

Viernes 25 de abril del 2014

Gaceta N°79

N° 38293-MOPT

**LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES**

En el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 140, incisos 3) y 18), 146 de la Constitución Política; el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, ratificado por Costa Rica mediante Ley N° 877 de 4 de julio de 1947, el artículo 10 inciso IX de la Ley General la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas, los artículos 25.1, 27.1 Y 28.2.b. de la Ley General de la Administración Pública N° 6227 del 2 de mayo de 1978, y sus reformas, y los artículos 2, 10 de la Ley General de Aviación Civil número 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas.

Considerando:

I.—Que Costa Rica es país signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), aprobado en su totalidad por la Asamblea Legislativa de conformidad con lo establecido por la Constitución Política de Costa Rica, ratificado mediante Ley N° 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”, 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, N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas, corresponde a este Ministerio darse la organización interna que más se adecue al cumplimiento.

IV.—Que de acuerdo con lo prescrito por la Ley General de Aviación Civil, N° 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y 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 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.

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 las normas y métodos recomendados para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación adoptadas inicialmente por el Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) el 14 de abril de 1948 de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en Chicago en 1944, con la designación de Anexo 13 al Convenio, y comenzaron a surtir efecto el 01 de marzo de 1951.

IX.—Que el Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) ha adoptado enmiendas al Anexo 13 “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” en los últimos años.

X.—Que se hace necesaria la Modificación del Reglamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación con el fin de que Costa Rica se adecue a los cambios introducidos en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil. **Por tanto,**

Decretan

RAC-13

Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación

Artículo 1º—Créase el Reglamento para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, cuyo texto es el siguiente:

SUBPARTE A.

Definiciones

Abreviaturas

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

CETAC: Consejo Técnico de Aviación Civil de Costa Rica

DGAC: Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica

USAE: Unidad de Servicios Aeronáuticos

UIA: Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aeronáuticos

SAR: Búsqueda y Salvamento

FDR: Registrador de datos de vuelo

CVR: Grabador de Voces de Cabina

ICC: Investigador a Cargo

ADREP: Datos de los reportes de accidentes

RAC 13.1 (Ver CCA 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. Para los efectos de aplicación del presente Reglamento se establecen las siguientes definiciones y abreviaturas:

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

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

- a. Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 1. hallarse en la aeronave, o
 2. por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 3. por exposición directa al chorro de un reactor,
 4. 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

b. La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

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

c. La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible. Se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

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

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

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

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

Factores contribuyentes. Acciones, omisiones, acontecimientos o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado o evitado, habría reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habría 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.

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

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

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

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

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

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

Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones. (Ver MEI 13-1).

Incidente Grave. Un Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal. (Refiérase Adjunto C Anexo 13).

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 sobre la seguridad operacional

Investigador encargado. Persona responsable por parte del gobierno de Costa Rica, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

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

- a. Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b. Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies);
- c. Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d. Ocasione daños a cualquier órgano interno; o

- e. Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f. Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Peso máxima. Peso máxima certificado de despegue.

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

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

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

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

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

SUBPARTE B.

Aplicabilidad

RAC 13.2.1.—**Aplicabilidad.** 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, incluyase espacio aéreo y aguas territoriales. La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes (UIA), está obligada a investigar los accidente e incidentes que ocurran a aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el espacio aéreo, terrestre y marítimo; bajo la jurisdicción del Estado de Costa Rica, para lo cual contará 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.

RAC13.2.2.—**(Ver MEI 13.2.2.) Especificaciones relativas al Estado del operador.** 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 de matrícula de Costa Rica.

SUBPARTE C.

Generalidades

RAC 13.3.1.—**Objetivo de la investigación.** El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

RAC 13.3.2.—**Programa Estatal de seguridad operacional (SSP).** (Ver CCA 13.3.2). El Estado de Costa Rica establecerá un programa estatal de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.

Protección de las Pruebas, custodia y

Traslado de la Aeronave

RAC 13.3.3.—**Responsabilidad del estado del suceso.** 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 incluye protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometa robos o se causen deterioros.

La protección de las pruebas que contiene el registrador de vuelo exige que la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda se asignen solamente a personal capacitado.

RAC 13.3.4.—**Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación.** Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, El Estado de 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, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

RAC 13.3.5.—**Cesión de la custodia.** Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de RAC 13.3.3 y RAC 13.3.4, el Estado del Costa Rica cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado del Explotador, según sea el caso. Con este objeto, el Estado del Costa Rica les facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual el Estado no considere conveniente conceder tal acceso, el propio Estado hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

SUBPARTE D.

Notificación

Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio costarricense en los que intervienen aeronaves de otro estado contratante

Responsabilidad del Estado de Costa Rica

RAC 13.4.1 (Ver MAC 13.4.1).—**Envío.** El Estado de Costa Rica enviará una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

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

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

RAC 13.4.2.—**Formato y contenido.** La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

- a. en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- b. fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c. nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d. habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- e. fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;
- f. último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- g. posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;
- h. número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;
- i. lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;
- j. indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar;
- k. características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- l. identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la autoridad de investigación de accidentes del Estado del suceso; y
- m. presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

RAC 13.4.3.—**Idioma.** La notificación se preparará en idioma español, sin ocasionar demoras excesivas. Siempre que sea posible, se debe tomar en cuenta el idioma del receptor, sin ocasionar demoras excesivas.

RAC 13.4.4.—**Información adicional.** Tan pronto como sea posible, el Estado de 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**

RAC 13.4.5.—**Información. Participación.** El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberán acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave.

RAC 13.4.6.—**Suministro de información.** 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.

RAC 13.4.7.—**Información sobre mercancías peligrosas.** Al recibir la notificación, el Estado del explotador suministrará, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

Accidentes o incidentes graves que se producen en el territorio del Estado de Costa Rica, en un Estado no contratante o fuera del territorio de cualquier Estado

Responsabilidad del Estado de matrícula

RAC 13.4.8 (Ver MEI 13.4.1 / 13.4.8).—**Envío.** Cuando el Estado de Costa Rica instituye la investigación de un accidente o incidente grave, de una aeronave de matrícula nacional, enviará una notificación en virtud de lo dispuesto en RAC 13.4.2 y RAC 13.4.3, con la menor demora posible y por el medio más apropiado y rápido de que se disponga:

- a. al Estado del explotador;
- b. al Estado de diseño;
- c. al Estado de fabricación; y
- d. a la Organización de Aviación civil Internacional, cuando la aeronave involucrada tenga un peso máximo superior a 2.250 Kg.

**Responsabilidad del Estado del explotador, del Estado
de diseño y del Estado de fabricación**

RAC 13.4.9.—**Información-participación.** El Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación deberían acusar recibo de la notificación de un accidente o incidente grave, en territorio costarricense

RAC 13.4.10.—**Envío de información.** Al recibir la notificación, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación suministrarán, al Estado de Costa Rica, cuando así lo solicite, la información pertinente de que dispongan respecto a la tripulación de vuelo y a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave. Cada Estado notificado comunicará si tiene o no el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su nombre y datos para establecer contacto y, si el representante acreditado estará presente en la investigación la fecha prevista de sus llegada.

RAC 13.4.11.—**Informe de mercancías peligrosas.** Al recibir la notificación, el Estado explotador, con la menor demora posible y de modo más apropiado y rápido de que disponga, suministrará al Estado de Costa Rica, la información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentre a bordo de la aeronave.

SUBPARTE E.

Investigación

Responsabilidad por la Institución y Realización de la

Investigación de Accidentes o Incidentes que se

Producen en el Territorio del Estado

de Costa Rica

RAC 13.5.1.—**Estado del suceso.** El Estado de Costa Rica instituirá una investigación por medio de la UIA, para determinar las circunstancias del accidente o incidente grave y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado de Costa Rica empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

RAC 13.5.1.1.—**Delegación Incidente grave.** El Estado de Costa Rica instituirá una investigación por medio de la UIA, para determinar las circunstancias del incidente grave y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidente, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, el Estado de Costa Rica empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación por todos los medios.

RAC 13.5.1.2.—**Delegación aeronaves con un peso máximo de 2250 Kg.** El Estado de Costa Rica instituirá una investigación por medio de la UIA, para

determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga una peso máximo superior a 2 250 Kg. Dicho Estado podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado de Costa Rica empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

Accidentes o incidentes de aeronaves con matrícula

costarricense que se producen en el territorio

de un Estado no contratante

RAC 13.5.2.—**Estado de matrícula.** Cuando el accidente o incidente grave de una aeronave matrícula costarricense o utilizada por un explotador costarricense, haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante que no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13, el Estado de Costa Rica, deberá tratar de instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, deberá efectuar la investigación valiéndose de los datos de que disponga.

Accidentes o incidentes de aeronaves con matrícula

costarricense que se producen en el territorio

de otro Estado contratante

RAC 13.5.3.—**Estado de matrícula.** Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio del Estado de Costa Rica, el Estado de matrícula asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

RAC 13.5.3.1.—**Accidente en aguas internacionales.** Los Estados más próximos al lugar de un accidente que tuvo lugar en aguas internacionales proporcionarán la ayuda que puedan y, del mismo modo, responderán a las solicitudes del Estado de matrícula.

Organización y realización de la investigación

responsabilidad del Estado de Costa Rica

RAC 13.5.4 (Ver MEI 13.5.4).—**Generalidades-Independencia técnica.** La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos (UIA), encargada de la investigación de accidentes e incidentes aéreos de Costa Rica, gozará de independencia técnica 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. si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- c. de ser posible, la determinación de los factores contribuyentes; y
- d. la redacción del informe final.

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

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

RAC 13.5.4.1.—Proceso judicial o administrativo. Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente reglamento será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo, y dicha investigación tendrá como fin determinar los factores contribuyentes y emitir recomendaciones de seguridad

RAC 13.5.4.2.—Políticas y procedimientos. La autoridad encargada de las investigaciones de accidentes deberá establecer políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Estos deberían incluir organización y planificación, investigación e informes.

RAC 13.5.4.3.—Acceso a la información. El Estado de Costa Rica deberá asegurar que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este Reglamento tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio, sin demora y no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

RAC 13.5.5.—Investigador encargado-Designación. El Estado de Costa Rica, por medio de la UIA, para cada investigación designará el investigador que ha de encargarse de la investigación técnica, y ésta se iniciará inmediatamente.

RAC 13.5.6.—Investigador encargado-Acceso y control. El investigador encargado (ICC), tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros de las comunicaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.

RAC 13.5.7.—**Registradores de vuelo-Accidentes e incidentes.** Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. El Estado de Costa Rica tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora.

RAC 13.5.8 (Ver MAC 13.5.8).—**Lectura de los registradores de vuelo en otros Estados.** En el caso de que no se pueda contar con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, el 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 13.5.9.—**Autopsias.** El Estado de Costa Rica por medio de la UIA, coordinará en caso de accidentes mortales, con la Autoridad de Medicatura Forense, para la realización de una autopsia completa de los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

RAC 13.5.9.1.—**Exámenes médicos.** Cuando corresponda, el Estado de Costa Rica por medio de la UIA, coordinará con la Comisión médica, para la realización del examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico interesado, que efectuaría un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberían llevarse a cabo lo antes posible.

En caso de accidente o incidente grave dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación, por lo que el investigador (ICC), cuando corresponda, también solicitará si amerita; prueba de alcoholemia.

RAC 13.5.10 (Ver MEI 13.5.10).—**Coordinación-Autoridades judiciales.** El Estado de Costa Rica coordinará a través del investigador encargado con las autoridades judiciales a efecto de que en lo posible se constituyen conjuntamente con éstas a practicar las primeras diligencias de instrucción en el lugar del suceso. Los funcionarios judiciales darán la intervención que corresponda y deberán cuidar de conservar invariable e intocable el estado y situación de la aeronave y demás componentes afectados o implicados en el accidente, mientras la UIA, no haya concluido las investigaciones en el caso, sin perjuicio de que la autoridad judicial haga constar en el acto de la diligencia el estado y situación de la aeronave y todos los demás actos y circunstancias que puedan apreciarse y sean de importancia para la investigación judicial y se

prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e investigación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo. *Todo conflicto posible entre las 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 13.5.11.—Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación y autoridades judiciales. Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación y se mantendrá al margen con la autoridad judicial correspondiente, quienes tendrán la prioridad de la investigación, así para propósitos estadísticos la UIA, hará un registro público del accidente pero en los factores contribuyentes y recomendaciones simplemente se determinará como actividad ilegal.

RAC 13.5.12.—No divulgación de la información. El Estado de Costa Rica no dará a conocer la información siguiente 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;

- a. todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
- b. todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- c. La información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- d. Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas; y
- e. Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas; y
- f. Las grabaciones de imágenes de a bordo en el puesto de pilotaje y cualquier parte o transcripción de las mismas; y
- g. Las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

RAC 13.5.12.1.—Inclusión de la información. Esta información se incluirá en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el

análisis del accidente o incidente. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

RAC 13.5.12.2.—**No revelación de nombres.** La autoridad encargada de la investigación de un accidente no revelará al público en el informe final, los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

RAC 13.5.13.—**Reapertura de la investigación.** Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, el Estado deberá proceder a reabirla. Sin embargo, cuando el Estado que haya realizado la investigación no sea el que la instituyó, este Estado deberá primero obtener el consentimiento del Estado que instituyó la investigación.

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

Responsabilidad del Estado de Costa Rica

RAC 13.5.14.—**Información-Accidentes e incidentes.** 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 13.5.15.—**Información de servicios e instalaciones.** El Estado de Costa Rica, 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.

RAC 13.5.16.—**Registradores de vuelo-Accidentes e incidentes graves.** En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en el Estado de Costa Rica, a solicitud del Estado del suceso que realiza la investigación, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo, siempre y cuando las aeronaves sean de matrícula o explotador nacional. Para lo dispuesto, el Estado de Costa Rica podrá solicitar la cooperación de cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo.

RAC 13.5.17.—**Información orgánica.** Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, el Estado de 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

RAC 13.5.18.—**Derechos.** El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación.

RAC 13.5.19.—**Nombramiento del asesor.** El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.

RAC 13.5.19.1.—**Invitación al Estado explotador.** Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, el Estado de Costa Rica invitará al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos señalados en este reglamento.

RAC 13.5.20.—**Representante del Estado de diseño y Estado de fabricación.** El Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar uno o varios asesores propuestos por las organizaciones responsables del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave, para asistir a sus representantes acreditados.

RAC 13.5.21.—**Representante de las Organizaciones encargadas del diseño y fabricación.** Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, el Estado Costa Rica 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.

RAC 13.5.22.—**Obligaciones.** Cuando el Estado de Costa Rica, 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 13.5.23.—**Derechos.** Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores al 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

RAC 13.5.24.—**Asesores.** Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

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

RAC 13.5.25.—**Participación.** La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador encargado (ICC), y en particular de:

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

RAC 13.5.26.—**Obligaciones.** Los representantes acreditados y sus asesores:

- a. proporcionarán al Estado toda la información pertinente de que dispongan;
y
- b. no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito del Estado.

Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido

lesiones graves sus nacionales en un accidente

RAC 13.5.27.—**Derechos y prerrogativas.** Un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en

el accidente nacionales del mismo, tendrá derecho a nombrar un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

- a. visitar el lugar del accidente;
- b. tener acceso a la información táctica pertinente; que apruebe para divulgación al público el Estado de 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.

RAC 13.5.28.—**Divulgación de la información.** El Estado de Costa Rica deberá divulgar; al menos durante el primer año de una investigación, información fáctica comprobada e indicar el progreso de la investigación de manera oportuna.

SUBPARTE F.

Informe final

Responsabilidad del Estado de Costa Rica

RAC 13.6.1.—**Adopción del formato.** El Estado de Costa Rica adoptará el formato del presente reglamento, pero podrá adaptarse según las circunstancias del accidente o incidente.

RAC 13.6.2.—**Divulgación de la información-Consentimiento.** El Estado de 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.

Con respecto al proyecto de informe final por parte de la UIA, este deberá ser presentado la DGAC y posteriormente remitirlo al CETAC, para ser difundido o hecho público, con sus recomendaciones de seguridad.

Responsabilidad del Estado que realiza la investigación

RAC 13.6.3.—**Consultas.** El Estado de Costa Rica, a través de la UIA, enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes, invitándolos a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe.

- a. al Estado que instituyó la investigación

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

En el caso de que el Estado de Costa Rica, reciba comentarios en un plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos o bien, si lo desea el Estado que formulo los comentarios, los adjuntará a dicho informe, si el Estado no recibe comentarios en el tiempo establecido aprobará por medio de la Dirección General de Aviación Civil y hará circular el informe final de acuerdo con lo dispuesto en el RAC 13.6.4

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

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

RAC 13.6.3.1.—Comentario de Estado del operador. De la copia del proyecto de informe final, debe enviarse al Estado del Explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.

RAC 13.6.3.2.—Comentario de la Organización de diseño y fabricación. El Estado de 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 13.6.4.—Estados que reciben la información (Ver MEI 13.6.4 / 13.6.7). El Estado de Costa Rica enviará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

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

e. al Estado de fabricación.

f. todo Estado que haya participado en la investigación

g. a todo Estado del cual hayan perecido o sufrido lesiones graves nacionales; y

h. a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

RAC 13.6.5.—Difusión del informe final. En pro de la prevención de accidentes, el Estado de Costa Rica pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible y, si se puede, en un plazo de 12 meses.

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

RAC 13.6.6.—Plazo publicación informe final. Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, el Estado de Costa Rica, pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

RAC 13.6.7.—Envío a la Organización de Aviación Civil Internacional. Cuando el Estado de Costa Rica realiza una investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de un peso máxima 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.

RAC 13.6.8.—(Ver MEI 13.6.8 / 13.8.7 / 13.8.8).—Recomendaciones en materia de seguridad. La UIA, 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.

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

RAC 13.6.9.—Envío de recomendaciones en materia de seguridad. El Estado Costa Rica enviará, de ser necesario, todas las recomendaciones en materia de seguridad dimanantes de sus investigaciones a las autoridades

encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a esta Organización.

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

Responsabilidad del Estado que recibe

recomendaciones en materia de seguridad

RAC 13.6.10.—**Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad.** El Estado de Costa Rica cuando reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado comunicará, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, al Estado que haya formulado la propuesta las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.

RAC 13.6.11.—**Respuesta a recomendaciones.** El Estado de Costa Rica, cuando formule una recomendación en materia de seguridad operacional se regirá por este reglamento para registrar las respuestas a dicha recomendaciones.

RAC 13.6.12.—**Seguimiento a recomendaciones.** El Estado de Costa Rica, cuando reciba una recomendación en materia de seguridad operacional, por parte de otro Estado contratante, se regirá por este reglamento para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.

SUBPARTE G.

Notificación ADREP/ECCAIRS

Responsabilidad del Estado de Costa Rica

RAC 13.7.1.—**Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg** (Ver MEI 13.7.1/13.7.2/13.7.5/13.7.7). Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 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.

RAC 13.7.2.—**Accidentes de aeronaves de 2 250 kg o menos.** (Ver MEI 13.7.1/13.7.2/13.7.5/13.7.7). Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en RAC 13.7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, el Estado de Costa Rica enviará el informe preliminar al:

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

RAC 13.7.3.—**Idioma.** El informe preliminar se presentará a los Estados apropiados y a la Organización de Aviación Civil Internacional en idioma Español.

RAC 13.7.4.—**Despacho.** 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

RAC 13.7.5.—**Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg.** Cuando se trate de un accidente de una aeronave de un peso máxima superior a 2250 kg, el Estado de Costa Rica, enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional.

RAC 13.7.6.—**Información adicional.** El Estado de 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.

RAC 13.7.7.—**Incidentes de aeronaves de más de 5700 kg.** (Ver MEI 13.7.1/13.7.2/13.7.5/13.7.7). Cuando se realiza una investigación sobre un

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

SUBPARTE H.

Medidas de prevención de accidentes

Estas especificaciones tienen por finalidad favorecer la prevención de accidentes mediante la recopilación y el análisis de los datos de seguridad operacional y un rápido intercambio de información sobre seguridad operacional, como parte del programa estatal de seguridad operacional.

RAC 13.8.1.—**Sistemas de notificación de incidentes.** El Estado de Costa Rica, establecerá un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.

RAC 13.8.2.—**Sistema de notificación voluntaria de incidentes.** El Estado de Costa Rica, establecerá un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información, sobre las deficiencias de seguridad operacional, reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes. También se deberá establecer otros sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional para recopilar información de seguridad operacional que quizás no capten los sistemas de notificación de incidentes mencionados en RAC 13.8.1 y RAC 13.8.2.

RAC 13.8.3.—**No aplicación de sanciones.** Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

RAC 13.8.4.—**Sistemas y análisis de bases de datos-Medidas preventivas.** El Estado de Costa Rica establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información obtenida sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, incluida la información obtenida de sus sistemas de notificación de incidentes, para determinar las medidas preventivas necesarias.

RAC 13.8.5 (Ver MAC 13.8.5).—**Utilización de formatos normalizados.** Los Sistemas de bases de datos deberán utilizar formatos normalizados para la facilitación del intercambio de datos.

RAC 13.8.6.—**Análisis de los datos-medidas preventivas.** El Estado de Costa Rica, tras identificar las medidas preventivas necesarias con respecto a las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, deberá aplicar esas medidas de acuerdo a este reglamento para supervisar la aplicación y la eficacia de las respuestas.

RAC 13.8.7 (Ver MEI 13.6.8/13.8.7/13.8.8).—**Análisis y facilitación de la información.** El Estado de Costa Rica, si al analizar la información contenida

en su base de datos, identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, facilitará dicha información sobre seguridad lo antes posible.

RAC 13.8.8 (Ver MEI 13.6.8/13.8.7/13.8.8).—**Transmisión de recomendaciones de seguridad.** La UIA, Además de las recomendaciones sobre seguridad dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, deberá transmitir también a las organizaciones de otros Estados, todas aquellas recomendaciones sobre seguridad operacional provenientes de otras fuentes, incluidos los estudios sobre seguridad operacional.

RAC 13.8.9.—**Intercambio de información sobre seguridad operacional.** El Estado de Costa Rica, establecerá redes de compartición de la información sobre seguridad operacional entre todos los usuarios del sistema aeronáutico y facilitar el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional.

Formato del informe final de la unidad

de accidentes e incidentes

(Refiérase Capítulo 6 del Anexo 13)

Sección I.—**Finalidad.** Este formato tiene por finalidad presentar el informe final de manera apropiada y uniforme.

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

Formato

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

Nombre del explotador; fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave; lugar y fecha del accidente o incidente.

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

Notificación del accidente a las autoridades nacionales y a autoridades extranjeras; identificación de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y representación acreditada; organización y marcha de la investigación; autoridad que expide el informe y fecha de publicación; y termina con un breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

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

1. Información sobre los hechos

2. Análisis

3. Conclusiones

4. Recomendaciones sobre seguridad

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

Apéndices. Los que corresponda.

Al preparar el informe final utilizando el presente modelo procúrese:

- a. incluir bajo el título correspondiente toda la información pertinente para comprender la información sobre los hechos, los análisis y las conclusiones;
- b. cuando no se disponga de información con respecto a algún punto de 1.— Información sobre los hechos, o cuando la misma no sea pertinente a las circunstancias que dieron lugar al accidente, incluir una nota con este objeto en la sub-sección que corresponda.

1. Información sobre los hechos

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

- Número del vuelo, tipo de operación, último punto de salida, hora de salida (local o UTC), y punto de aterrizaje previsto.
- Preparación del vuelo, descripción del vuelo y de los sucesos que condujeron al accidente, incluida la reconstrucción de la parte de la trayectoria de vuelo pertinente, si es apropiado.
- Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local o UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche.

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

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales			
Graves			
Leves/Ninguna			

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

1.3.—**Daños sufridos por la aeronave.** Breve exposición de los daños sufridos por la aeronave en el accidente (destruida, con graves daños, con ligeros desperfectos o intacta).

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

1.5.—**Información sobre el personal:**

a) Información pertinente relativa a cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo: edad, validez de las licencias, habilitaciones, revisiones reglamentarias, experiencia de vuelo (total y por tipo) e información pertinente sobre las horas de servicio.

b) Breve reseña de los títulos y experiencia de los demás tripulantes.

c) Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento, etc., cuando corresponda.

1.6.—**Información sobre la aeronave:**

a) Breve descripción sobre las condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave (deberá incluirse una indicación de las deficiencias conocidas con anterioridad al vuelo y de las surgidas durante el mismo, en el caso de que hayan tenido influencia en el accidente).

b) Breve exposición sobre la performance, si es pertinente, y respecto a si la masa y el centro de gravedad se hallaban dentro de los límites prescritos, durante la fase de operación en que ocurrió el accidente. (De no ser así y en el caso de que hubiesen tenido influencia en el accidente, se debe detallar.)

c) Tipo de combustible utilizado.

1.7.—**Información meteorológica:**

a) Breve exposición del estado atmosférico correspondiente a las circunstancias, incluidos el pronóstico y las condiciones reales, indicando la información meteorológica de que disponía la tripulación.

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

1.8.—**Ayudas para la navegación.** Información pertinente sobre las ayudas para la navegación, comprendidas las ayudas para el aterrizaje, tales como ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ayudas terrestres visuales, etc., y su eficiencia en aquel momento.

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

1.10.—**Información de aeródromo.** Información pertinente referente al aeródromo, a sus instalaciones y servicios y al estado de los mismos, o al área de despegue o de aterrizaje, si no se tratara de un aeródromo.

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

1.12.—**Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.** Información general sobre el lugar del accidente y la forma en que quedaron distribuidos los restos; fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrectos de los componentes. No se suelen dar detalles referentes al lugar y estado de los diferentes elementos, a no ser que sea necesario indicar una rotura de la aeronave sobrevenida con anterioridad al impacto. Los diagramas, cartas y fotografías pueden incluirse en esta sección o agregarse en los apéndices.

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

Nota.—La información de carácter médico relacionada con las licencias de la tripulación de vuelo debería incluirse en 1.5 —Información sobre el personal.

1.14.—**Incendio.** En el caso de que se hubiese declarado un incendio, información sobre las causas del mismo y sobre el equipo extintor utilizado, así como de su eficacia.

1.15.—**Supervivencia.** Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en que se hallaban la tripulación y pasajeros en relación con las heridas sufridas; rotura de estructuras tales como asientos y herrajes de fijación de los cinturones de seguridad.

1.16.—**Ensayos e investigaciones.** Breve indicación de los resultados de los ensayos e investigaciones que haya sido necesario practicar.

1.17.—**Información orgánica y de dirección.** Información pertinente de las entidades y administraciones que influyen en las operaciones de las aeronaves. Las entidades comprenden, por ejemplo, el explotador; los servicios de tránsito aéreo, los organismos que prestan servicios de aerovías, aeródromo y meteorológicos; y las autoridades normativas. La información podría incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, la estructura y funciones de las entidades, sus recursos, situación económica, criterios y normas administrativas y su marco normativo.

1.18.—**Información adicional.** Otra información pertinente no incluida en 1.1 a 1.17.

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

2. Análisis

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

3. Conclusiones

Enumérense las conclusiones, causas y factores contribuyentes establecidas en la investigación. La lista de las causas debería comprender tanto las causas inmediatas como las otras más profundas endémicas del sistema.

4. Recomendaciones sobre seguridad operacional

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

5. Apéndices

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

Sección 2.—Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA), Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC) y Material Explicativo e Interpretativo (MEI)

1. General.

1.1.—Esta sección contiene las Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA), los Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC's) y el Material Explicativo e Interpretativo (MEI), que han sido aprobados para ser incluidos en la RAC 13.

1.2.—Si un párrafo específico no tiene CCA, MAC o MEI, se considera que dicho párrafo no requiere de ellas.

2. Presentación.

2.1.—Las numeraciones precedidas por las abreviaciones CCA, MAC o MEI indican el número del párrafo RAC 13 a la cual se refieren.

2.2.—Las abreviaciones se definen como sigue:

2.2.1.—**Circulares Conjuntas de Asesoramiento** (CCA): Texto asociado a los requisitos de una RAC, para clarificar y proporcionar guías para su aplicación. Contiene explicaciones, interpretaciones y/o métodos aceptables de cumplimiento.

2.2.2.—**Medios Aceptables de Cumplimiento** (MAC): Ilustran los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para cumplir con un párrafo específico de la RAC 13.

2.2.3.—**Material Explicativo e Interpretativo** (MEI): Ayudan a explicar el significado de una regulación.

2.3.—El texto de la presente sección está escrito en arial 10; y las notas explicativas que no son parte de los MAC o MEI, aparecen en letra arial 8.

SUBPARTE A.

Definiciones.

MEI 13.1 Subparte A.—**Definiciones Incidentes graves / Lista de ejemplos de incidentes graves.**

(Ver RAC 13.1)

La presente CCA es material explicativo sobre los Incidentes graves.

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

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

2. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave.

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. Impacto contra el suelo sin pérdida de control.

c. Despegues interrumpidos en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje o una pista no asignada. Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

d. Despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida, desde una calle de rodaje o una pista no asignada. Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

- e. Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje o una pista asignada. Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.
- f. Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- g. Incendio o humo producido en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- h. Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- i. Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores que no se clasifiquen como accidente.
- j. Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de esta.
- k. Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
- l. Cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia.
- m. 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.
- n. 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.
- o. Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
- p. Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

SUBPARTE B.

Aplicabilidad

MEI 13.2.2.—Derechos y obligaciones del Estado del operador respecto a los accidentes e incidentes en que intervengan aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas

(Ver RAC 13.2.2)

Las normas y métodos recomendados del Anexo 13 de la OACI-Investigación de accidentes e incidentes de aviación se elaboraron cuando los Estados de matrícula y el Estado del operador eran normalmente el mismo. Últimamente, sin embargo, se conciertan mundialmente acuerdos de arrendamiento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales, de modo que, en muchos casos, el Estado del operador no es el Estado de matrícula.

Los acuerdos de arrendamiento o intercambio incluyen algunas veces el suministro de tripulaciones de vuelo por el Estado de matrícula. Sin embargo, más a menudo, el Estado del operador proporciona las tripulaciones de vuelo, y las aeronaves se explotan con arreglo a la legislación nacional del Estado del operador. Igualmente, de estos acuerdos surge una variedad de arreglos de aeronavegabilidad de las aeronaves. La responsabilidad en lo relativo a aeronavegabilidad puede corresponder, entera o parcialmente, al Estado del operador o al Estado de matrícula. Algunas veces el operador, obrando de conformidad con el sistema del control de aeronavegabilidad especificado por el Estado de matrícula, se hace cargo del mantenimiento y de conservar los respectivos registros.

Cuando ocurra un accidente o incidente, es importante que todo Estado que haya asumido la responsabilidad de la seguridad operacional de una aeronave tenga derecho a participar en la investigación, al menos por lo que respecta a esa responsabilidad. Asimismo, es importante que el Estado que realice la investigación disponga rápidamente de todos los documentos y demás información pertinente.

En los casos en que no se pueda establecer sin lugar a dudas que el accidente o incidente tuvo lugar en el territorio de otro Estado, el Estado del operador, previa consulta al Estado de matrícula, debería aceptar la responsabilidad total o parcial por la realización de la investigación.

SUBPARTE C.

Generalidades

MEI 13.5.4.—Atribuciones generales de la Autoridad Aeronáutica del Estado Costa Rica para la investigación de accidentes e incidentes graves. (Ver RAC 13.5.4). Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes de Costa Rica.

La Autoridad Aeronáutica del Estado de Costa Rica contará con una Unidad de Prevención e Investigaciones de Accidentes e Incidentes Aéreos(UIA), cuya función será la de garantizar el buen uso de los recursos necesarios para la realización de la investigación y de analizar el informe final y las recomendaciones de seguridad emitidas por la Jefatura de Investigación de Accidentes e Incidentes o investigador encargado, con el propósito de aplicar en el marco aeronáutico de este Estado, las enmiendas y ampliaciones de seguridad que correspondan.

Para evitar un conflicto de intereses, la UIA, gozará de independencia técnica y de presupuesto necesario para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, sin ninguna influencia externa en el desarrollo del informe, de las recomendaciones de seguridad y del desarrollo de la investigación.

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

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

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

En acuerdo con la Ley de Aviación Civil y la estructura organizacional de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, la UIA está conformada según lo establecido en dichas leyes.

SUBPARTE D.

Notificación

MAC 13.4.1.—**Notificación de accidentes e incidentes.** (Ver RAC 13.4.1). El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN, ECCAIRS) constituirán en la mayoría de los casos “el medio más adecuado y más rápido de que se disponga”. Sería conveniente contar con más de un medio de comunicación.

MEI 13.4.1 / 13.4.8.—**Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.** (Ver RAC 13.4.1). En estos cuadros las expresiones siguientes tienen el significado que se indica a continuación:

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

2. Notificación de accidentes y de incidentes graves

Procedente de	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
---------------	-------------	--------------	-------------------------

Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula del operador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (Cuando la aeronave supere los 2250 kg)	RAC 13.4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de más de 2250 Kg.	Estado del operador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2.250 Kg.	RAC 13.4.8

SUBPARTE E.

Investigación

MAC 13.5.8.—Directrices sobre lectura y análisis de los registradores de vuelo. (Ver RAC 13.5.8)

Respuesta inicial. Después de un accidente grave, la autoridad del Estado de Costa Rica, encargada de la investigación se enfrentan por un tiempo con abundantes problemas. Uno de los aspectos que debe abordarse inmediatamente es la lectura y análisis de los registradores de vuelo. Es fundamental proceder a la lectura lo antes posible después de un accidente. La pronta identificación de las áreas problemáticas puede afectar a la investigación que se lleva a cabo en el lugar del accidente, donde las pruebas tienen a veces un carácter transitorio. La pronta identificación de las áreas problemáticas también puede permitir que se formulen recomendaciones urgentes sobre seguridad operacional, que acaso sean necesarias para evitar un suceso similar.

A la no existencia de instalaciones para llevar a cabo la lectura y el análisis de la información contenida en los registradores de vuelo (voz y datos) y, por consiguiente, se solicitará a otros, asistencia al respecto. Es, por lo tanto, fundamental que la autoridad encargada de la investigación del accidente, de Costa Rica, que realiza la investigación, hagan arreglos oportunos para proceder a la lectura de los registradores de vuelo en una instalación apropiada.

Selección de la instalación. El Estado de Costa Rica, encargado de la investigación puede solicitar asistencia de cualquier Estado que en su opinión esté en mejores condiciones de ser útil para la investigación. El equipo de reproducción y el soporte lógico de lectura normales del fabricante que generalmente utilizan las líneas aéreas y las instalaciones de mantenimiento no

se consideran adecuadas para fines de investigación. Habitualmente, se requieren técnicas especiales de recuperación y análisis, si los registradores se han averiado.

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

- a. Capacidad para desmontar y leer los registradores que hayan sufrido daños considerables;
- b. Capacidad para la lectura del módulo original de grabación/memoria sin necesidad de utilizar un dispositivo de copia del fabricante o la caja del registrador objeto del accidente o incidente;
- c. Capacidad para analizar/interpretar manualmente la forma de onda binaria bruta de los registradores de datos de vuelo de cinta digital;
- d. Capacidad para aumentar y filtrar las grabaciones de voz digitalmente por medio de programas de computadora apropiados; y
- e. Capacidad para analizar gráficamente los datos, derivar los parámetros adicionales que no estén registrados explícitamente, validar los datos mediante verificación cruzada, y otros métodos analíticos para determinar la exactitud y limitaciones de los datos.

Participación del Estado de fabricación (o diseño) y del Estado del operador. El Estado de fabricación (o diseño) tiene ciertas responsabilidades en materia de aeronavegabilidad y cuenta con la pericia normalmente requerida para leer y analizar la información del registrador de datos de vuelo. Dado que la información del registrador de datos de vuelo puede revelar a menudo si existen problemas de aeronavegabilidad, el Estado de fabricación (o diseño) deberá tener un representante presente cuando se lleve a cabo el análisis de los registradores de datos de vuelo en un Estado que no sea el Estado de fabricación (o diseño).

El Estado del operador tiene responsabilidades reglamentarias respecto de la operación del vuelo y puede ofrecer información sobre los aspectos operacionales que sean propios del operador. Teniendo en cuenta que la información de los registradores de vuelo puede revelar problemas operacionales, el Estado del operador también debería tener un representante presente al llevar a cabo la lectura y el análisis de los registradores de datos de vuelo.

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

No se deberá abrir o activar los registradores de datos de vuelo ni copiar las grabaciones originales (en especial con dispositivos de copia de alta velocidad) antes de la lectura, por el riesgo de dañar las grabaciones.

La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo para otro Estado deberá tener la oportunidad de formular comentarios sobre el informe final, para cerciorarse de que se han tenido en cuenta las características del análisis de los registradores de datos de vuelo.

La instalación en la que se efectúe la lectura de los registradores de datos de vuelo podrá recurrir a la asistencia y experiencia del fabricante de la aeronave y del operador para verificar los datos de calibración y validar la información grabada.

El Estado que realice la investigación podrá dejar las grabaciones originales o una copia de las mismas en la instalación de lectura, hasta que se haya completado la investigación, para facilitar que se resuelvan oportunamente las preguntas o aclaraciones adicionales, siempre que la instalación tenga procedimientos adecuados de seguridad para proteger las grabaciones.

SUBPARTE F

Informe Final

MEI 13.6.4 /13.6.7.—**Informe final.** (Ver RAC 13.6.4 y RAC 13.6.7).

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
Estado que realiza la investigación	Informe Final	Aeronaves de todo tipo	Estado que instituye la investigación Estado de matrícula Estado del operador Estado de diseño Estado de fabricación Estado interesado por perecer nacionales Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de	RAC-13.6.4

			importancia o asesores.	
		Aeronaves de más de 5700 Kg.	OACI	RAC 13.6.7

MEI 13.6.8 / 13.8.7 / 13.8.8.—**Medidas de prevención de accidentes.** Asuntos de seguridad de interés para otros Estados. (Ver RAC 13.6.8 / 13.8.7 / 13.8.8)

Procedente de	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia en la RAC 13
Estado que analiza los datos de seguridad	Cualquiera	Asuntos considerados de interés para otros Estados	Estados interesados	RAC 13.8.7
Estados que formulan recomendaciones	Recomendaciones de seguridad	Recomendaciones formuladas a otro Estado	Autoridad de investigación de accidentes en ese Estado	RAC 13.6.8 en RAC 13.8.8

SUBPARTE G.

Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes

(Notificación ADREP)

MEI 13.7.1 / 13.7.2 / 13.7.5 / 13.7.7.—**Informe ADREP.** (Ver RAC 13.7.1)

Accidentes e incidentes graves dondequiera que ocurran

Procedente	Tipo de informe	Respecto de	Destinatario	Referencia
------------	-----------------	-------------	--------------	------------

de				en la RAC 13
Estado que realiza la investigación	INFORME PRELIMINAR	Accidentes de aeronaves de más de 2250 kg	Estado de matrícula o Estado del suceso Estado del operador Estado de diseño Estado de fabricación Estado que proporciona información, instalaciones y servicios de importancia o asesores. OACI	RAC 13.7.1
		Accidentes de aeronaves de 2250 kg o menos, si interviene la aeronavegabilidad o cuestiones de interés.	Idem. Excepto OACI	RAC 13.7.2
	INFORME DE DATOS SOBRE ACCIDENTES	Accidentes De aeronaves de más de 2250 Kg.	OACI	RAC 13.7.5
	INFORME DE DATOS SOBRE INCIDENTES	Accidentes de aeronaves de más de 5700 Kg.	OACI	RAC 13.7.7

SUBPARTE H.

MEI 13.5.10.—Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

1. Introducción

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

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

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

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

1.5.—En este adjunto:

- a. por *información sobre seguridad operacional* se entiende aquella que figura en los SDCPS, ha sido establecida con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación y reúne los requisitos para ser protegida en condiciones específicas de acuerdo con 3.1;
- b. el *personal de operaciones* es aquel que participa en las operaciones de aviación y está en posición de notificar a los SDCPS información sobre seguridad operacional. Dicho personal comprende, entre otros,

tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelo y personal de plataforma;

- c. por *uso inapropiado* se entiende la utilización de la información sobre seguridad operacional para fines diferentes de aquellos para los que fue recopilada — es decir, el uso de la información para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y criminales contra el personal de operaciones y/o la revelación de información al público;
- d. SDCPS se refiere a los sistemas de procesamiento y notificación, a las bases de datos, a los esquemas para intercambio de información y a la información registrada, y comprende:
 - 1. registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes, según se describe en el Capítulo 5;
 - 2. sistemas de notificación obligatoria de incidentes, como se describe en el Capítulo 8;
 - 3. sistemas de notificación voluntaria de incidentes, como se describe en el Capítulo 8; y
 - 4. sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, según se describe en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 3, así como sistemas manuales de captura de datos.

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

2. Principios generales

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

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

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

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

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

3. Principios de protección

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

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

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

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

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

4. Principios de excepción

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

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

5. Divulgación al público

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

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

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

6. Responsabilidad del custodio de la información

sobre seguridad operacional

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

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

7. Protección de la información registrada

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

- a. con sujeción a los principios de protección y excepción anteriores, las leyes y reglamentos nacionales deberán considerar las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas por la

legislación como información protegida y privilegiada, es decir, como información que merece mayor protección; y

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

SUBPARTE I.

CCA 13.3.2.—**Marco para el programa estatal de seguridad operacional (SSP).** En este adjunto se presenta un marco para la implantación y el mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) por cada Estado. Un SSP es un sistema para la gestión de la seguridad operacional por los Estados. El marco consta de cuatro componentes y 11 elementos que se describen a continuación. La implantación de un SSP es directamente proporcional al tamaño y a la complejidad del sistema de aviación del Estado y puede requerir coordinación entre las distintas autoridades responsables de cada elemento de las funciones de aviación civil en el Estado. El marco para SSP que se presenta en este adjunto y el marco del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) especificado por la OACI deben considerarse complementarios, pero diferentes. En este adjunto se incluye además una breve descripción de cada elemento del marco.

1.—Política y objetivos de seguridad operacional de los Estados

1.1.—Marco legislativo estatal de la seguridad operacional

1.2.—Responsabilidades y rendición de cuentas del Estado respecto de la seguridad operacional

1.3.—Investigación de accidentes e incidentes

1.4.—Política de cumplimiento

2.—Gestión de riesgos de seguridad operacional por los Estados.

2.1.—Requisitos de seguridad operacional para los SMS de los proveedores de servicios

2.2.—Acuerdo sobre la actuación de los proveedores de servicios en cuanto a seguridad operacional

3.—Garantía de la seguridad operacional por los Estados

3.1.—Vigilancia de la seguridad operacional

3.2.—Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional

3.3.—Fijación de objetivos en función de los datos de seguridad operacional para la vigilancia de los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención.

4.—Promoción de la seguridad operacional por los Estados

4.1.—Instrucción, comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional

4.2.—Instrucción, comunicación y divulgación externas de la información sobre seguridad operacional

En el contexto de este adjunto el término “proveedor de servicios” se refiere a toda organización que proporciona servicios de aviación. El término incluye a las organizaciones de instrucción reconocidas que están expuestas a riesgos de seguridad operacional mientras prestan servicios, los explotadores de aeronaves, los organismos de mantenimiento reconocidos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y/o los fabricantes de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los aeródromos certificados, según corresponda.

1.—Política y objetivos de seguridad operacional de los Estados

1.1.—**Marco legislativo estatal de la seguridad operacional.**—El Estado ha promulgado un marco legislativo nacional de seguridad operacional y reglamentos específicos de conformidad con normas nacionales e internacionales, que definen la forma en que el Estado llevará a cabo la gestión de la seguridad operacional en el Estado. Esto incluye la participación de organizaciones de aviación estatales en actividades específicas relacionadas con la gestión de la seguridad operacional en el Estado, y la creación de los roles, las responsabilidades y las relaciones de dichas organizaciones. El marco legislativo de la seguridad operacional y la reglamentación específica se examinan periódicamente para asegurar que sigan siendo pertinentes y apropiadas para el Estado.

1.2.—**Responsabilidades y rendición de cuentas del Estado respecto de la seguridad operacional.** El Estado ha identificado, definido y documentado los requisitos, las responsabilidades y la rendición de cuentas relativas a la creación y el mantenimiento del SSP. Esto incluye las directrices para planificar, organizar, desarrollar, mantener, controlar y mejorar permanentemente el SSP de manera tal que cumpla los objetivos de seguridad operacional del Estado. Incluye además una declaración clara sobre la provisión de los recursos necesarios para la implantación del SSP.

1.3.—**Investigación de accidentes e incidentes.** El Estado ha establecido un proceso independiente de investigación de accidentes e incidentes, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes, y no la asignación de

culpa o responsabilidad. Estas investigaciones respaldan la gestión de la seguridad operacional en el Estado. En el marco del SSP, el Estado mantiene la independencia de la organización de investigación de accidentes e incidentes respecto de otras organizaciones estatales de aviación.

1.4.—Política de cumplimiento. El Estado ha promulgado una política de cumplimiento que establece las condiciones y circunstancias en las cuales los proveedores de servicios pueden encargarse de sucesos que suponen algunas desviaciones respecto de la seguridad operacional, y resolverlos, internamente, en el contexto del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del proveedor de servicios, a satisfacción de la autoridad estatal competente. La política de cumplimiento establece además las condiciones y circunstancias en las cuales las desviaciones respecto de la seguridad operacional deben abordarse mediante procedimientos establecidos en cuanto a cumplimiento.

2.—Gestión de riesgos de seguridad operacional por los Estados

2.1.—Requisitos de seguridad operacional para los SMS de los proveedores de servicios. El Estado ha establecido los controles que rigen la forma en que los proveedores de servicios detectarán los peligros y gestionarán los riesgos de seguridad operacional. Esto incluye los requisitos, reglamentos específicos de funcionamiento y políticas de implantación para los SMS de los proveedores de servicios. Los requisitos, reglamentos específicos de funcionamiento y políticas de implantación se examinan periódicamente para asegurar que sigan siendo pertinentes y apropiados para los proveedores de servicios.

2.2.—Acuerdo sobre la actuación de los proveedores de servicios en cuanto a seguridad operacional. El Estado ha acordado con cada proveedor de servicios la actuación de sus SMS respecto de la seguridad operacional. La eficacia de la seguridad operacional acordada de los SMS de cada proveedor de servicios se examina periódicamente para asegurar que siga siendo pertinente y apropiada para los proveedores de servicios.

3.—Garantía de la seguridad operacional por los Estados

3.1.—Vigilancia de la seguridad operacional. El Estado ha establecido mecanismos para asegurar la supervisión eficaz de los ocho elementos críticos de la función de vigilancia de la seguridad operacional. El Estado ha creado además mecanismos para garantizar que la detección de peligros y la gestión de riesgos de seguridad operacional por los proveedores de servicios se ajusten a los controles reguladores establecidos (requisitos, reglamentos de funcionamiento específicos y políticas de implantación). Estos mecanismos incluyen inspecciones, auditorías y encuestas para asegurar que los controles reguladores de los riesgos de seguridad operacional se integren apropiadamente en los SMS de los proveedores de servicios, que se lleven a la práctica conforme a su diseño, y que tengan el efecto previsto en los riesgos de seguridad operacional.

3.2.—Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional. El Estado ha establecido mecanismos para asegurar la captura y almacenamiento de datos sobre peligros y riesgos de seguridad operacional a nivel tanto individual como global. El Estado ha establecido además mecanismos para preparar información a partir de los datos almacenados y para intercambiar activamente información sobre seguridad operacional con los proveedores de servicios y otros Estados, según corresponda.

3.3.—Fijación de objetivos en función de los datos de seguridad operacional para la vigilancia de los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención. El Estado ha establecido procedimientos para priorizar las inspecciones, auditorías y encuestas relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención, según lo detectado en el análisis de los datos sobre peligros, sus consecuencias en las operaciones y los riesgos de seguridad operacional evaluados.

4.—Promoción de la seguridad operacional por los Estados

4.1.—Instrucción, comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional. El Estado proporciona instrucción y fomenta el conocimiento y el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional para respaldar, en las organizaciones estatales de aviación, el desarrollo de una cultura organizativa que promueva SSP eficaces.

4.2.—Instrucción, comunicación y divulgación externas de la información sobre seguridad operacional. El Estado proporciona educación y promueve el conocimiento con respecto a los riesgos de seguridad operacional y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional para respaldar, entre los proveedores de servicios, el desarrollo de una cultura organizativa que promueva el del SMS eficaz

SUBPARTE J.

CCA 13.1.—Orientación para determinar los daños de una aeronave

- 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, etc., 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. 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.

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

Nota 2.—Si la aeronave puede despacharse en condiciones de seguridad operacional después de reparaciones menores y posteriormente es objeto de trabajos más amplios para hacer una reparación permanente, el suceso no se clasificaría como accidente. Análogamente, si la aeronave puede despacharse con arreglo a la CDL sin el componente afectado, faltante o fuera de funcionamiento, la reparación no se juzgaría importante y, en consecuencia, el suceso no se consideraría accidente.

Nota 3.—El costo de las reparaciones o pérdidas previstas, con arreglo a lo dispuesto por las compañías aseguradoras, puede proporcionar una indicación del daño sufrido, pero no debería utilizarse como única guía para determinar si el daño es suficiente para considerar el suceso como accidente. Análogamente, una aeronave puede considerarse como “pérdida de casco” porque su reparación no resulta económica, sin que haya sufrido daños suficientes para clasificar el suceso como accidente.

MAC 13.8.5.—Utilización de formatos normalizados. (Ver RAC 13.8.5). El Estado de Costa Rica utilizará formatos normalizados provenientes del programa ECCAIRS para el intercambio de datos de accidentes e incidentes.

Artículo 2º—**Derogación.** Deróguese el Decreto N° 28641-MOPT de 11 de mayo de 2000 y cualquier otra disposición normativa de igual o inferior rango que se le oponga.

Artículo 3º—Este Decreto rige a partir de su publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los 20 días del mes de marzo de dos mil catorce.

LAURA CHINCHILLA MIRANDA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Pedro L. Castro Fernández.—1 vez.—O. C. 24259.—Solicitud N° 62524.—C-1766300.—(D38293-IN2014023017).