Diario Oficial
LA GACETA
Costa Rica

Benemérita
Imprenta Nacional
Costa Rica

**Certificación de publicación oficial**: La presente edición del Diario Oficial La Gaceta ha sido emitida electrónicamente por la Imprenta Nacional de Costa Rica. Firmado digitalmente por el representante legal:

JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
PERSONA FISICA, CPF-01-1399-0946.
Fecha declarada: 18/03/2026 02:38:02 PM
Esta es una representación gráfica únicamente, verifique la validez de la firma.

# ALCANCE Nº 29 A LA GACETA Nº 53

Año CXLVIII | San José, Costa Rica, miércoles 18 de marzo del 2026 | 819 páginas

PODER LEGISLATIVO
PROYECTOS
PODER EJECUTIVO
DECRETOS
ACUERDOS
RESOLUCIONES
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
RESOLUCIONES
REGLAMENTOS
INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
BANCO CENTRAL DE COSTA RICA
AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS
SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES
INSTITUTO DE FOMENTO Y ASESORÍA MUNICIPAL
NOTIFICACIONES

Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

**N° 45517-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 6, 140 incisos 3), 18) y 146 de la Constitución Política, los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública, No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas y con fundamento en los artículos 22, 37, 38, 44, inciso a), d), h) e i) del Convenio de Aviación Civil Internacional, Apéndice II, Ley número 877 del 04 de julio de 1947, artículos 2, inciso b), 3 y 4 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, No. 3155 de 05 de agosto de 1963 y sus reformas, y lo estipulado en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, inciso VI), VII, 18, inciso I), inciso XVII), subincisos a)1., c), d), e), 19, incisos III), V), VI), IX), 20, 22, 73, 87, 100, 101, 102,103, 104, 106, 109, 114, 116, 127, 128, 129 la Ley General de Aviación Civil, No. 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 mediante el artículo 43 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), compuesta por una Asamblea y Consejo, cuyo objetivo es desarrollar los principios y técnicas de navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

IV. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de 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 de regular y controlar el transporte, el tránsito aéreo y sus derivaciones.

V. Que de acuerdo con lo prescrito por el artículo 2 de 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.

VI. Que de conformidad con el numeral 20 de la ley General de Aviación Civil, el grado de especialización de las funciones que requiere la navegación aérea demanda el fortalecimiento de la regulación relativa al vuelo, maniobras de aeronaves y licencias al personal.

VII. 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.

VIII. Que es obligación del Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con el artículo 10 incisos XI y XII de la Ley General 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.

IX. Que el artículo 10 inciso VI y VII de la misma Ley General de Aviación Civil señala la atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil de vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil, así como proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

X. Que la presente reglamentación fue desarrollada con base en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, enmienda 19 del 26 de abril de 2024 (entrada en vigencia en 28 de noviembre de 2024 y 26 de noviembre de 2026), se debe derogar el Decreto N° 43089-MOPT de 11 de junio de 2021 denominado "RAC-13 Reglamento de investigación de accidentes e incidentes de aviación", promulgándose una nueva actualizada mediante el presente instrumento:

| **Artículo** | **Fecha 26/04/2024** | **Descripción Enmienda 19 AN 6/1.1- 24/26** |
|---|---|---|
| CAP. 1. Definiciones | | Correcciones, actualizaciones, texto suprimido y redacción |
| CAP. 2 Aplicabilidad RAC-13.2.1 | | Correcciones |
| RAC-13.2.3 CAP. 2 Aplicabilidad | | Capítulo 2. Aplicabilidad, RAC-13.2.3. incisos a), b) y la nota texto nuevo. |
| CAP. 3 Objetivo de la investigación. RAC-13.3.1, 13.3.2 CAP. 3 Independencia de las investigaciones | | Se elimina. |
| Cap. 4. Notificación. RAC-13.4.1 (se elimina la nota), RAC-13.4.1.1 | | Correcciones, actualizaciones, texto suprimido y se mejora la redacción |
| RAC-13.4.2 Formato y contenido | | Correcciones, Nota 1, inciso L |
| RAC-13.4.3 y 13.4.4., 13.4.5 Participación | | Correcciones |
| RAC-13.4.6, 13.4.7, 13.4.8, 13.4.9, Responsabilidad Estado de Matrícula | | Correcciones |
| CAP. 5 Investigación. RAC-13.5.1 | | Correcciones |
| CAP. 5 RAC-13.5.1.1, 13.5.1.2 | | Redacción y en RAC-13.5.1.2, se agrega la nota 3. |
| RAC-13.5.3.1, 13.5.3.2 | | Se inserta nuevo texto y/o se cambia la redacción y se corre la numeración en las normas RAC-13.5.3.1, 13.5.3.2, 13.5.3.3 nuevo texto y 3 notas nuevas y correcciones. |
| Organización y realización de la investigación Responsabilidad del | | Enmienda 19. RAC-13.5.4. Generalidades, se agregan los incisos |

| | | |
|---|---|---|
| Estado que realiza la investigación RAC-13.5.4. Generalidades, RAC-13.5.4.5 Recomendación RAC-13.5.4.6. Recomendación, RAC-13.5.5. Investigador/a a cargo. Acceso y control. Se cambia la redacción y se agrega una nota. | | c), d) y f) y se corre la numeración.<br>RAC-13.5.4.5 Recomendación, se inserta nuevo texto y la nota.<br>RAC-13.5.4.6. Recomendación, se inserta.<br>RAC-13.5.5. Persona Investigadora a cargo. Acceso y control. Se cambia la redacción y se agrega una nota. |
| RAC-13.5.6 Acceso y control | | Correcciones y enmienda 19. |
| RAC-13.5.7.1. registradores de vuelo | | Correcciones y enmienda 19 se agrega nota. |
| RAC-13.5.10. Autoridades Judiciales y las notas 1, 2 y 3. | | Correcciones |
| RAC-13.5.11 Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación, RAC-13.5.12.2 (nota), 13.5.12.5 | | Correcciones, 13.5.12.2 se elimina la nota. |
| RAC-13.5.13 Reapertura de la investigación | | Correcciones |
| RAC-13.5.14. Responsabilidad de todo otro Estado. 13.5.14.1, 13.5.15. | | Correcciones |
| RAC-13.5.16 Registradores de vuelo 13.5.17 Información orgánica | | Correcciones, se elimina la nota.<br>Correcciones. |
| RAC-13.5.18, 13.5.19.1, 13.5.20 y 13.5.21 Participación en la investigación | | Correcciones |
| RAC-13.5.22, obligaciones | | Correcciones |
| RAC-13.5.23, Participación de otros Estados | | Correcciones |
| RAC-13.5.24, 13.5.25, 13.5.26, Prerrogativa del representante acreditado | | Correcciones |
| RAC-13.5.27, 13.5.28 Estados cuyos nacionales han perecido o sufrido lesiones graves en un accidente | | Correcciones |
| Capítulo 6. Informe final Capítulo 6. RAC-13.6.1, 13.6.2 | | Correcciones |

| | | |
|---|---|---|
| Capítulo 6. Informe final. Consultas. RAC-13.6.3 | | Correcciones |

XI. Que se procedió a llenar el Formulario de Evaluación Costo Beneficio N° 3045 que establece el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo número 37045-MP-MEIC del 22 de febrero de 2012 denominado "Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos", en la Sección I "Control Previo de Mejora Regulatoria", siendo que dio resultado negativo pues este Reglamento no contiene trámites ni requisitos para los administrados.

***Por tanto,***

**Decretan**

**RAC-13**

**REGLAMENTO AERONÁUTICO COSTARRICENSE**

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN (AIG)**

Artículo 1°— Se emite el siguiente Reglamento Aeronáutico Costarricense Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (AIG) denominado RAC-13 AIG, el cual dirá:

## CAPÍTULO I. ABREVIATURAS Y DEFINICIONES

**(Para las Tareas Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes (UAI) se encontrarán completas en el MDI)**

### *a) Abreviaturas*

**ACCID.:** Accidente

**CETAC:** Consejo Técnico de Aviación Civil de Costa Rica.

**CO**: Certificado Operativo.

**COA:** Certificado de Operador Aéreo.

**CVR:** Registrador de Voces de Cabina.

**DGAC:** Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica.

**FDR:** Registrador de datos de vuelo.

**ICC:** Investigador a cargo.

**INCID:** Incidente.

**Informe Preliminar ADREP:** Informe preliminar de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

**MDI:** Manual del Investigador de Accidentes Aéreos.

**OACI**: Organización de Aviación Civil Internacional.

**RAIOS**: Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes e Incidentes (Regional Accident and Incident Investigation Organizations)

**SINCID.:** Incidente grave.

**UAI:** Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes.

**UTC:** Tiempo Universal Coordinado (Universal Time Coordinate).

### *b) Definiciones*

***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:
   - hallarse en la aeronave, o
   - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
   - por exposición directa al chorro de un reactor,
   - excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a 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:
   - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
   - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,
   - excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios), hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas 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.

*Nota 1.— Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días naturales contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.*

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

*Nota 3. — Las aeronaves no tripuladas se investigará de acuerdo al reglamento vigente, Decreto N° 44615-MOPT de 24 de octubre de 2023.*

*Nota 4.— Los daños de aeronave se clasificarán de acuerdo a lo tipificado al Anexo 13 (Adjunto E)*

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

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

***Aeronave pilotada a distancia (RPA).*** Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

***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.

***Enlace C2***. El enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de gestión de vuelo.

***Estación de pilotaje a distancia (RPS).*** Componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar la aeronave a distancia.

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

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

***Estado de fabricación***. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

***Estado de Registro.*** Estado en el cual está registrada la aeronave.

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

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

*Nota.— En el contexto de las aeronaves pilotadas a distancia, la explotación de aeronaves se refiere a la explotación de un RPAS.*

***Factores contribuyentes***. Acciones, omisiones, eventos, condiciones o una combinación de los mismos que, de haberse eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que ocurra el accidente o incidente, o mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica la imputación de culpa ni la determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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

***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 en el momento en que una persona entra a bordo de una 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.

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

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

***Investigadora/Investigador encargada/o*:** Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación, el cual podría pertenecer a una organización u otro órgano.

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

(a) requiera hospitalización por más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o

(b) ocasione la fractura de cualquier hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies; o

(c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o

(d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o

(e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecte a más del 5% de la superficie del cuerpo; o

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

***Masa máxima***. Masa máxima certificada de despegue.

***Programa estatal de seguridad (SSP).*** Conjunto integrado de leyes, reglamentos, políticas, objetivos, procesos y actividades destinados a gestionar proactivamente la seguridad operacional.

***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 de seguridad sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios de seguridad operacional.

***Recomendación de seguridad de interés mundial (SRGC).*** Una recomendación de seguridad relativa a una deficiencia sistémica con probabilidad de recurrencia, con consecuencias importantes a escala mundial, y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operacional.

***Registradores de vuelo.*** Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes/incidentes.

***Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR).*** Registrador combinado de vuelo instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente desde la misma.

***Representante acreditado***. Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendría normalmente de la Autoridad de Investigación del Estado participante.

***Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS). (Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026)*** Aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces C2 requeridos y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

***Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes (UAI)***. La autoridad designada por la República de Costa Rica, es la que será la responsable de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación.

## CAPÍTULO II. APLICABILIDAD

**RAC-13.2.1.** Este Reglamento contiene disposiciones que se aplicarán a las actividades siguientes:

(a) accidentes e incidentes que involucren cualquier aeronave que ocurran en el territorio de la República de Costa Rica; o

(b) accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran que involucren aeronaves que estén registradas en la República de Costa Rica.

*Nota. — La aplicación de estas disposiciones con respecto a accidentes o incidentes graves que ocurran en el territorio de un Estado no contratante, en un área de soberanía indeterminada o en alta mar se trata en el RAC-13.5.2 y el RAC-13.5.3.*

## RESPONSABILIDAD DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA CUANDO REALIZA LA INVESTIGACIÓN. GENERALIDADES-INDEPENDENCIA TÉCNICA.

La República de Costa Rica realizará sus obligaciones de investigación a través de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes (UAI) de Costa Rica, tiene la obligación de investigar los accidentes e incidentes graves de aviación, para ello gozará de independencia técnica y recursos económicos suficientes para realizar la investigación y de autoridad absoluta para llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este reglamento. La investigación 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 y aprobación 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.

## ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN CUANDO ES RESPONSABILIDAD DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA. GENERALIDADES.

**RAC-13.2.2.** Con base a las atribuciones conferidas por la Ley General de Aviación Civil y el presente Reglamento, el CETAC delega la autoridad para investigar los accidentes e incidentes aéreos a la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes (UAI), que es la Autoridad Ejecutora del CETAC para realizar estos procesos de forma independiente de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades (judiciales, administrativas, gubernamentales o de la industria) que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación, recomendando las medidas correctivas que correspondan, esto para cumplir con los compromisos adquiridos con el Convenio de Aviación Civil Internacional y en particular con su Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La notificación e investigación de accidentes e incidentes y la elaboración del informe preliminar y final, los informes de datos ADREP, la participación de los representantes acreditados de otros Estados y la Industria y la gestión de las recomendaciones de seguridad operacional, se realizarán de conformidad a lo establecido por este Reglamento, la Ley General de Aviación Civil de Costa Rica, el Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

**RAC-13.2.3.** Salvo que se indique otra cosa, las especificaciones de este RAC-13 se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes en que intervengan:

(a) aeronaves tripuladas; o

(b) a partir del 26 de noviembre de 2026, aeronaves pilotadas a distancia (RPA) a partir de los 100 kilogramos, certificadas de conformidad con el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Aeronavegabilidad y/u operadas en virtud de una

autorización de explotador de conformidad con el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Operación de aeronaves, Parte IV — Operaciones internacionales — Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.

*Nota.— Las normas y recomendaciones que figuran en el presente Anexo no tienen por objeto impedir que un Estado instituya una investigación en otras circunstancias en las que prevea extraer enseñanzas de seguridad operacional para la explotación de aeronaves tripuladas y no tripuladas (las aeronaves pilotadas a distancia son un subgrupo de las aeronaves no tripuladas*.

## CAPÍTULO III. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

**RAC-13.3.1.** El único objetivo de la investigación de un accidente o incidente por parte de la UAI será la prevención de accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad, por lo que las investigaciones que se realicen bajo el Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, no podrán ser empleados por alguna otra autoridad con fines distintos a los especificados.

## PROTECCIÓN DE PRUEBAS, CUSTODIA Y RETIRO DE AERONAVES RESPONSABILIDAD DE COSTA RICA COMO ESTADO DEL SUCESO.

- ***General***

**RAC-13.3.2**. El Estado costarricense a través de la UAI tomará las medidas oportunas (mediante coordinación con fuerza pública, el operador y/o respaldo fotográfico) y coordinará con otras Autoridades 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.

*Nota . — La protección de las pruebas del registrador de vuelo exige que la recuperación y el manejo del registrador y sus grabaciones se asigne únicamente a personal calificado.*

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

**RAC-13.3.3.** Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado

solicitante, la UAI tomará todas las medidas que sean necesarias (mediante coordinación con fuerza pública, el operador y/o respaldo fotográfico) para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible (de acuerdo a las circunstancias actuales, recursos y limitaciones) y compatible (coherente, armonizado o no entra en conflicto con otras reglas, leyes, políticas, tecnologías o situaciones existentes) sin afectar la realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo preciso para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

– ***Cesión de la custodia***

**RAC-13.3.4**. Sujeto a las disposiciones del RAC-13.3.3 y el RAC-13.3.4, la UAI liberará la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte de la misma tan pronto como ya no sean necesarios en la investigación, para cualquier persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o el Estado del Explotador, según corresponda. A tal fin, Costa Rica como Estado del suceso, facilitará el acceso a la aeronave, su contenido o cualquier parte de ésta; pero si la aeronave, su contenido o cualquier parte de ésta se encuentre dentro de una zona en la cual Costa Rica no considere conveniente conceder tal acceso, la UAI hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

## CAPÍTULO IV. NOTIFICACIÓN

Para fines de realizar las notificaciones a los Estados, la UAI utilizará la lista de las direcciones de las autoridades de investigación de accidentes de aviación en el sitio web de investigación de accidentes de la OACI, en: https://www.icao.int/safety/AIA/Pages.

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

### RESPONSABILIDAD DE COSTA RICA COMO ESTADO DEL SUCESO.

– ***Notificaciones nacionales***

**RAC-13.4.1**. El propietario, operador, piloto al mando y cualquier miembro de la tripulación de la aeronave, el operador del aeropuerto y cualquier controlador de tránsito aéreo deberán notificar inmediatamente a la UAI, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y rápido de que disponga, cualquier suceso del que tengan conocimiento como:
a) Accidente.
b) Incidentes detallados en el Adjunto - LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES.

**RAC-13.4.1.1.** Para la notificación de accidentes e incidentes a la UAI, se utilizará como medio de contacto inicial el sitio web: https://sub.dgac.go.cr/aeronautica_/accidentes-e-incidentes/#1619031244173-bf9bdfac-5b88

– ***Envío***

**RAC-13.4.2.** La UAI enviará una notificación de un accidente, un incidente grave, o un incidente que se investigará en el marco de este Reglamento, en un plazo no mayor a las 4 horas a todas las partes mencionadas en los incisos siguientes y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga (celular, correo electrónico, aplicaciones, o el medio disponible según el caso):

(a) al Estado de matrícula;
(b) al Estado del explotador;
(c) al Estado de diseño;
(d) al Estado de fabricación; y
(e) a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2 250 kg o se trate de un avión turborreactor.

Sin embargo, cuando el Estado del suceso no esté enterado de un incidente grave, o de un incidente que será objeto de investigación, Costa Rica en calidad de Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, enviará una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso.

*Nota 1. — El teléfono, el correo electrónico, la mensajería instantánea, o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) constituirá en la mayoría de los casos "el medio más adecuado y más rápido de que se disponga". No obstante, sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.*

– ***Formato y contenido***

**RAC-13.4.2.1** La UAI realizará la notificación en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

(a) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID; en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura SINCID; y en el caso de incidentes se utilizará la abreviatura INCID;
(b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
(c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
(d) habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
(e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente;
(f) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;

(g) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;

(h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo y otros no abordo, muertos y gravemente heridos;

(i) lo que se sepa sobre la descripción del accidente o incidente, y los daños que presente la aeronave;

(j) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado del suceso;

(k) características físicas del lugar del accidente o incidente, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;

(l) la UAI utiliza los medios previamente descritos en RAC-13.4.1.1 para que puedan comunicarse en cualquier momento con el investigador a cargo de la investigación y la UAI de Costa Rica como estado del suceso; y

(m) si alguna aeronave que fue despachada de Costa Rica indicara la presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y la descripción de éstas. Debe entenderse por mercancía peligrosa, todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

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

– ***Información — Participación***

**RAC-13.4.3.** Costa Rica como Estado de Matrícula y/o Estado del Explotador acusará recibo de la notificación de un accidente o incidente de otro Estado a través de la UAI dentro de las siguientes 3 horas luego de haber recibido la notificación, según se desarrolla en el Manual del Investigador de Accidentes e Incidentes de Aviación (MDI) .

**RAC-13.4.4.** Al recibir la notificación, Costa Rica, como Estado de matrícula y/o como Estado del explotador, dentro de las siguientes 3 horas luego de haber recibido la notificación, proporcionará al Estado del suceso toda la información relevante que tenga disponible con respecto a la aeronave y la tripulación de vuelo involucrada en el accidente o incidente grave.

La UAI también informará al Estado del suceso si tiene la intención de designar un representante acreditado inmediatamente y no más allá de los siguientes 30 minutos al Estado que conduce la investigación y, si se designa tal representante acreditado, el nombre y los datos de contacto; así como la fecha prevista de llegada y si el representante acreditado viajará al Estado del suceso.

*Nota — De conformidad con el RAC-13.5.18, el Estado de matrícula, el Estado del Explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen derecho a nombrar un representante acreditado para participar en la investigación cuando Costa Rica fuere el Estado del Suceso.*

*Nota — Costa Rica, como Estado de matrícula y/o Estado del explotador, designará un representante acreditado cuando así lo solicite específicamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2 250 kg.*

**RAC-13.4.5**. Al recibir la notificación, Costa Rica como Estado del explotador suministrará al Estado del Suceso a través de la UAI, dentro de los siguientes 30 minutos y no más allá de las 4 horas luego de haber recibido la información al Estado que conduce la investigación y por los medios más adecuados y rápidos disponibles (celular, correo electrónico, aplicaciones, o el medio disponible según el caso), los detalles de las mercancías peligrosas a bordo de la aeronave.

## ACCIDENTES O INCIDENTES EN EL TERRITORIO DEL ESTADO DE MATRÍCULA, EN UN ESTADO NO CONTRATANTE O FUERA DEL TERRITORIO DE CUALQUIER ESTADO

### RESPONSABILIDAD DE COSTA RICA COMO ESTADO DE MATRICULA

– ***Reenvío***

**RAC-13.4.6** Cuando Costa Rica, como Estado de matrícula, instituya la investigación de un accidente o incidente por medio de la UAI, ésta enviará una notificación, de conformidad con el RAC-13.4.2 y el RAC-13.4.3 anteriores, con la menor demora posible dentro de un plazo no mayor a 4 horas y por el medio más adecuado y rápido de que disponga (celular, correo electrónico, aplicaciones, o el medio disponible según el caso):

(a) al Estado del Explotador;

(b) al Estado del diseño;

(c) al Estado de Fabricación; y

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

*Nota: En la mayoría de los casos, el teléfono, el fax o el correo electrónico constituirán "los medios disponibles más adecuados y rápidos". Más de un medio de comunicación puede ser apropiado.*

### RESPONSABILIDAD DE COSTA RICA COMO ESTADO DEL EXPLOTADOR

– ***Información — Participación***

**RAC-13.4.7**. Costa Rica, como Estado del Explotador, acusará recibo de la notificación de un accidente o incidente grave a través de la UAI dentro del plazo de 3 horas.

**RAC-13.4.8.** Al recibir la notificación, Costa Rica como Estado del Explotador, suministrará por medio de la UAI, al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que dispongan respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave dentro de los siguientes 30 minutos luego de haber obtenido la información.

Costa Rica por medio de la UAI, también comunicará al Estado de matrícula si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo designa, dentro de las siguientes 2 horas, proporcionará su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación, la fecha prevista de su llegada.

*Nota 1. — De conformidad con RAC-13.5.18, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para participar en la investigación.*

*Nota 2.— De conformidad con el RAC-13.5.22, se señala a la UAI la atención del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación su obligación de nombrar un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2 250 kg. También debe señalarse a su atención la utilidad de su presencia y participación en la investigación.*

**RAC-13.4.9**. Al recibir la notificación, Costa Rica como Estado del explotador por medio de la UAI suministrará al Estado de matrícula, con la menor demora posible dentro de los siguientes 30 minutos y no más allá de 4 horas después de haber recibido la información y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga (celular, correo electrónico, aplicaciones, o el medio disponible según el caso), la información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

## CAPÍTULO V. INVESTIGACIÓN

## RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

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

– ***Estado del Suceso***

**RAC-13.5.1**. Costa Rica cuando sea el Estado del suceso por medio de la UAI instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente 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 (RAIO, del inglés Regional Accident and Incident Investigation Organizations), por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, Costa Rica, como Estado del suceso facilitará por medio de la UAI la investigación por todos los medios materiales y humanos.

**RAC-13.5.1.1**. Costa Rica como Estado del suceso por medio de la UAI, podrá instituir una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. La UAI podría delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado contratante de la OACI u una organización regional de investigación de accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, Costa Rica como Estado del suceso debería facilitar la investigación por todos los medios materiales y humanos.

**RAC-13.5.1.2.** Costa Rica como Estado del Suceso por medio de la UAI, instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga una masa máxima superior a 2 250 kg. Costa Rica podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado contratante de la OACI u organización regional de investigación de accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, Costa Rica empleará todos los medios materiales y humanos a su alcance para facilitar la investigación.

*Nota 1. — La investigación de un incidente grave no excluye otros tipos de investigación de incidentes (graves o no) ya existentes por parte de otros organismos*

*Nota 2. — 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, el Estado del suceso generalmente conserva la responsabilidad de conducir la investigación.*

*Nota 3.— En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, el requisito conforme al capítulo 2 solo se aplica a se considerarán las aeronaves pilotadas a distancia que tengan una aprobación operacional y/o de diseño certificadas de conformidad con el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Aeronavegabilidad y/u operadas en virtud de una autorización de explotador de conformidad con el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Operación de aeronaves, Parte IV — Operaciones internacionales — Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.*

*Nota 4. — En el caso de incidentes graves, Costa Rica como el 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.*

- ***Estado de Matrícula***

**RAC-13.5.2**. Cuando el accidente o incidente grave haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante que no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Costa Rica como Estado de matrícula o, como Estado del Explotador, tratará de instituir y realizar la investigación por medio de la UAI y en colaboración con el Estado del Suceso pero, si no se puede obtener tal cooperación, deberá efectuar la investigación con la información disponible.

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

- ***Estado de Matrícula***

**RAC-13.5.3.** Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, y el Estado de matrícula sea Costa Rica, ésta asumirá por medio de la UAI 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 sus siglas en inglés RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos.

**RAC-13.5.3.1.** Los Estados más próximos al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales, el Estado costarricense proporcionará la ayuda que pueda y, del mismo modo, responderán a las solicitudes del Estado de matrícula.

**RAC-13.5.3.2.** Si el 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, como se especifica en RAC-13.5.3, Costa Rica como Estado del explotador, tiene derecho a solicitar por escrito al Estado de matrícula 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 naturales siguientes, Costa Rica como Estado que hizo la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.

**RAC-13.5.3.3**. Si el Estado de matrícula es un Estado no contratante que no tiene la intención de realizar la investigación de conformidad con este RAC-13, Costa Rica como el Estado del explotador, procurará instituir y realizar una investigación. Sin embargo, Costa Rica podría delegar la realización de la investigación total o parcialmente en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

## ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

– ***Responsabilidad de Costa Rica como Estado que realiza la investigación***

*Nota. — Costa Rica cuando realice la investigación por medio de la UAI podrá solicitar la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo fabricantes, explotadores y pilotos, por lo que nada de las siguientes disposiciones intenta impedir que el Estado que realice la investigación solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo fabricantes, explotadores y pilotos.*

– ***Generalidades***

**RAC-13.5.4**. Costa Rica por medio de la UAI encargada de la investigación de accidentes gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este RAC-13.

La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

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

(b) la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en el RAC-13.5.12;

(c) la difusión pública y oportuna de la información sobre los hechos, cuando corresponda;

(d) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;

(e) de ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y

(f) la redacción del informe final.

Cuando sea factible, la UAI visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La UAI determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

**RAC-13.5.4.1**. Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente RAC será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.

*Nota. — Puede lograrse la independencia si la investigación la realizan los expertos de la UAI que se encargan de la investigación de accidentes y para los procedimientos judiciales o administrativos se deberá realizar a través de otros expertos apropiados. Probablemente será necesaria la coordinación, según lo indicado en RAC-13.5.10, entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en RAC-13.5.12.*

**RAC-13.5.4.2.** La UAI encargada de la investigación de accidentes establecerá políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes, ya contenidos en el Manual de Procedimientos denominado MDI. (Manual del Investigador). Éstos deberían incluir: organización y planificación; investigación e informes.

**RAC-13.5.4.3**. La República de Costa Rica se asegurará de que, en todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este RAC, la UAI tenga el acceso ilimitado a todo el material probatorio disponible sin demora (en el menor tiempo posible).

**RAC-13.5.4.4.** Costa Rica garantizará la cooperación entre la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos (UAI) y las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

**RAC-13.5.4.5** En el caso de los accidentes o incidentes que atraigan una gran atención de la opinión pública (por su relevancia o fatalidades), la autoridad de investigación de accidentes debería hacer pública la información pertinente sobre los hechos en los primeros días de la investigación (después de ocurrido el evento).

*Nota. — Al difundir la información sobre los hechos en los primeros días de la investigación se persigue atender el gran interés público que suscita el accidente o incidente y contribuir a que la información de dominio público sea lo más precisa posible. En el* Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación *(Doc 9756), Parte II —* Procedimientos y listas de verificación *figuran orientaciones sobre los accidentes e incidentes que despiertan más atención del público y sobre los distintos formatos y métodos para la difusión de información.*

**RAC-13.5.4.6.** En el caso de los accidentes o incidentes que atraigan una gran atención de la opinión pública (por su relevancia o fatalidades), la autoridad de investigación de accidentes debería publicar un informe preliminar por escrito en un plazo de 30 días naturales a partir del momento en que se produjo el accidente o incidente, que contenga la información constatada sobre los hechos e indique el avance de la investigación.

*Nota 1. — En el* Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación *(Doc 9756), Parte IV —* Redacción de informes *se proporcionan orientaciones sobre el propósito, el formato y el contenido del informe preliminar por escrito.*

*Nota 2. — La recomendación que figura en 5.4.6 no tiene por objeto impedir que el Estado que realiza la investigación consulte a los Estados que participen en ella antes de publicar el informe preliminar por escrito.*

*Nota 3. — En el* Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación *(Doc 9756), Parte IV —* Redacción de informes *figura una lista de ejemplos de accidentes e incidentes que atraen una gran atención de la opinión pública.*

– ***Investigadora/Investigador encargada/o— Designación***

**RAC-13.5.5**. Costa Rica por medio de la UAI cuando realice la investigación designará a la Investigadora/Investigador encargada/o que tendrá a cargo investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente apenas se reciba y clasifique la notificación del evento.

– ***Investigadora/Investigador encargada/o (IIC) — Acceso y control***

**RAC-13.5.6**. La Investigadora/Investigador encargada/o de la UAI tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado apenas se reciba y clasifique la notificación del evento.

– ***Investigador/a encargado/a—Acceso y control***

**RAC-13.5.6.1.** La Investigador/a encargado/a encargado tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control sobre ellos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado apenas se reciba y clasifique la notificación del evento.

*Nota.— En el caso de un sistema de aeronave pilotada a distancia, el material pertinente que se indica en 5.6 comprende la aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces C2 requeridos, cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo, y las grabaciones y documentos conexos.*

– ***Datos registrados — Accidentes e incidentes***

***Registradores de vuelo***

**RAC-13.5.7**. Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un accidente o incidente. Costa Rica por medio de la UAI, cuando realice la investigación tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora apenas se reciba y clasifique la notificación del evento.

**RAC-13.5.7.1**. Costa Rica por medio de la UAI cuando realice la investigación de un accidente o de un incidente aéreo y no cuente con las instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, podrá utilizar las instalaciones que otros Estados pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:

(a) la capacidad de las instalaciones de lectura;

(b) la posibilidad de una pronta lectura; y

(c) la ubicación de las instalaciones de lectura.

***Grabaciones con base en tierra***

**RAC-13.5.8.** En la investigación de un accidente o incidente se utilizarán de manera efectiva las grabaciones con base en tierra.

***Autopsias***

**RAC-13.5.9**. Costa Rica por medio de la UAI en la investigación de un accidente mortal se encargará de coordinar con la Autoridad Judicial (Poder Judicial) para tener acceso a la 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 sin pérdida de tiempo a todos los ocupantes de la aeronave, apenas se reciba y clasifique la notificación del evento.

***Exámenes médicos***

**RAC-13.5.9.1.** Cuando corresponda, Costa Rica por medio de la UAI cuando se realice la investigación coordinará con el operador para que realice un examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado cuando le sea solicitado, estos exámenes los efectuaría un médico, preferentemente con experiencia médica aeronáutica en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo no más allá de 3 horas después de la ocurrencia del accidente y apenas se reciba y clasifique la notificación del evento.

*Nota 1. — Dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación.*

***Coordinación — Autoridades judiciales***

**RAC-13.5.10 Autoridad Judicial**. Costa Rica por medio de la UAI cuando realice una investigación reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador (a) encargado y las autoridades judiciales (Poder Judicial), apenas se reciba y clasifique la notificación del evento. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

*Nota 1. — La responsabilidad que tiene Costa Rica por medio de la UAI, de hacer esa coordinación, se especifica en el RAC-13.5.1.*

*Nota 2. — La UAI cuando realice una investigación con una aeronave equipada con registradores de vuelo y para prevenir algún conflicto posible con la autoridad judicial, con relación a la custodia de los registradores de vuelo y de sus datos, podrá permitir que la autoridad judicial lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia.*

*Nota 3. — Para prevenir un posible conflicto cuando la UAI realice una investigación y exista la participación de la autoridad judicial, y la misma esté interesada en mantener la custodia de los restos de la aeronave, la UAI coordinará para que un oficial de la autoridad judicial vaya con los restos de la aeronave al lugar del examen y esté presente en dicho examen cuando se requiere una modificación de la condición de los restos, manteniendo así su custodia.*

***Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación***

**RAC-13.5.11**. Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador a cargo de la UAI tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

***Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes***

**RAC-13.5.12.** Costa Rica por medio de la UAI cuando lleve a cabo una investigación de un accidente o incidente no dará a conocer los registros siguientes en la lista que se detalla en este artículo, para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que

la autoridad judicial (Poder Judicial) determine, de conformidad con la legislación nacional y con sujeción al RAC-13.5.12.5, que la divulgación o el uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:

(a) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas; y

(b) los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son:

1) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
2) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
3) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
4) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
5) los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y
6) el proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

**RAC-13.5.12.1**. La Autoridad Judicial (Poder Judicial) conforme la Ley Orgánica del Poder Judicial Ley N° 8 de 29 de noviembre de 1937 y sus reformas, debería determinar si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados en RAC-13.5.12, cualquier otro registro obtenido o generado por la UAI como parte de la investigación de un accidente o incidente.

**RAC-13.5.12.2.** Los registros enumerados en RAC-13.5.12 se incluirán en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de los registros que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

**RAC-13.5.12.3.** La UAI no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con un accidente o incidente.

**RAC-13.5.12.4.** Costa Rica por medio de la UAI cuando reciba alguna solicitud de registros que estén bajo su custodia o control, dirigirá a que se busque la fuente original de la información, si está disponible.

**RAC-13.5.12.4.1**. La UAI en la medida de lo posible, conservará únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.

**RAC-13.5.12.5.** Costa Rica por medio de la UAI adoptará medidas con códigos de acceso preeestablecidos conforme lo establecido en el Manual del Investigador de Accidentes e Incidentes de Aviación (MDI) 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.

**RAC-13.5.12.6.** La República de Costa Rica por medio de la UAI cuando expida o reciba un proyecto de informe final adoptará medidas con códigos de acceso preeestablecidos conforme lo establecido en el Manual del Investigador de Accidentes e Incidentes de Aviación (MDI), para cerciorarse de que no sea divulgado al público.

***Reapertura de la investigación***

**RAC-13.5.13**. Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia (elementos de prueba factuales, posibles o probados), Costa Rica por medio de la UAI procederá a reabrirla. Sin embargo, si esta investigación no fue realizada por la UAI y la investigación fue realizada por otro Estado, la UAI deberá obtener el consentimiento del Estado que instituyó la investigación.

*Nota. — Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial, se localiza posteriormente, puede evaluarse la posibilidad de reabrir la investigación.*

## RESPONSABILIDAD DE TODO OTRO ESTADO

– ***Información — Accidentes e incidentes***

**RAC-13.5.14**. Todo Estado, cuando lo solicite el Estado costarricense como Estado que realiza la investigación del accidente o incidente, facilitará toda la información pertinente que posea.

**RAC-13.5.14.1**. Costa Rica por medio de la UAI, cooperará con el Estado solicitante de información para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla entre sí para fines de investigación de un accidente o incidente.

**RAC-13.5.15**. Costa Rica, facilitará al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que posea con respecto a las instalaciones o servicios que hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente dentro de los siguientes 30 minutos luego de haber recibido la información.

## RESPONSABILIDAD DEL ESTADO DE MATRÍCULA Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR

– ***Registradores de vuelo — Accidentes e incidentes graves***

**RAC-13.5.16**. En caso de que una aeronave con matrícula costarricense o poseedora de un CO o un COA esté implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, Costa Rica, a solicitud del Estado que realiza la investigación, por medio de la UAI, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario (por falta de laboratorios en el país), los correspondientes registradores de vuelo dentro de las siguientes 48 horas luego de aprobado el envío de los elementos, registradores de vuelo.

– ***Información orgánica***

**RAC-13.5.17**. Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite a Costa Rica como Estado de matrícula o como Estado del explotador proporcionará por medio de la UAI toda información pertinente sobre cualquier organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave en las siguientes 24 horas luego de haber recibido la solicitud del Estado.

## PARTICIPACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN
## PARTICIPACIÓN DEL ESTADO DE MATRÍCULA, DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR, DEL ESTADO DE DISEÑO Y DEL ESTADO DE FABRICACIÓN

– ***Derechos***

**RAC-13.5.18**. Costa Rica como Estado del suceso, permitirá que el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tengan derecho a nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación.

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

**RAC-13.5.19.** Cuando ocurriera un accidente o incidente grave en Costa Rica, el Estado de matrícula o el Estado del explotador podrá nombrar un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado dentro de las siguientes 3 horas luego de haber recibido la notificación.

**RAC-13.5.19.1** Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, Costa Rica por medio de la UAI como Estado que realiza la investigación invitará al explotador a que participe en ella, dentro de las siguientes 3 horas luego de haber recibido la notificación, sujeto a los procedimientos señalados por la UAI.

**RAC-13.5.20**. Cuando ocurriera un accidente o incidente grave en Costa Rica, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar uno o varios asesores propuestos por las organizaciones responsables del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave, para asistir a sus representantes acreditados.

**RAC-13.5.21.** Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, Costa Rica como Estado que realiza la investigación debería invitar a las organizaciones encargadas del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave para que participen, sujetas a los procedimientos señalados por el Estado que realice la investigación, no más allá de las primeras 8 horas luego de haber recibido la notificación por parte de otro Estado.

– ***Obligaciones***

**RAC-13.5.22**. Cuando ocurriera un accidente en Costa Rica como Estado que realiza la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg, la UAI solicitará expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación y la UAI coordinará con los Estados interesados o sus representantes acreditados cuando hayan sido nombrados, dentro de las siguientes 3 horas luego de haber recibido la notificación, sujeto a los procedimientos señalados por la UAI.

*Nota 1. — Nada de lo dispuesto en RAC-13.5.22 impide que Costa Rica como el Estado que realice la investigación solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave o a sus representantes acreditados cuando la UAI considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.*

*Nota 2. — Nada de lo dispuesto en RAC-13.5.22 trata de impedir que Costa Rica como el Estado que realice una investigación solicite al Estado de diseño y al Estado de fabricación que presten ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en RAC-13.5.22.*

## PARTICIPACIÓN DE OTROS ESTADOS

– ***Derechos***

**RAC-13.5.23.** Cualquier Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la UAI de Costa Rica cuando esta realiza una investigación, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.

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

## PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO

– ***Asesores***

**RAC-13.5.24.** Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación para asistir a Costa Rica.

*Nota 1. — Cuando la UAI de Costa Rica participe en una investigación podrá solicitar la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia y nombrar a tales personas como asesores de su representante acreditado.*

**RAC-13.5.24.1**. A los asesores que ayuden a los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la investigación, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

– ***Participación***

**RAC-13.5.25.** La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control de la persona investigadora a cargo de la UAI, y en particular de:

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

No obstante, la participación de Estados en la República de Costa Rica que no sean el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación, puede limitarse a aquellas cuestiones por las que se concede a tales Estados el derecho a participar en la investigación en virtud de lo dispuesto en el RAC-13.5.23.

*Nota 1. — La participación de los representantes acreditados han de acomodarse a los procedimientos vigentes de la UAI de Costa Rica en que se realiza la investigación o parte de ella.*

*Nota 2. — No es necesario que la reunión y registro de información se aplace hasta la llegada del representante acreditado.*

*Nota 3. — Nada en esta norma impide que Costa Rica por medio de la UAI, cuando realiza la investigación confiera en materia de participación prerrogativas adicionales a las enumeradas.*

*Nota 4. — Los documentos pertinentes aludidos en el apartado e) también incluyen documentos tales como los informes sobre exámenes de componentes o estudios realizados en el marco de la investigación.*

– ***Obligaciones***

**RAC-13.5.26.** Los representantes acreditados y sus asesores:

(a) proporcionarán a la UAI que es la encargada que lleva a cabo la investigación, 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 de la UAI de Costa Rica que realiza la investigación.

*Nota. — Ninguna disposición en el presente RAC impide la rápida divulgación de los hechos, cuando haya sido autorizada por Costa Rica cuando realice la investigación, ni que los representantes acreditados informen a sus respectivos Estados para facilitar medidas apropiadas relativas a la seguridad operacional.*

## ESTADOS CUYOS NACIONALES HAN PERECIDO O SUFRIDO LESIONES GRAVES EN UN ACCIDENTE

– ***Derechos y prerrogativas***

**RAC-13.5.27.** Un Estado que tenga especial interés en un accidente que haya ocurrido en Costa Rica por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente, ciudadanos de este, tendrá derecho a nombrar a un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

(a) visitar el lugar del accidente;

(b) tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe el Estado costarricense para divulgación al público, así como la información sobre el progreso de la investigación; y

(c) recibir copia del informe final.

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

**RAC-13.5.28**. Costa Rica por medio de la UAI cuando realice la investigación debería divulgar, al menos durante el primer año de la investigación, información fáctica comprobada e indicar el progreso de la investigación de manera oportuna, conforme lo que establece la norma 6.6 del Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

## CAPÍTULO VI. INFORME FINAL

**RAC-13.6.1.** Costa Rica para la emisión de los informes finales se apegará a los formatos recomendados, una vez aprobados por la jefatura UAI, basado en lo recomendado en el Doc. 9756 de la OACI. No obstante, podrá adaptarse a las circunstancias del accidente o incidente.

– ***Divulgación de la información — Consentimiento***

**RAC-13.6.2.** Costa Rica por medio de la UAI no pondrá en circulación, publicará ni permitirá acceso a proyecto de informe alguno ni parte de este, 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.

## RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

– ***Consulta***

**RAC-13.6.3.** La República de Costa Rica por medio de la UAI cuando lleva a cabo la investigación enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

(a) el Estado que instituyó la investigación;

(b) el Estado de matrícula;

(c) el Estado del Explotador;

(d) el Estado del diseño;
(e) el Estado de Fabricación; y
(f) cualquier Estado que haya participado en la investigación según el Capítulo 5.

El período de consulta habitual será de 30 días naturales a partir de la fecha de la carta de envío. El Estado que realiza la investigación ampliará el período de consulta a sesenta días si el Estado al que se invita a formular comentarios le notifica la necesidad de disponer de más tiempo. En el caso de que el Estado que realiza la investigación reciba comentarios en el período de consulta, 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 que lleva a cabo la investigación no recibe comentarios en el período de consulta, hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en 13.6.4, a menos que los Estados interesados hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.

**RAC-13.6.3.1**. Costa Rica por medio de la UAI cuando realice la investigación enviará por intermedio del Estado del explotador, en el plazo de dos (2) días naturales luego de la aprobación por parte del Jefe de la Unidad al Investigador encargado, una copia del proyecto de informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

**RAC-13.6.3.2**. Costa Rica por medio de la UAI cuando realice la investigación enviará, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, en el plazo de cinco (5) días hábiles luego de haber enviado el proyecto de informe final a los Estados, enviará 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.

– ***Estados que reciben la información***

**RAC-13.6.4**. Costa Rica por medio de la UAI cuando realice la investigación enviará, en el plazo de un (1) día natural luego de la aprobación por parte del Jefe de la Unidad al Investigador encargado, enviará el informe final de la investigación a las siguientes partes:

(a) al Estado que instituyó la investigación;

(b) al Estado de matrícula;

(c) al Estado del explotador;

(d) al Estado de diseño;

(e) al Estado de fabricación;

(f) a todo Estado que haya participado en la investigación;

(g) a todo Estado 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-13.6.5**. Con la intención de prevenir accidentes o incidentes, Costa Rica por medio de la UAI, cuando realice la investigación pondrá a disposición del público el Informe Final el mismo día que se envíe el Informe Final aprobado a los Estados.

**RAC-13.6.6**. Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses a partir del momento en que se produjo el accidente o incidente, Costa Rica cuando lleve a cabo la investigación pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

**RAC-13.6.6.1**. Si el Estado que realiza 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 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 que realiza la investigación da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días naturales siguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería difundir dicha declaración después de coordinarse con los Estados participantes.

**RAC-13.6.7.** Costa Rica por medio de la UAI haya realizado la investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg. y ha hecho público tal informe, enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final en el plazo de un (1) día natural luego de la aprobación por parte del Jefe de la Unidad al Investigador encargado.

*Nota 1.— Cuando sea posible, el informe final que se envía a la OACI se redactará en uno de los idiomas de trabajo de la Organización.*
*Nota 2.— Los informes finales se registran en una base de datos central de la OACI, la biblioteca electrónica de informes finales, que es de acceso público.*
*Nota 3.— La copia del informe final que se envíe a la OACI se preparará preferentemente en formato electrónico a fin de facilitar su inclusión en la biblioteca electrónica de informes finales.*

– ***Recomendaciones de seguridad operacional***

**RAC-13.6.8.** La UAI que es la autoridad encargada de la investigación de accidentes o incidentes en Costa Rica recomendarán 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-13.6.8.1**. Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, se da precedencia al Estado 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 el Estado que realiza la investigación.

**RAC-13.6.9**. Costa Rica por medio de la UAI que realiza investigaciones de accidentes o incidentes enviará, de ser necesario, en el plazo de un (1) día natural luego de la aprobación por parte del Jefe de la Unidad al Investigador encargado en carta de envío fechada, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional dimanantes de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esta Organización.

**RAC-13.6.9.1**. Costa Rica por medio de la UAI cuando formule una recomendación 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, en el plazo de un (1) día natural luego de la aprobación por parte del Jefe de la Unidad al Investigador encargado en carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

## RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE RECIBE O FORMULA RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

**RAC-13.6.10**. Costa Rica por medio de la UAI 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.

*Nota.— Costa Rica por medio de la UAI cuando realice la investigación podrá formular propuestas de medidas preventivas aparte de las recomendaciones sobre seguridad operacional.*

**RAC-13.6.11.** Si Costa Rica por medio de la UAI realiza la investigación y llega a formular una recomendación en materia de seguridad operacional implementará procedimientos para registrar las respuestas a dicha recomendación recibidas de conformidad con el RAC-13.16.10, en el plazo de cinco (5) días hábiles.

**RAC-13.6.12.** Costa Rica por medio de la UAI cuando reciba externamente una recomendación en materia de seguridad operacional implementará procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación en el plazo de un (1) días naturales.

## CAPÍTULO VII. NOTIFICACIÓN ADREP
## INFORME PRELIMINAR

### RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

– ***Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg***

**RAC-13.7.1**. Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg, la República de Costa Rica por medio de la UAI cuando lleve a cabo la investigación enviará el informe preliminar en el plazo de treinta (30) días naturales:

(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.

*Nota.— En el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Operación de aeronaves, Partes I, II, III y IV, figuran los requisitos relativos a las grabaciones de los registradores de vuelo.*

– ***Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos***

**RAC-13.7.2.** Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en el RAC-13.7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la República de Costa Rica por medio de la UAI que realiza la investigación enviará el informe preliminar en el plazo de treinta (30) días naturales:

(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; y

(e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

– ***Idioma***

**RAC-13.7.3.** La República de Costa Rica por medio de la UAI presentará el informe preliminar a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en el plazo de treinta (30) días naturales, en el idioma español que es uno de los idiomas de trabajo de la OACI.

– ***Despacho***

**RAC-13.7.4.** La República de Costa Rica por medio de la UAI enviará el informe preliminar por correo electrónico o correo aéreo dentro de los treinta (30) días naturales 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 (celular, correo electrónico, aplicaciones, o el medio disponible según el caso).

## INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES DE AVIACIÓN RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

– ***Accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg***

**RAC-13.7.5**. Cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2 250 kg, la República de Costa Rica por medio de la UAI cuando realice la investigación enviará, en el plazo de cinco (5) días naturales después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional.

– ***Incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg***

**RAC-13.7.6.** La República de Costa Rica por medio de la UAI cuando realiza una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg enviará, en el plazo de cinco (5) días naturales, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

## CAPÍTULO VIII. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

– ***Bases de datos y medidas preventivas***

**RAC-13.8.1.** La República de Costa Rica por medio de la UAI 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.

**RAC-13.8.2.** La autoridad de la Republica de Costa Rica encargada de la aplicación del SSP tiene acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en 13.8.1 en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

**RAC-13.8.3.** Si las recomendaciones sobre seguridad operacional y las dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidente están dirigidas a una organización en otro Estado, éstas se transmitirán también a la UAI-CETAC.

## ADJUNTO 1. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

En el caso de aeronaves no tripuladas, considerar si el resultado más creíble (las causas y factores contribuyentes sin establecer culpabilidad, enfocado estrictamente en la prevención de futuros accidentes), si el incidente hubiera llegado a ser accidente, podría haber dado lugar a que una persona sufriera lesiones mortales o graves. Las lesiones mortales y graves tienen más probabilidades de justificar una investigación que los sucesos en los que el resultado más creíble sea simplemente el daño o la pérdida de la aeronave no tripulada. El riesgo de que se produzcan lesiones mortales o graves también puede influir en el alcance de la investigación que se lleve a cabo:

- Cuasicolisiones que requieren una maniobra de evitación para evitar una colisión o una situación insegura o cuando una acción de evitación hubiera sido apropiada.
- Colisiones no clasificadas como accidentes.
- El vuelo controlado hacia el terreno solo se evitó marginalmente.
- Despegues abortados en una pista cerrada u ocupada, en una calle de rodaje o en una pista no asignada.

- Despegues desde una pista cerrada u ocupada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.
- Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada u ocupada, en una calle de rodaje en una pista no asignada o en lugares de aterrizaje no previstos, como carreteras.
- Retracción de una pata del tren de aterrizaje o aterrizaje con las ruedas arriba no clasificado como accidente durante el aterrizaje de la punta de un ala, de un motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no esté tipificado como accidente.
- Fracasos graves para lograr el rendimiento previsto durante el despegue o el ascenso inicial.
- Incendios y/o humo en la cabina, en el habitáculo, en los compartimentos de carga o incendios en el motor, aunque dichos incendios hayan sido extinguidos mediante el uso de agentes extintores.
- Eventos que requieren el uso de emergencia de oxígeno por parte de la tripulación de vuelo.
- Fallas estructurales de aeronaves o desintegraciones de motores, incluidas fallas no contenidas de motores de turbina, no clasificadas como accidentes.
- Fallos múltiples de uno o más sistemas de la aeronave que afecten seriamente la operación de la aeronave.

- Incapacidad de la tripulación de vuelo en vuelo:
  (a) para operaciones con un solo piloto (incluido el piloto a distancia); o
  (b) para operaciones multipiloto en las que la seguridad de vuelo se vio comprometida debido a un aumento significativo en la carga de trabajo (aumento de los tiempos de servicio con el riesgo de ocasionar fatiga) para el resto de la tripulación.

- Nivel de cantidad de combustible o situaciones de distribución que requieran la declaración de una emergencia por parte del piloto, tales como combustible insuficiente, agotamiento de combustible, falta de combustible o incapacidad para usar todo el combustible utilizable a bordo.

**Artículo 2º**—Deróguese el Decreto N° 43089-MOPT de 11 de junio de 2021 y cualquier otra disposición normativa de igual o inferior rango que se le oponga.

**Artículo 3°**—Este Reglamento rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los diez días del mes de febrero del año dos mil veintiséis.

RODRIGO CHAVES ROBLES.— Ministro de Obras Públicas y Transportes, Efraím Zeledón Leiva.—1 vez.—( D45517 - IN202601043255 ).