite el siguiente Reglamento de investigación de accidentes e incidentes de aviación, denominado RAC-13, el cual dirá:

CAPÍTULO I

Definiciones y abreviaturas

- (a) ADREP Datos de los reportes de accidentes
- (b) A.I.A. Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos
- (c) CETAC Consejo Técnico de Aviación Civil de Costa Rica
- (d) CVR Grabador de Voces de Cabina
- (e) DGAC Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica
- (f) FDR Registrador de datos de vuelo
- (g) ICC Investigador encargado
- (h) OACI Organización de Aviación Civil Internacional
- (i) SRGC Recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial, una recomendación de seguridad operacional relativa a una deficiencia sistémica con una probabilidad de recurrencia con consecuencias importantes a escala mundial y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operacional. El Doc. 9756, Parte IV — Redacción de informes, contiene los criterios para clasificar una recomendación como SRGC

RAC-13.1 Conformidad

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

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

(a) Accidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(1) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- (i) hallarse en la aeronave, o
- (ii) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- (iii) por exposición directa al chorro de un reactor,
- (iv) exposición a radiaciones perjudiciales o sustancias infecciosas

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones

sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

(2) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- (i) afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- (ii) que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daño del motor, cuando el daño se limita a un solo motor; incluido su capó o sus accesorios, hélices, extremo de ala, antenas, neumáticos, frenos, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones, o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves; incluyendo perforaciones en el radomo); o

(3) 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.

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

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

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

- (d) Causas. Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.
- (e) Autoridad de investigación de accidentes. Autoridad designada por el Estado Costarricense como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes bajo las siglas A.I.A. en el contexto del presente Reglamento.
- (f) Factores contribuyentes. Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.
- (g) Estado contratante. El Estado que es signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional.
- (h) Estado de diseño. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.
- (i) Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.
- (j) Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- (k) Estado del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- (l) Estado del suceso. Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

- (m) Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- (n) Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- (o) Incidente Grave. Un Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.
- (Refiérase Adjunto C Anexo 13 de la OACI).
- (p) Informe preliminar. Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.
- (q) Investigación. Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad operacional.
- (r) Investigador encargado. Persona responsable por parte del gobierno de Costa Rica designado por la A.I.A., debido a sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación. Es el equivalente al inspector referido en la ley general de aviación civil e integrante de la Comisión investigadora que cita la ley 5150 Ley General

de Aviación Civil en su capítulo II, artículo 10, Inciso X y el capítulo VII, en sus artículos 131 y 136.

- (s) Lesión grave. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:
 - (1) 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
 - (2) 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);
 - (3) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
 - (4) Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
 - (5) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
 - (6) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.
- (t) Masa máxima. Masa máxima certificado de despegue.
- (u) Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.
- (v) Recomendación sobre seguridad operacional. Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre

seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

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

(x) Representante acreditado. Persona designada por un Estado, debido a sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendría normalmente de la autoridad del Estado encargada de la investigación de accidentes.

CAPÍTULO II

Aplicabilidad

RAC-13.2.1.—Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones de este Reglamento se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes ocurridos dentro del territorio de Costa Rica, inclúyase el espacio aéreo y aguas territoriales. La Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes (A.I.A.), es la encargada de investigar los accidentes e incidentes que ocurran a aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el espacio aéreo, terrestre y marítimo; bajo la jurisdicción del Estado de Costa Rica, para lo cual cuenta con personal calificado y de carácter permanente o en caso de excepción con expertos contratados. Concluida la investigación determinará los factores contribuyentes del incidente o accidente, emitiendo recomendaciones de seguridad para la prevención de sucesos similares.

RAC-13.2.2.—Especificaciones relativas al Estado del operador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas. En el

presente Reglamento, las especificaciones relativas al Estado del explotador se aplican únicamente cuando la aeronave está arrendada, fletada o intercambiada, y cuando el Estado no es el de matrícula, y si desempeña, con respecto al presente reglamento, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado del operador cuando corresponda como tal el Estado de Costa Rica. Por lo que respecta a esa responsabilidad, es importante que el Estado costarricense cuando realice la investigación, disponga rápidamente de todos los documentos y demás información pertinente.

CAPÍTULO III

Generalidades

RAC-13.3.1.— *Objetivo de la investigación.*

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

CAPÍTULO IV

Delegación de autoridad

RAC-13.4.1.—En base a las atribuciones conferidas por la Ley General de Aviación Civil No. 5150 y el presente Reglamento, se delega la autoridad del CETAC para investigar los accidentes e incidentes aéreos como comisión a la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, que es la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes (A.I.A.), que en lo sucesivo fungirá como comisión permanente y que cuenta con personal permanente y cualificado. En lo sucesivo será regulado por el presente Reglamento, para

cumplir con los compromisos adquiridos del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

RAC 13.4.2- La A.I.A. está facultada para investigar los accidentes o incidentes graves que ocurran a las aeronaves dentro del territorio nacional; concluida la investigación la A.I.A. determinará la causa probable del incidente grave o accidente, recomendando las medidas correctivas que correspondan.

Independencia de las investigaciones.

RAC-13.4.3.— El Estado de Costa Rica establece como Autoridad de investigación de accidentes a la A.I.A., unidad asesora del CETAC, con personal permanente compuesto por Investigadores de Accidentes, independiente de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.

Organización y realización de la investigación responsabilidad del Estado de Costa Rica

Generalidades-Independencia técnica.

RAC-13.4.4—La Autoridad encargada de la investigación de accidentes e incidentes aéreos de Costa Rica (A.I.A.), gozará de independencia técnica y recursos económicos suficientes para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este reglamento. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- (a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información disponible sobre el accidente o incidente;

- (b) la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes;
- (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.

Conflicto de interés

RAC-13.4.5.— Para evitar un conflicto de intereses, la A.I.A., gozará de independencia técnica y de presupuesto propio otorgado por la Autoridad superior para realizar sus investigaciones y de autoridad absoluta para llevarla a cabo, sin ninguna influencia externa en el desarrollo del informe, de las recomendaciones de seguridad y del desarrollo de la investigación. Esto por cuanto sus funciones se encuentran más asociadas a la investigación, lo cual permitiría asesorar de una manera más oportuna al Estado o al CETAC.

CAPÍTULO V

Notificación

Notificación de accidente e incidente grave aéreo de aeronaves dentro del territorio costarricense.

RAC-13.5.1— La notificación de los accidentes, incidentes graves e incidentes que se produzcan en el Estado costarricense, se notificarán inmediatamente a la autoridad encargada de la investigación de accidentes A.I.A. tan pronto como sea posible y empleando los medios más rápidos disponibles.

RAC-13.5.2-. El CETAC a través de la A.I.A., es el contacto inicial para la notificación obligatoria de un accidente, incidente grave o incidente aéreo, que ocurra dentro del territorio del Estado de Costa Rica, en el cual esté involucrada una aeronave civil con matrícula costarricense (TI) o extranjera, por lo que los operadores aéreos nacionales e internacionales, los pilotos en general, el personal técnico aeronáutico, incluidos los servicios ATS o cualquier persona que tenga conocimiento, deberán notificar inmediatamente a la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos de todos los accidentes, incidentes graves e incidentes, por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, posteriormente, con la menor demora posible, se brindará el reporte escrito y toda la documentación que requiera la A.I.A.

RAC-13.5.3-Los propietarios, pilotos, operadores nacionales e internacionales de aeronaves civiles o personal técnico aeronáutico o cualquier persona que tenga conocimiento de un incidente, deberán notificar inmediatamente, por el medio más rápido que se disponga los accidentes, incidentes graves e incidentes y todo evento que afecte o pueda afectar la seguridad aérea de las operaciones aéreas, que ocurran en el territorio costarricense, en el espacio aéreo y aguas jurisdiccionales a la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, especialmente los contenidos en el adjunto C del Anexo 13, de acuerdo con el presente reglamento, posteriormente, con la menor demora posible, se brindará el reporte escrito y la documentación que requiera la A.I.A.

Notificación ATS-CENAMER

RAC-13.5.4- La autoridad de investigación de accidentes aéreos A.I.A, emitirá el acuerdo de entendimiento con COCESNA que es el enlace de CENAMER Control, para que se le

notifique de todos los sucesos e incidentes de tránsito aéreo, de modo que la autoridad encargada de la investigación de accidentes A.I.A., pueda determinar si debería realizar una investigación independiente.

Las notificaciones de incidentes deberán ser generadas por el sistema de notificación obligatoria de incidentes de la A.I.A. y la parte regulatoria de los ATS.

Notificación ADREP

RAC-13.5.5. Para tener una guía en la Sub parte B se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.

Las disposiciones de esta subparte pueden requerir dos informes separados respecto de cualquier accidente o incidente:

Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación responsabilidad del Estado de Costa Rica.

Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg

RAC-13.5.6.—. Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2250 kg, el Estado de Costa Rica 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.

RAC-13.5.7.— Cuando se trate de un accidente de una aeronave de 2 250 Kg o menos y durante la investigación se detecten cuestiones de aeronavegabilidad o de algunos de sus componentes que se consideren de interés para otros Estados, el Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A enviará el informe preliminar al:

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

Idioma

RAC-13.5.8.— El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en idioma español.

Despacho

RAC-13.5.9.— El informe preliminar se enviará por facsímile, correo electrónico o correo aéreo dentro de los 30 días de la fecha en que ocurrió el accidente a menos que se haya enviado anteriormente el informe de datos sobre el accidente/incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible.

Informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación

Responsabilidad del Estado de Costa Rica

Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg

RAC-13.5.10.— Cuando se trate de un accidente de una aeronave de un peso máximo superior a 2250 kg, el Estado de Costa Rica, enviará, lo antes posible después de la investigación de campo, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Información adicional

RAC-13.5.11.— El Estado de Costa Rica, deberá suministrar, previa solicitud, a otros Estados información pertinente adicional a lo disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

Incidentes de aeronaves de más de 5700 kg.

RAC-13.5.12.— Cuando se realiza una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso máximo de más de 5.700 kg, se enviará, lo antes posible, después de la investigación de campo, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

RAC-13.5.13 Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio Costarricense en los que intervienen aeronaves de otro Estado contratante que es responsabilidad del Estado de Costa Rica, la A.I.A. emitirá las notificaciones y los informes técnicos según su avance a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves que

figuran en el sitio web investigación de accidentes de la OACI (<https://www.icao.int/safety/A.I.A./Pages/default.aspx>)

Envío

RAC-13.5.14.— El Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A. enviará una notificación de un accidente o un incidente grave, que se investigará en el marco de este RAC-13, esta notificación se enviará con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- (a) al Estado de matrícula;
- (b) al Estado del explotador;
- (c) al Estado de diseño;
- (d) al Estado de fabricación; y
- (e) a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea un peso máximo de más de 2250 Kg, o se trate de un avión turboreactor.

RAC-13.5.15 Sin embargo, cuando el Estado Costa Rica como Estado del suceso no esté enterado de un incidente grave, que debería ser objeto de una investigación, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, podrá enviar una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado de Costa Rica como Estado del suceso indicando el evento para que se proceda a la investigación.

Formato y contenido

RAC-13.5.16.— El formato y contenido como se confeccionará la notificación se mantendrá en el Manual del Investigador M.D.I. y no se demorará su envío por falta de información completa esta debe darse antes de las 24 horas después del evento, conforme el capítulo IV del Anexo 13 y el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación Parte I — Organización y planificación (Doc. 9756) y las políticas internas de esta Autoridad Investigativa.

Idioma

RAC-13.5.17.— La notificación se preparará en idioma español, sin ocasionar demoras excesivas. Siempre que sea posible, se tomara en cuenta el idioma del receptor.

Información adicional

RAC-13.5.18.— Tan pronto como sea posible, el Estado de Costa Rica 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

RAC-13.5.19. —Costa Rica como Estado de matrícula o Estado del explotador, a través de la A.I.A. deberá acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente fuera de su territorio.

Suministro de información

RAC-13.5.20.— Al recibirse la notificación, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación, suministrarán al Estado de Costa Rica, tan pronto como les sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación. Cada Estado informará igualmente si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado viajará a Costa Rica, la fecha prevista de su llegada.

Información sobre mercancías peligrosas

RAC-13.5.21.— Al recibir la notificación, el Estado del explotador suministrará, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

RAC-13.5.22.—Cuadros de notificación

Informe Final

ADJUNTO A. 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

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

2. INFORME FINAL

Accidentes e incidentes dondequiera que ocurran

<i>Procedente de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
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 Otros Estados que participan en la investigación Estado cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores	6.4
		Aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	6.7

Medidas de prevención de accidentes. Asuntos de seguridad de interés para otros Estados

(Ver Anexo 13.6.8)

3. INFORME ADREP

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

<i>Procedente de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
Estado que realiza la investigación	INFORME PRELIMINAR	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 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	7.1
		Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés	Idem, <i>excepto</i> OACI	7.2
	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg	OACI	7.5
	INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg	OACI	7.7

4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Asuntos de seguridad operacional de interés para otros Estados

<i>Procedente de</i>	<i>Tipo de informe</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13</i>
Estados que formulan recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones de seguridad operacional	Recomendaciones formuladas a otro Estado	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	6.8 8.3
		Documentos de la OACI	OACI	6.9

Notificación EFOD

RAC-13.5.23- NOTIFICACIÓN EFOD. El Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A., aplicará el procedimiento respectivo para detectar y notificar a la OACI por medio del sistema EFOD, todas las diferencias que pudieran existir con respecto al Anexo 13.

CAPÍTULO VI

Protección de la prueba, custodia, resguardo y medio ambiente.

RAC-13.6.1- Cuando ocurra un accidente o incidente en el territorio costarricense, después de reportar el suceso a la Autoridad de Investigación de Accidentes, se tomarán las previsiones necesarias para proteger y resguardar la escena del evento y mantener la zona intacta, hasta tanto se apersonen los investigadores.

Queda totalmente prohibido remover los restos o cualquier parte o componente. Así mismo para la recuperación de la aeronave o sus restos, no se deberá realizar mayor daño que el ocasionado y siempre tomando en cuenta la protección al medio ambiente.

Responsabilidad del Estado del suceso.

RAC-13.6.2.— El Estado de Costa Rica tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación.

La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse.

La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros.

RAC-13.6.3.—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 asigne solamente a personal capacitado.

RAC-13.6.4.—Los investigadores de la A.I.A. están facultados por el presente reglamento, para citar e interrogar, a cualquier persona que estime conveniente, así como para retener libros, documentos, evidencias y cualquier otro elemento que considere necesario para la investigación.

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

RAC-13.6.5.— Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita al Estado de Costa Rica, como Estado del suceso que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante. El Estado de Costa Rica tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo preciso para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público.

Cesión de la custodia

RAC-13.6.6.— El Estado del Costa Rica cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte de este, 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 Costa Rica le 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 considere que no es seguro conceder tal acceso por algún tipo de riesgo físico, la A.I.A. hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo, cuándo esto fuera posible esto debido a la accesibilidad del terreno, para efectuar dicho traslado.

Custodia

RAC-13.6.7.- A la falta del comandante de la aeronave y de la Autoridad de Investigación de Accidentes, la primera autoridad que acuda al lugar del accidente tomará bajo su responsabilidad la aeronave, equipajes, carga, correo y proveerá lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulantes.

CAPÍTULO VII

Investigación de accidentes o incidentes graves de aeronaves con matrícula costarricense que se producen en el territorio de otro Estado no contratante

Estado de matrícula

RAC-13.7.1.— Cuando el accidente o incidente grave haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante de una aeronave matrícula costarricense o utilizada por un explotador costarricense, y este Estado no contratante no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 de la OACI, el Estado de Costa Rica, tratará de instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, deberá efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

Accidentes o incidentes de aeronaves que se producen

fuera del territorio de cualquier Estado

Estado de matrícula.

RAC-13.7.2.— La A.I.A cuando no pueda establecerse claramente el lugar del accidente o del incidente grave en el territorio de otro Estado contratante, el Estado de Costa Rica como Estado de matrícula, tratará de asumir la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado o a una organización regional de investigación de accidentes e incidentes por acuerdo y consentimiento mutuos.

Accidente en aguas internacionales.

RAC-13.7.3.— Los Estados más próximos al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales proporcionarán la ayuda que puedan y, del mismo modo, responderán a las solicitudes del Estado de matrícula.

RAC-13.7.4.— Si Costa Rica como Estado de matrícula no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, el Estado del explotador o, en su defecto, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito al Estado costarricense que delegue la realización de dicha investigación. Si el Estado de matrícula da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud deberá instituir y realizar la investigación con la información disponible.

CAPÍTULO VIII

Políticas y procedimientos

RAC-13.8.1.— La A.I.A quien es la encargada de las investigaciones de accidentes aéreos en el Estado de Costa Rica estableció las políticas y procedimientos que están documentados en el Manual de procedimientos del Investigador, donde se detallan sus funciones en la investigación de accidentes. Estos incluyen la organización y planificación de las investigación e informes técnicos.

Investigador encargado

RAC-13.8.2.—Designación. El Estado de Costa Rica, por medio de la A.I.A., para cada investigación designará el investigador que ha de encargarse de la investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente.

Investigador encargado-Acceso y control

RAC-13.8.3.— El investigador encargado (ICC), tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros de las comunicaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.

Coordinación-Autoridades judiciales

RAC-13.8.4.— El Estado de Costa Rica coordinará a través del investigador encargado con las autoridades judiciales a efecto de que en lo posible se constituyen juntamente con éstas a practicar las primeras diligencias de instrucción en el lugar del suceso. Los funcionarios

judiciales darán la intervención que corresponda y deberán cuidar de conservar invariable e intocable el estado y situación de la aeronave y demás componentes afectados o implicados en el accidente, mientras la A.I.A., no haya concluido las investigaciones en el caso, sin perjuicio de que la autoridad judicial haga constar en el acto de la diligencia el estado y situación de la aeronave y todos los demás actos y circunstancias que puedan apreciarse y sean de importancia para la investigación judicial y se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e investigación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo. Todo conflicto posible entre la autoridad investigadora y las judiciales, con relación a la custodia de los registradores de vuelo y de sus datos, puede resolverse haciendo que un oficial de la autoridad judicial lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia.

RAC-13.8.5.—El Estado de Costa Rica deberá garantizar la cooperación entre su autoridad encargada de la investigación de accidentes y las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

La cooperación puede lograrse mediante legislación, protocolos acuerdos o arreglos, y puede abarcar los siguientes temas: acceso al lugar del accidente; preservación y acceso a las pruebas; sesiones de información iniciales y continuas del estado de cada proceso; intercambio de información; uso apropiado de la información sobre seguridad operacional; y resolución de conflictos.

Proceso judicial o administrativo

RAC-13.8.6.— Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente reglamento será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo, y dicha investigación tendrá como fin determinar los factores contribuyentes y emitir recomendaciones de seguridad.

Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación y autoridades judiciales

RAC-13.8.7.— Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación y la A.I.A se mantendrá al margen y delegará la escena con la autoridad judicial correspondiente, quienes tendrán la prioridad de la investigación, así para propósitos estadísticos la A.I.A., hará un registro público del accidente pero en los factores contribuyentes y recomendaciones simplemente se determinará como actividad ilegal.

Acceso a la información.

RAC-13.8.8.— La A.I.A. de Costa Rica se asegurará de que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este Reglamento tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio disponible original para realizarle copias, y si esta es requerida por la autoridad judicial entregará los originales sin demora.

Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

RAC-13.8.9.— El Estado que lleve a cabo la investigación de un accidente o incidente no dará a conocer los registros siguientes para fines que no sean la investigación de accidentes

o incidentes, a menos que la autoridad competente designada por dicho Estado determine, de conformidad con la legislación nacional, 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 estas; y
- (b) los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son:
 - (1) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de esta;
 - (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 estas;
 - (5) los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y
 - (6) el proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

RAC-13.8.10.— Los Estados deberán determinar si es necesario proteger de igual manera los registros enumerados en el Anexo 13.5.12 de este reglamento, cualquier otro registro

obtenido o generado por la autoridad encargada de la investigación de accidentes como parte de la investigación de un accidente o incidente.

RAC-13.8.11.— Los registros enumerados en el Anexo 13.5.12 de este reglamento se incluirán en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de los registros que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

Los registros citados en el Anexo 13.5.12 de este RAC, 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.

RAC-13.8.12.— La A.I.A. que es la encargada de la investigación de accidentes aéreos en el Estado de Costa Rica, no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

RAC-13.8.13.— La A.I.A. se asegurará de que las solicitudes de registros que estén bajo la custodia o control de ella sean dirigidas a la fuente original de la información, y cuando estos tuvieran víctimas fatales, el Estado de Costa Rica velará que estos registros están bajo resguardo de la Autoridad Judicial en los casos cuando ésta los haya tomado.

RAC-13.8.14.— La A.I.A. quien es la Autoridad encargada de la investigación de accidentes aéreos en el Estado de Costa Rica, conservara únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.

RAC-13.8.15.— La A.I.A. adoptarán 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 y se asegurará de que las solicitudes de tales registros sean dirigidas a la fuente original de la información.

RAC-13.8.16.— La A.I.A. cuando expida o reciba un proyecto de informe final adoptará medidas para cerciorarse de que este informe no sea divulgado al público.

Reapertura de la investigación

RAC-13.8.17.— Si después de haber cerrado una investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la A.I.A deberá proceder a reabirla. También sin en algún Estado que haya realizado una investigación de alguna aeronave de matrícula costarricense, y se encuentran nuevas evidencias, el Estado de Costa Rica buscará el consentimiento del Estado que instituyó la investigación, para que la investigación sea reabierta.

RAC-13.8.18.— Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial y se localiza posteriormente, puede evaluarse la posibilidad de iniciar la investigación con la evidencia nueva y la data que se obtenga.

CAPÍTULO IX

Responsabilidad del Estado de Costa Rica

Información-Accidentes e incidentes

RAC-13.9.1.— El Estado de Costa Rica, cuando sea solicitado por otro Estado que realiza la investigación del accidente o incidente, facilitará a dicho Estado toda la información pertinente que posea.

RAC-13.9.2.— La A.I.A. deberá cooperar para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información con el otro Estado que la está solicitando, antes de proceder a intercambiarla entre sí para fines de investigación de un accidente o incidente.

Información de servicios e instalaciones

RAC-13.9.3.— La A.I.A, facilitará toda la información de las instalaciones o servicios que hayan sido utilizados, o normalmente podrían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente, al Estado que realiza la investigación.

Registradores de vuelo-Accidentes e incidentes graves

RAC-13.9.4.— En caso de que una aeronave que este implicada en un accidente o incidente grave aterrice en el Estado de Costa Rica, a solicitud del Estado del suceso que realiza la investigación, la A.I.A, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo, siempre y cuando las aeronaves sean de matrícula o explotador costarricense.

También el Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A, podrá solicitar la cooperación de cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo si el evento ocurrió en el territorio costarricense y la aeronave continuó su vuelo a otro Estado.

Información orgánica

RAC-13.9.5.— Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, el Estado de Costa Rica, proporcionará información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

Participación en la investigación, Participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación.

Derechos

RAC-13.9.6.—El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación que esta por realizar la A.I.A.

Nombramiento del asesor

RAC-13.9.7— El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado en el proceso investigativo que esta por realizar la A.I.A.

Invitación al Estado explotador

RAC-13.9.8.— Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, la A.I.A del Estado de Costa Rica, invitará al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados en este reglamento.

Representante del Estado de diseño y Estado de fabricación

RAC-13.9.9.— 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 al proceso investigativo de la A.I.A.

Representante de las Organizaciones encargadas del diseño y fabricación

RAC-13.9.10.— Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, el Estado Costa Rica por medio de la A.I.A. invitará a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave a que participen en la misma, sujetas a los procedimientos señalados en este reglamento.

Obligaciones

RAC-13.9.11.— Cuando el Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A, solicite expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación, los Estados interesados designarán cada uno un representante acreditado.

Participación de otros Estados

RAC-13.9.12.—Derechos. Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la A.I.A del Estado de Costa Rica, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.

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

Prerrogativa del representante acreditado

Asesores

RAC-13.9.13.— Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación bajo el control del investigador encargado (IIC) de la A.I.A.

Efectividad

RAC-13.9.14.— Nada en las disposiciones anteriores trata de impedir que un Estado que participa en una investigación y que solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia nombre a tales personas como asesores de su representante acreditado. La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, está prevista en el Anexo 9 de la OACI (Facilitación)—La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada. La entrada del personal de investigación y el equipo puede facilitarse mediante el establecimiento de acuerdos previos entre la Autoridad

de Investigación de Accidentes de Costa Rica y las autoridades de inmigración y aduanas del Estado costarricense.

Participación

RAC-13.9.15.— La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador encargado (ICC) de la A.I.A, y en particular de:

- (a) visitar el lugar del accidente;
- (b) examinar los restos de la aeronave;
- (c) obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;
- (d) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;
- (e) obtener copias de todos los documentos pertinentes;
- (f) participar en el examen del material grabado;
- (g) participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones;
- (h) participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad; y
- (i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

La forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes en este reglamento.

Obligaciones

RAC-13.9.16.— Los representantes acreditados y sus asesores:

- (a) proporcionarán a la A.I.A del Estado de Costa Rica toda la información pertinente de que dispongan; y
- (b) no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito del Estado costarricense.

Estados cuyos ciudadanos han perecido o sufrido lesiones graves en un accidente.

Derechos y prerrogativas

RAC-13.9.17.— Un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente ciudadanos del mismo, tendrá derecho a nombrar un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

- (a) visitar el lugar del accidente;
- (b) tener acceso a la información táctica pertinente; que apruebe para divulgación al público la A.I.A del Estado de Costa Rica, así como la información sobre el progreso de la investigación; y
- (c) recibir copia del informe final.

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

Divulgación de la información

RAC-13.9.18.— La A.I.A. del Estado de Costa Rica deberá divulgar; al menos durante el primer año de una publicación de la información fáctica comprobada, mediante una declaración provisional e indicar el progreso de la investigación de manera oportuna.

CAPÍTULO X

Orientación para determinar los daños de una aeronave

RAC-13.10.1.-Clasificación:

- (a) Si un motor se separa de la aeronave, el suceso se clasifica como accidente, aunque el daño se limite al motor.
- (b) La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no generen más daños en la aeronave no se considera accidente.
- (c) Los sucesos en que álabes del compresor o turbina, u otros componentes internos del motor, son eyectados a través de la tobera del motor no se consideran accidentes.
- (d) Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas.
- (e) La falta de flaps, aletas hipersustentadoras y otros dispositivos de aumento de la sustentación, dispositivos de extremo de ala, permitidos para despachar con arreglo a la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL), no se considera accidente.
- (f) Retracción de una pata del tren de aterrizaje o aterrizaje sin desplegar el tren, que resulte solamente en abrasión del revestimiento de la aeronave.
- (g) Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, o parchado, y luego se realiza más trabajo para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente.
- (h) Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
- (i) La extracción de componentes para inspección después de un suceso, como la extracción preventiva de una pata del tren de aterrizaje después de una salida de pista a baja

velocidad, aunque entrañe considerable trabajo, no se considera accidente a menos que se encuentren daños importantes.

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

RAC-13.10.2.-En relación con una aeronave que sufre daños que afectan adversamente a su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, la aeronave puede haber aterrizado en condiciones de seguridad operacional, pero no puede ser despachada para un nuevo vuelo en condiciones de seguridad operacional sin efectuarse reparaciones.

RAC-13.10.3.-Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad operacional después de reparaciones menores y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente. Análogamente, si la aeronave puede despacharse con arreglo a la CDL sin el componente afectado, faltante o fuera de funcionamiento, la reparación no se juzgaría importante y, en consecuencia, el suceso no se consideraría accidente.

RAC-13.10.4.-El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no debería utilizarse como única guía para determinar si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente.

Análogamente, una aeronave puede considerarse como “pérdida de casco” porque su reparación no resulta económica, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente.

Utilización de formatos normalizados.

RAC-13.10.5.- La A.I.A del Estado de Costa Rica utilizará formatos normalizados y utilizará las nomenclaturas del programa ADREP para el intercambio de datos de accidentes e incidentes.

CAPÍTULO XI

Delegación de la investigación

Responsabilidad por la Institución y Realización de la Investigación de Accidentes o

Incidentes que se Producen en el Territorio del Estado de Costa Rica.

Costa Rica como Estado del suceso-Delegación de la investigación

RAC-13.11.1—El Estado de Costa Rica instituirá una investigación por medio de la A.I.A., para determinar las circunstancias del accidente o incidente grave y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado de Costa Rica empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación. Asimismo, puede delegarse la realización de una investigación cuando un Estado debe instituir una investigación de accidentes o incidentes graves ocurridos en el territorio de un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar una investigación de conformidad con el Anexo 13, o cuando no pueda

quedar definitivamente establecido que el lugar del accidente o incidente grave está en el territorio de un Estado.

Estado del suceso

RAC-13.11.2.— Si la A.I.A del Estado de Costa Rica no instituye y realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito al Estado de Costa Rica que delegue la realización de dicha investigación. Si el Estado de Costa Rica da su consentimiento expreso por medio de la A.I.A o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.

RAC-13.11.3.—La delegación de una investigación no exime al Estado del suceso de sus obligaciones en el marco de este Reglamento.

RAC-13.11.4.—Lo dispuesto en este reglamento no da necesariamente al Estado que hace la solicitud el derecho de acceso al lugar del accidente, a los restos de la aeronave ni a ninguna otra prueba o información que se encuentre dentro del territorio del Estado de Costa Rica.

RAC-13.11.5.—La investigación de un incidente grave no excluye los otros tipos ya existentes de investigación de incidentes (graves o no) por otros organismos.

RAC-13.11.6.—Cuando toda la investigación se delega en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que ese Estado 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, la A.I.A del Estado de Costa Rica lugar donde ocurrió el suceso, generalmente conserva la responsabilidad de la realización de la investigación, publicar el informe final y el informe ADREP. En todos los casos el Estado que delega deberá emplear todos los medios posibles para facilitar la investigación.

RAC-13.11.7.—En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, sólo se considerarán las aeronaves que tengan una aprobación operacional y debe ser poseedora de un Certificado tipo.

RAC-13.11.8.—En el caso de incidentes graves, Costa Rica por medio de su A.I.A, como Estado del 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.

CAPÍTULO XII

Exámenes médicos

Medicina

RAC-13.12.1.— Las licencias al personal técnico aeronáutico se considerarán temporalmente suspendidas, hasta tanto no se realicen los exámenes médicos que van a ser requeridos por la A.I.A. En el caso de pilotos con licencia extranjera, la suspensión se limitará

a las operaciones en el territorio nacional. De ser necesario se solicitarán las pruebas de dopaje, alcoholemia y psicológicas.

Autopsias

RAC-13.12.2.— El Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A., coordinará en caso de accidentes mortales, con la Autoridad de Medicatura Forense, para la realización de una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

Exámenes médicos.

RAC-13.12.3.— Cuando corresponda, el Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A., cuando realice la investigación realizará las coordinaciones respectivas para la obtención y/o realización, según corresponda, del examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuará un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible.

RAC-13.12.4.—En caso de accidente o incidente grave dichos exámenes permitirán 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.

CAPÍTULO XIII

Normativa

RAC-13.13.1.— El Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A. verificará que las enmiendas que dicte la OACI puedan entrar en vigor oportunamente, según sea necesario, dentro de los plazos señalados y conforme a las normas y métodos recomendados internacionales, dictadas por la OACI, para lo cual contará con los procedimientos respectivos de actualización reglamentaria.

CAPÍTULO XIV

Registradores de vuelo

Datos registrados — Accidentes e incidentes

RAC-13.14.1.— Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un accidente o incidente. La A.I.A del Estado de Costa Rica tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

Lectura de los registradores de vuelo en otros Estados

RAC-13.14.2.— En el caso de que no se pueda contar con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, la A.I.A del Estado de Costa Rica utilizará las instalaciones que otros Estados pongan a disposición, tomando en consideración lo siguiente:

- (a) la capacidad de las instalaciones de lectura;
- (b) la posibilidad de una pronta lectura; y
- (c) la ubicación de las instalaciones de lectura.

RAC-13.14.2.1— Los parámetros de las grabaciones se encuentran En el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Partes I, II y III, figuran los requisitos relativos a las grabaciones de los registradores de vuelo.

- (a) Grabaciones con base en tierra: En la investigación de un accidente o incidente se utilizarán de manera efectiva las grabaciones con base en tierra.
- (b) Grabaciones en los Servicios de tránsito aéreo: son los registros de datos de vigilancia y comunicaciones ATS.

Registradores de Vuelo

RAC-13.14.3.— El Estado de Costa Rica a través de la A.I.A., cuando lleve a cabo la investigación de un accidente o incidente, no dará a conocer los registros contenidos del Anexo 13 en el Apéndice 2 y la norma A.13.5.12.5 incluidos los datos de los registradores de vuelo, para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la autoridad competente designada por dicho Estado determine, de conformidad con la legislación nacional a menos que se determine 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.

CAPÍTULO XV

Derechos y obligaciones de los investigadores

RAC-13.15.1.— Los investigadores de la A.I.A. Autoridad encargada de la investigación de accidente tienen los siguientes derechos y facultades, que son conformes a las obligaciones del Estado de Costa Rica en virtud del Anexo 13 de la OACI:

- (a) Acceso sin restricciones y control absoluto al lugar del accidente y a los restos de las aeronaves.
- (b) Acceso sin restricciones y control absoluto sobre todos los materiales pertinentes para la investigación del accidente/incidente, pruebas, documentos, incluidos los registros del servicio de tránsito aéreo (ATS) y los registradores.
- (c) El derecho para citar e interrogar bajo juramento, a cualquier persona que estime conveniente, así como para retener libros, documentos, evidencias y cualquiera otro elemento que considere necesario para la investigación.
- (d) El derecho de realizar un examen y ensayo detallado de material/pruebas pertinentes sin demora o interferencia.
- (e) El derecho y la obligación de no divulgar cierta información para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones.
- (f) Solicitar los servicios de la policía local o de otras personas autorizadas para asegurar la protección del lugar del accidente, incluida la aeronave y su contenido, hasta el momento en que la Autoridad encargada de la investigación de accidentes y los investigadores nombrados puedan asumir directamente la custodia y seguridad de la aeronave y su contenido.
- (g) Asegurar que la aeronave, su contenido y otros medios de prueba pertinentes permanezcan intactos, en la medida posible, hasta que llegue un representante acreditado y los examine, si así se solicita.

CAPÍTULO XVI

Búsqueda, salvamento y custodia

Búsqueda y salvamento

RAC-13.16.1.— Las autoridades civiles costarricenses más próximas al lugar donde ocurriere un accidente o incidente aéreo, están en la obligación de destacar, en dicho lugar, brigadas de salvamento, a fin de proporcionar los primeros auxilios a las víctimas y situar a la fuerza pública hasta el momento en que lleguen los investigadores de la Autoridad de investigación de accidentes aéreos.

Gastos de Rescate, Búsqueda y Salvamento

RAC-13.16.2.— Son de interés público la búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas o perdidas en el territorio costarricense y tanto las autoridades como las empresas de transporte aéreo y los particulares, están obligados a participar en ellos en la medida de sus posibilidades, conforme a las disposiciones del reglamento respectivo. Las operaciones de búsqueda y salvamento serán dirigidas y controladas por la Dirección General de Aviación Civil. Los gastos que demanden tales operaciones, así como la recuperación de los restos serán por cuenta del propietario u operador de la aeronave accidentada o perdida.

CAPÍTULO XVII

Formato del informe final de la autoridad de investigación de accidentes e incidentes.

Adopción del formato del Estado de Costa Rica

RAC-13.17.1.— La A.I.A. del Estado de Costa Rica adoptará el formato del informe final que figura en el Capítulo 6 y Apéndice 1 del Anexo 13, así como en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756 de la OACI y M.D.I. de la A.I.A.), pero podrá adaptarse la figura de informes abreviados según las circunstancias del accidente o incidente grave si se tratan de operaciones restrictas y operaciones de aeronaves experimentales o ultraligeras sin certificado tipo.

Divulgación de la información-Consentimiento

RAC-13.17.2.— La A.I.A. del Estado de Costa Rica, no pondrá en circulación, publicación ni permitirá acceso a proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso del Estado que realizó la investigación, a menos que este último Estado ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

Consultas

RAC-13.17.3.— El Estado de Costa Rica, a través de la A.I.A., enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes, invitándolos a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

- (a) al Estado que instituyó la investigación
- (b) al Estado de matrícula;

- (c) al Estado del explotador;
- (d) al Estado de diseño;
- (e) al Estado de fabricación. Y
- (f) todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con el Capítulo 5 del Anexo 13 de la OACI.

RAC-13.17.4.— En el caso de que la A.I.A del Estado de Costa Rica, reciba comentarios en un plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, analizará los comentarios y si es necesario enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, los adjuntará a dicho informe, si el Estado no recibe comentarios en el tiempo establecido aprobará por medio de la Dirección General de Aviación Civil y hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 13.6.4 de este reglamento, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.

RAC-13.17.5.— Nada que figure en la presente norma está destinado a impedir que la A.I.A del Estado de Costa Rica que realiza la investigación consulte a otros Estados tales como aquéllos que hayan proporcionado información pertinente, facilidades considerables o expertos que hayan participado en la investigación conforme al punto Anexo 13.5.27 de este reglamento.

RAC-13.17.6.— La A.I.A recibirá los comentarios que han de adjuntarse al informe final, estos deben restringirse a los aspectos técnicos específicos de dicho informe que no sean de carácter editorial, sobre los cuales no pudo lograrse un acuerdo.

El envío del proyecto de informe final a los Estados destinatarios, el Estado de Costa Rica por medio de su A.I.A quien realiza la investigación utilizará el medio más adecuado y más rápido disponible, tales como: correo electrónico, servicio de mensajería o correo urgente.

Las recomendaciones sobre seguridad operacional que emita la A.I.A serán incluidos en el proyecto de informe final.

Comentario de Estado del operador

RAC-13.17.7.- De la copia del proyecto de informe final, la A.I.A. enviará al Estado del Explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

Comentario de la Organización de diseño y fabricación.

RAC-13.17.8.- La A.I.A del Estado de Costa Rica enviará, cuando amerite y por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, una copia del proyecto de informe final a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

RAC-13.17.9.- Estados que reciben la información

La A.I.A del Estado de Costa Rica cuando realice la investigación del accidente enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación al:

- (a) al Estado que instituyó la investigación
- (b) al Estado de matrícula;
- (c) al Estado del explotador;
- (d) al Estado de diseño;
- (e) al Estado de fabricación.

- (f) todo Estado que haya participado en la investigación
- (g) a todo Estado de cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves; y
- (h) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

Difusión del informe final

RAC-13.17.10.- En pro de la prevención de accidentes, la A.I.A del Estado de Costa Rica pondrá a disposición del público el informe final en un plazo de 12 meses.

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

Plazo publicación informe final

RAC-13.17.11.- Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, el Estado de Costa Rica por medio de la A.I.A., pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

RAC-13.17.12.- Si la A.I.A. de Costa Rica al realizar la investigación no pone a disposición del público el informe final o una declaración provisional dentro de un plazo razonable, los otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a solicitar por escrito al Estado de Costa Rica que realiza la investigación el consentimiento expreso para difundir

una declaración que contenga las cuestiones de seguridad operacional que haya suscitado la información disponible.

Si el Estado de Costa Rica que realiza la investigación da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería difundir dicha declaración después de coordinarse con los Estados participantes, según el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756 de la OACI), Parte IV — Redacción de informes que contiene orientación sobre lo que puede constituir un “plazo razonable” para que el Estado ponga a disposición del público un informe final y/o una declaración provisional.

Envío a la Organización de Aviación Civil Internacional

RAC-13.17.13.- Cuando la A.I.A del Estado de Costa Rica realiza una investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de un peso máximo de más de 5700 kg, y ha hecho público un informe final, el Estado enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un ejemplar del informe final, utilizando para este propósito el Sistema recomendado según este reglamento.

CAPÍTULO XVIII

MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Recomendaciones en materia de seguridad

RAC-13.18.1.- La A.I.A., encargada de la investigación de accidentes o incidentes por parte del Estado de Costa Rica, 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.

RAC-13.18.2.- La A.I.A del Estado de Costa Rica que realiza la investigación podrá consultar a los Estados que participan en la investigación sobre su proyecto de recomendaciones en materia de seguridad operacional, solicitando sus comentarios sobre la pertinencia y eficacia de dichas recomendaciones.

RAC-13.18.3.- La A.I.A durante la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente y se genera una recomendación de seguridad que se incluya en el informe, se va indicar que fue generada por la A.I.A del Estado de Costa Rica que realiza la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a formular dichas recomendaciones después de coordinarse con la A.I.A del Estado Costa Rica que realiza la investigación y los Estados participantes.

Envío de recomendaciones en materia de seguridad operacional.

RAC-13.18.4. El Estado Costa Rica por medio de su A.I.A enviará, de ser necesario, todas las recomendaciones en materia de seguridad que podrían ser de interés que son dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados.

RAC-13.18.5- Si los informes finales realizados por la A.I.A., comprenden recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) comunicará a la OACI la

formulación de dicha recomendación y sus respuestas por carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

Responsabilidad del Estado que recibe recomendaciones en materia de seguridad

Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional.

RAC-13.18.6. La A.I.A del Estado de Costa Rica cuando reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado comunicará, en un plazo de 90 días naturales 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.

Respuesta a recomendaciones

RAC-13.18.7.— La A.I.A del Estado de Costa Rica, cuando formule una recomendación en materia de seguridad operacional implantará procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación recibida.

Seguimiento a recomendaciones

RAC-13.18.8.- La A.I.A del Estado de Costa Rica, cuando reciba una recomendación en materia de seguridad operacional, implantará procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación, en base al Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte IV — Redacción de informes, (Doc. 9756 de la OACI).

RAC-13.18.9.- En aras a la promoción de la prevención de accidentes mediante la recopilación y el análisis de los datos de seguridad operacional, para un rápido intercambio de información sobre seguridad operacional, como parte del programa estatal de seguridad operacional (SSP), se actuará en base al Anexo 19 de la OACI y el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859 de la OACI) — Gestión de la seguridad operacional que para estos efectos que también se aplican al presente reglamento.

Bases de datos y medidas preventivas

RAC-13.18.10.- La A.I.A del Estado de Costa Rica establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y para determinar las medidas preventivas necesarias.

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

RAC-13.18.11.- Las autoridades estatales encargadas de la aplicación del SSP deberían tener acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en Anexo 13.8.1 en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

RAC-13.18.12.- Una base de datos de accidentes e incidentes de la A.I.A. puede alimentar una base de datos sobre seguridad operacional, una vez que la misma haya sido despersonalizada, que puede referirse a una o varias bases de datos, de acuerdo al Anexo 19 de la OACI— Gestión de la seguridad operacional figuran otras disposiciones relativas a la

base de datos sobre seguridad operacional y el Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859 de la OACI).

RAC-13.18.13.-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. Estas recomendaciones en cuestión pueden ser dirigidas a la A.I.A. del Estado Costa Rica, para que realice el debido estudio y la posible aplicación de las recomendaciones.

CAPÍTULO XIX

PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES

RAC-13.19.1.- La divulgación o el uso de los registros citados en el Anexo 13.5.12, en procesos penales, civiles, administrativos o disciplinarios, o su divulgación al público, puede tener consecuencias adversas para las personas u organizaciones involucradas en accidentes e incidentes, probablemente causando su renuencia o la de otros, a cooperar con las Autoridades de investigación de accidentes de Estado de Costa Rica en el futuro.

La determinación sobre la divulgación o el uso estipulada en el Anexo 13. 5.12 está concebida para tener en cuenta estos aspectos.

RAC-13.19.2.- De conformidad con lo dispuesto en el Anexo 13. 5.12, las disposiciones especificadas tienen por objetivo:

- (a) brindar asistencia a los Estados en la formulación de leyes, reglamentos y políticas nacionales para proteger apropiadamente los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes; y
- (b) brindar asistencia a la autoridad competente en la adopción de las medidas dispuestas en el Anexo 13.5.12.

En el presente Reglamento:

Prueba de equilibrio de los intereses en conflicto

- (a) la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto se refiere a la determinación, por la autoridad Judicial competente, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 13.5.12, 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 registro(s) se refiere a uno o varios de los citados en Anexo 13.5.12.

Generalidades

RAC-13.19.3.- La A.I.A del Estado de Costa Rica aplicará la protección de manejar copias y dejar las fuentes originales a la Autoridad Judicial esto está establecido en la norma del Anexo 13.5.12 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.

RAC-13.19.4.- La A.I.A del Estado costarricense aplicará a los demás registros citados en el Anexo 13.5.12 b), las protecciones enumeradas en el Anexo 13.5.12.

Estas protecciones se aplicarán desde el momento en que queden bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final.

No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público

RAC-13.19.5.- La A.I.A del Estado costarricense tomará medidas para que no se divulgue al público el contenido del sonido de las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje, así como el contenido de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, de conformidad con lo estipulado en el Anexo 13.5.12.5, 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 sobreescritura, antes de devolver a los propietarios los registradores de la voz en el puesto de pilotaje o los registradores de imágenes de a bordo.

RAC-13.19.6.- Las grabaciones ambientes 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.

CAPÍTULO XX

Autoridad competente

RAC-13.20.1.- De conformidad con el Anexo 13.5.12, cada Estado designará a una o varias autoridades competentes adecuadas para la tarea de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, en el Estado de Costa Rica será determinado por su Autoridad de investigación de accidentes e incidentes aéreos.

Administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto

RAC-13.20.2.- 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.

RAC-13.20.3.- 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.

RAC-13.20.4.- 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.

RAC-13.20.5.- 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.

RAC-13.20.6.- La autoridad competente podría requerir administrar una prueba de equilibrio de los intereses en conflicto para determinar si ha de permitir que se divulgue un registro, y otra prueba separada de equilibrio de los intereses en conflicto, para determinar si se ha de permitir el uso de un registro, en base al 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 de la OACI).

Registros de decisiones

RAC-13.20.7.-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.

RAC-13.20.8.-El Estado de Costa Rica por medio de su A.I.A podrá transmitir las decisiones registradas a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la Organización, para que se archiven en una base de datos pública.

CAPÍTULO XXI

Orientación para determinar los incidentes graves de una aeronave

Definiciones Incidentes graves / Lista de ejemplos de incidentes graves

INCIDENTE GRAVE

RAC-13.21.1.-ADJ.C./2 A2 Es 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.

Donde puede haber una alta probabilidad de que ocurriera un accidente si no quedan defensas de seguridad operacional o las que quedan son pocas para impedir que el incidente llegue a ser un accidente. A fin de determinar si este es el caso, puede efectuarse un análisis basado en el riesgo del suceso (que tenga en cuenta el escenario más verosímil que pudiera propiciar una intensificación del incidente y la eficacia de las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente) como sigue:

- (a) considerar si hay un escenario verosímil en el que este incidente podría haber llegado a ser un accidente; y
- (b) evaluar las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente como:
 - (1) efectivas, si quedaran varias defensas que tuvieran que fallar simultáneamente; o
 - (2) limitadas, si quedaran pocas defensas, o ninguna, o cuando el accidente se evitó providencialmente.
- (c) Considerar tanto el número como la solidez de las demás defensas entre el incidente y el posible accidente. No considerar las defensas que fallaron sino únicamente las que tuvieron efecto y las defensas aún restantes.
- (d) El escenario más verosímil se refiere a la evaluación realista de las lesiones y/o daños resultantes del posible accidente.
- (e) Las defensas incluyen los miembros de la tripulación y su instrucción y procedimientos, ATC, las alertas (dentro y fuera de la aeronave), los sistemas de la aeronave y las redundancias, el diseño estructural de la aeronave y la infraestructura del aeródromo.

- (f) La combinación de estas dos evaluaciones ayuda a determinar qué incidentes son incidentes graves:

		b) Defensas restantes entre el incidente y el posible accidente	
		Efectivas	Limitadas
a) Escenario más verosímil	Accidente	Incidente	Incidente grave
	No accidente	Incidente	

RAC-13.21.2.- Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos de incidentes que podrían ser graves:

- (a) 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.
- (b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- (c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- (d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
- (e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.

- (f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
- (g) Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.
- (h) Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente
- (i) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- (j) Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- (k) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- (l) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
- (m) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de ésta.
- (n) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:
 - (1) para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia);
 - (2) para operaciones con tripulación múltiple en las que la seguridad de vuelo resultó comprometida debido a un aumento considerable de la carga de trabajo para el resto de la tripulación.
- (o) Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obliguen al piloto a declarar una situación de emergencia, tales como insuficiencia, agotamiento o falta de

distribución del combustible o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.

- (p) Incursiones en la pista clasificada de gravedad A. El manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Doc. 9870) de la OACI contiene información sobre la clasificación de la gravedad.
- (q) 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.
- (r) Fallas de los sistemas (incluyendo pérdida de potencia o empuje), fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
- (s) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
- (t) 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.

CAPÍTULO XXII

Orientación para determinar los daños de una aeronave

RAC-13.22.1.- Clasificación

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

- (a) La pérdida del capó del motor (soplante o núcleo), o componentes del inversor, que no generen más daños en la aeronave no se considera accidente.

- (b) Los sucesos en que álabes del compresor o turbina, u otros componentes internos del motor, son eyectados a través de la tobera del motor no se consideran accidentes.
- (c) Un radomo hundido o faltante, no se considera accidente, a menos que haya un daño sustancial conexo en otras estructuras o sistemas.
- (d) La falta de flaps, aletas hipersustentadoras y otros dispositivos de aumento de la sustentación, dispositivos de extremo de ala, permitidos para despachar con arreglo a la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL), no se considera accidente.
- (e) Retracción de una pata del tren de aterrizaje o aterrizaje sin desplegar el tren, que resulte solamente en abrasión del revestimiento de la aeronave.
- (f) Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad después de reparaciones menores, o parchado, y luego se realiza más trabajo para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente.
- (g) Si el daño estructural es tal que la aeronave se despresuriza, o no puede presurizarse, el suceso se considera accidente.
- (h) La extracción de componentes para inspección después de un suceso, como la extracción preventiva de una pata del tren de aterrizaje después de una salida de pista a baja velocidad, aunque entrañe considerable trabajo, no se considera accidente a menos que se encuentren daños importantes.
- (i) Los sucesos que involucren una evacuación de emergencia no se consideran accidentes a menos que alguna persona sufra lesiones graves o la aeronave haya experimentado daños importantes.

RAC-13.22.2.- En relación con una aeronave que sufre daños que afectan adversamente a su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, la aeronave puede haber

aterrizado en condiciones de seguridad operacional, pero no puede ser despachada para un nuevo vuelo en condiciones de seguridad operacional sin efectuarse reparaciones.

RAC-13.22.3.- Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad operacional después de reparaciones menores y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente. Análogamente, si la aeronave puede despacharse con arreglo a la CDL sin el componente afectado, faltante o fuera de funcionamiento, la reparación no se juzgaría importante y, en consecuencia, el suceso no se consideraría accidente.

RAC-13.22.4.-El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no debería utilizarse como única guía para determinar si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente.

Análogamente, una aeronave puede considerarse como “pérdida de casco” porque su reparación no resulta económica, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente.

Utilización de formatos normalizados

RAC-13.22.5.- La A.I.A del Estado de Costa Rica utilizará formatos normalizados provenientes del programa ADREP para el intercambio de datos de accidentes e incidentes.

CAPÍTULO XXIII

Clasificación de los sucesos

RAC-13.23.1.-La A.I.A del Estado de Costa Rica usa 4 clases de ocurrencias para clasificar la complejidad del evento las cuales son: clase 1, clase 2, clase 3 y clase 4.

En la medida de lo posible la A.I.A del Estado de Costa Rica, una ocurrencia se clasificará dentro de las 24 horas de recibir la notificación inicial de la ocurrencia.

Esta clasificación es utilizada para determinar el nivel de esfuerzo y de inversión del proceso investigativo a realizarse, también el tipo de informe o producto, el cronograma objetivo y el plazo de conclusión.

Clase	Tipo de Investigación	Nivel de trabajo	Nivel de Inversión	Proceso Investigativo	Tipo de Reporte	Plazo de Conclusión
1	Temas de Seguridad	Muy Alto	Muy Alto	Complejo	Detallado, largo	730 días Hábiles
2	Complejo	Muy Alto	Muy Alto	Complejo	Detallado, largo	600 días Hábiles

3	Detallado	Alto	Alto	Complejidad Media	Extensión Media: Hasta 30 páginas o 10 000 palabras en inglés, más apéndices	450 días Hábiles
4	Básico	Medio	Medio	Complejidad Media	Informe abreviado	180 días hábiles a 365 días hábiles y dependiendo de la necesidad de análisis de Componentes pueda requerir más tiempo para el ensayo del motor

Ocurrencia de Clase 1

- (a) Un acontecimiento de clase 1 es un accidente aéreo que tiene consecuencias significativas que atraen un alto nivel de interés público en Costa Rica o a nivel internacional y la aeronave tiene un peso superior a las 12500 libras.
- (b) Un gran número de personas se ven afectadas, algunas de las cuales pueden resultar mortales o gravemente heridas.

- (c) Hay daños significativos en la propiedad y / o el medio ambiente.
- (d) Existe una gran expectativa pública de que el A.I.A la vaya a investigar.
- (e) También bajo esta categoría se encuentran las ocurrencias con características comunes que han formado un patrón durante un período de tiempo.
- (f) Este patrón está hecho de uno o más riesgos de seguridad significativos previamente identificados por la A.I.A u organizaciones en otras jurisdicciones en el curso de sus investigaciones, o de una cuestión de interés que ha surgido del análisis estadístico.
- (g) Este tipo de investigaciones abarcan temas de seguridad operacional, es un estudio detallado de una serie de eventos con características en común que han formado un patrón a través de un periodo de tiempo cuando se analiza por medio de estadísticas.
- (h) Un accidente aéreo con una aeronave de peso superior a las 12500 libras es una investigación que definitivamente se analizaran temas de seguridad operacionales y es llevada a cabo por un equipo grande de investigadores propios de la A.I.A e investigadores que vienen como representantes acreditados de los Estados involucrados, como los Estados fabricantes de la aeronave accidentada y está es dirigida por un investigador encargado (IIC) de la A.I.A.
- (i) Estos equipos de trabajo están constituidos por múltiples ramas o disciplinas, así como grupos de trabajo con tienen presidentes o lideres encargados del grupo asignado.
- (j) Se lleva a cabo de acuerdo con los procedimientos de investigación descritos en el Manual de Investigación de la A.I.A y se requiere de un plan de trabajo detallado y una metodología que es desarrollada y suministrada a la Jefatura para su aprobación antes de iniciar con la investigación.

- (k) Estas investigaciones requieren de un esfuerzo significativo que es llevado a cabo en la recolección, revisión y análisis de los datos de fuentes internas y externas.
- (l) Es posible que se requieran de más fondos especiales que deben ser dotados por la dependencia gubernamental a que pertenezca la A.I.A.
- (m) El reporte es extenso y detallado, este tipo de investigación pueden realizar actualizaciones de la investigación o reportes de avances que pueden ser dados a conocer durante la investigación y después de los primeros 365 días se debe realizar una declaración provisional.
- (n) Este tipo de investigaciones puede incluir recomendaciones. La investigación generalmente se completa dentro de 730 días.

Ocurrencia Clase 2

- (a) Un acontecimiento de clase 2 es un accidente aéreo que tiene consecuencias significativas que atraen un alto nivel de interés público en Costa Rica o a nivel internacional y la aeronave tiene un peso inferior a las 12500 libras.
- (b) Un gran número de personas se ven afectadas, algunas de las cuales pueden resultar mortales o gravemente heridas.
- (c) Hay daños significativos en la propiedad y / o el medio ambiente.
- (d) Existe una gran expectativa pública de que el A.I.A la vaya a investigar.
- (e) Existe una alta probabilidad de identificar nuevas lecciones de seguridad y de promover la seguridad operacional en el transporte aéreo, reduciendo los riesgos para las personas, la propiedad o el medio ambiente. Se requiere una investigación compleja y exhaustiva.

- (f) Una investigación compleja para una ocurrencia de clase 2 es llevada a cabo por un equipo grande de investigadores propios de la A.I.A e investigadores que vienen como representantes acreditados de los Estados involucrados, como los Estados fabricantes de la aeronave accidentada y sus componentes, está es dirigida por un investigador encargado (IIC) elegido por la A.I.A.
- (g) Los equipos de trabajo están constituidos por múltiples ramas o disciplinas, así como grupos de trabajo con sus presidentes o líderes encargados del grupo asignado.
- (h) Se lleva a cabo de acuerdo con los procedimientos de investigación descritos en el Manual de procedimientos Investigación de la A.I.A.
- (i) Este tipo de investigaciones requieren un nivel muy alto de esfuerzo y recursos económicos dedicados a esta investigación., Es posible que se requieran de más fondos especiales que deben ser dotados por la dependencia gubernamental a que pertenezca la A.I.A.
- (j) También puede haber informes de grupo y numerosos proyectos de laboratorio.
- (k) Este tipo de investigación con frecuencia resulta en recomendaciones de seguridad operacional.
- (l) La investigación generalmente se completa dentro de 600 días.

Ocurrencia clase 3

- (a) Es como se consideran los incidentes graves de aviación los cuales están tipificados en el apéndice C del Anexo 13 y que los mismos nos dan una degradación de la seguridad operacional y que casi ocurre un accidente aéreo.
- (b) Un acontecimiento de clase 3 puede tener consecuencias significativas que atraen un alto nivel de interés público.

- (c) No hay muertes, ni lesiones graves.
- (d) No hay daños en la aeronave involucrada ni a la propiedad y / o el medio ambiente.
- (e) Hay expectativas públicas que el A.I.A investigará.
- (f) Es muy probable que se identifiquen nuevas lecciones de seguridad y que se mejore la seguridad del transporte aéreo reduciendo los riesgos para las personas, la propiedad o el medio ambiente.
- (g) Se requiere una investigación detallada.
- (h) La investigación es llevada a cabo por un pequeño equipo y dirigida por un investigador encargado.
- (i) Se trata de investigadores participantes de múltiples ramas o especialidades, por ejemplo, factores humanos, ingeniería.
- (j) Se lleva a cabo de acuerdo con la metodología estándar de investigación descrita en el Manual de Investigación de la A.I.A, pero implica un nivel de esfuerzo y puede convertirse en una investigación compleja y que requiera de inversión en animaciones o usos de laboratorios para la recreación o análisis para que la investigación sea detallada.
- (k) Este tipo de investigación con frecuencia resulta en recomendaciones.
- (l) La investigación generalmente se completa dentro de 450 días.

Ocurrencia clase 4

Es como se consideran los accidentes e incidentes graves de aviación que se encuentra fuera de la categoría que la OACI que requieren ser investigados, debido a que la naturaleza de estas actividades son catalogadas ya de por sí de alto riesgo o que las aeronaves No cuentan con TC.

Las aeronaves que entran bajo esta clase de ocurrencia tipo 4 serían las siguientes:

- (1) Aeronaves utilizadas para labores de aplicación agrícola.
 - (2) Los vehículos ultraligeros de cualquier tipo de ala.
 - (3) Las aeronaves experimentales.
 - (4) Las aeronaves de construcción de kits doméstico.
 - (5) y las aeronaves no tripuladas cuando sean mayores a los 25 kilos y estén debidamente inscritas y registradas ante la Dirección General de Aviación Civil.
- (a) Un acontecimiento de clase 4, puede tener consecuencias significativas que atraen un alto nivel de interés público, puede haber muertes, y lesiones graves, en ese caso un Clase 4, podría ser escalado a una Categoría 2.
 - (b) Hay expectativas públicas que el A.I.A investigará.
 - (c) Es muy probable que se identifiquen nuevas lecciones de seguridad y que se mejore la seguridad del transporte aéreo reduciendo los riesgos para las personas, la propiedad o el medio ambiente.
 - (d) La investigación es llevada a cabo por un pequeño equipo y dirigida por un investigador encargado.
 - (e) Se lleva a cabo de acuerdo con la metodología estándar de investigación descrita en el Manual de Investigación de la A.I.A, pero implica un nivel de esfuerzo y puede convertirse en una investigación compleja y que requiera de inversión en animaciones o usos de laboratorios para la recreación o análisis para que la investigación sea detallada.
 - (f) Este tipo de investigación con frecuencia resulta en recomendaciones.
 - (g) La investigación generalmente se completa dentro de 180 días hábiles a 365 días hábiles y dependiendo de la necesidad de análisis de Componentes pueda requerir más tiempo para el ensayo del motor.

Artículo 2º—Derogación. Deróguese el Decreto No. 38293-MOPT de 20 de marzo del 2014 y cualquier otra disposición normativa de igual o inferior rango que se le oponga.

Artículo 3º—Este Decreto rige a partir del día siguiente a su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los once días del mes de junio del año dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—(D43089 - IN2021583357).