

UNIDADES ADMINISTRATIVAS ESPECIALES

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 00696 DE 2022

(abril 5)

por la cual se modifican y suprimen unas secciones, apéndices y adjuntos de la norma RAC 114 -Investigación de accidentes e incidentes de aviación- de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1782 y 1848 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en el artículo 4°, numerales 7, 8 y 19 y el artículo 8° numeral 5 del Decreto número 1294 del 14 de octubre de 2021, y

CONSIDERANDO:

Que la República de Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, llevado a cabo en Chicago en 1944, aprobado mediante la Ley 12 de 1947, y que, como tal, debe dar cumplimiento a lo acordado en dicho Convenio y a las normas contenidas en sus Anexos.

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 37 del mencionado Convenio, los Estados miembros se comprometieron a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a investigación de accidentes e incidentes de aviación, para lo cual la OACI adopta y enmienda las normas y métodos recomendados internacionales correspondientes, los cuales se encuentran contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, entre ellos el Anexo 13 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio y el artículo 5° del Decreto número 260 de 2004, en su momento expidió los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con fundamento en los referidos Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago/1944.

Que de conformidad con el artículo 1848 del Código de Comercio, concordante con el artículo 1872 del mismo Código y el artículo 4°, numerales 7, 8 y 19 del Decreto número 1294 de 2021, corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en su condición de autoridad aeronáutica, el establecimiento por medio de los Reglamentos del procedimiento que debe seguirse en la investigación de los accidentes de aviación.

Que, mediante Resolución número 00983 del 7 de abril de 2017 se reenumeró la norma RAC 8 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, como RAC 114, para darle una forma compatible con el resto de la normatividad que se viene armonizando con el sistema LAR, norma que ha sido enmendada en varias oportunidades para incorporar las enmiendas que la Organización de Aviación Civil Internacional ha hecho al Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional -Investigación de accidentes e incidentes de aviación- siendo la última de ellas la correspondiente a la enmienda 18 de dicho anexo, mediante Resolución número 01867 del 29 de septiembre de 2020.

Que mediante Decreto número 1294 del 14 de octubre de 2021 se reestructuró la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, variando la denominación de algunas de sus dependencias, entre ellas la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, antes denominada Grupo de Investigación de Accidentes.

Que en consecuencia, es necesario modificar la Norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para actualizar los nombres de las dependencias allí mencionadas.

Que así mismo, es necesario modificar algunas disposiciones de la Norma RAC 114, para adecuarlas a las nuevas funciones asumidas por la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes y hacer algunos ajustes como acciones de mejoras en su texto.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Modifíquense las siguientes secciones de la Norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las cuales quedarán así:

“114.001 Definiciones y abreviaturas

(a) Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se empleen en este reglamento, tendrán los siguientes significados:

Accidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el

momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

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

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

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

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

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

(3) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1. Para uniformidad estadística únicamente, las lesiones que ocasionen la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, están clasificadas por la OACI como lesiones mortales.

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

Nota 3. El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigara se trata en el 114.336

Nota 4. En el Adjunto E figura orientación para determinar los daños de aeronave.

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 designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, con el propósito de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

Autoridad de investigación de accidentes (AIG). Autoridad designada por el Estado colombiano encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes, en concordancia con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Nota. Actualmente la dependencia designada por el Estado colombiano como Autoridad de Investigación de Accidentes (AIG) es la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.

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

Consejo de Seguridad Aeronáutica. Órgano colegiado de asesoría y coordinación, que tiene entre sus funciones la de evaluar y conceptuar sobre las recomendaciones originadas en las investigaciones de accidentes e incidentes graves, adelantadas desde la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.

Nota. Numeral 3 artículo 33 Decreto número 260 de 2004, modificado por el Decreto número 823 de 2017, modificado por el artículo 5° del Decreto número 1294 de 2021.

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, de la planta motriz o hélice.

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

Estado del explotador. Estado en el que se encuentra ubicada la oficina o domicilio principal del explotador o, en caso de no tener tal oficina, su residencia permanente.

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

Estado miembro. Corresponde a un Estado integrante del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica.

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

Factores contribuyentes. Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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

Incidente Grave. Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre 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.

Nota 1. La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado, la severidad y el daño ocasionado a la aeronave.

Nota 2. En el Adjunto C hay ejemplos de eventos que podrían clasificarse como Incidentes Graves.

Nota 3. En la sección 114.400 se presenta orientación sobre el tipo de sistema de aeronave no tripulada que debe ser investigada, en concordancia con el numeral 5.1 del Anexo 13 del Convenio de la Aviación Civil Internacional.

Nota 4. En la sección 114.336 se describe la obligación de reportar eventos que ocurren con aeronaves no tripuladas.

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 seguridad operacional.

Investigador a Cargo. Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

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

Investigador ARCM. Investigador de accidentes e incidentes de aviación que está a disposición para la asignación a una investigación de un accidente o incidente, cuando un Estado miembro lo solicite.

Investigador a Cargo ARCM. Persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación cuando un Estado miembro lo solicite.

Junta General del ARCM. Designa a la Junta General, que estará compuesta por las Autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM.

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

- (1) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- (2) Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- (3) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- (4) Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- (5) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- (6) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Masa máxima. Masa máxima certificada de despegue de una aeronave.

Notificación. Aviso que envía la organización, el explotador, operador, propietario de aeronaves, prestador de servicios aeronáuticos y/o el personal aeronáutico a la Autoridad de Investigación de Accidentes, o el Estado colombiano a otros Estados y a la OACI, sobre la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente.

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

Presidente de la Junta General. Designa al presidente de la Junta General conformada por las Autoridades AIG del ARCM, quien será elegido entre sus miembros por un período de dos años y podrá ser reelegido por períodos iguales y sucesivos.

Puntos Focales ARCM. Designa a los especialistas AIG, designados por las Autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM, para establecer un enlace ágil de comunicaciones con el Comité Técnico AIG y para promover y coordinar al interior de su Autoridad las actividades del ARCM.

Recomendación sobre seguridad operacional. Propuesta de una Autoridad de Investigación de Accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente.

Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional emanadas de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad

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

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

Nota 1. El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756), Parte IV - Redacción de informes, contiene los criterios para clasificar una recomendación como SRGC.

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

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

Nota. Ver RAC 121 Apéndice 2 (e) que tratan sobre las especificaciones de los Registradores de Vuelo, en concordancia con el Anexo 6, Operación de Aeronaves, Partes I, II y III.

Reglamento del ARCM. Designa al Reglamento del Mecanismo Regional de cooperación AIG (ARCM), en el cual se describen los objetivos, funciones, estructura orgánica, y demás disposiciones para el funcionamiento del ARCM.

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

Nota. Normalmente, el Representante acreditado del Estado colombiano, provendrá de la Autoridad AIG de Colombia.

Suceso Operacional (MOR). Todo suceso relacionado con la utilización u operación de una aeronave que no resulte en una consecuencia o severidad significativa que amerite ser investigado por la Autoridad de Investigación de Accidentes.

(b) Las abreviaturas que se utilizan en el presente reglamento tienen el siguiente significado

ACCID.	Accidente
ADREP.	Sistema de Reporte de Accidentes e Incidentes (Accident / Incident Reporting System)
AIG.	Autoridad de Investigación de Accidentes (Accident Investigation)
ARCM.	Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Suramérica (AIG Regional Cooperation System)
AIRPROX.	Palabra clave utilizada en una notificación de tránsito aéreo para designar la proximidad de las aeronaves.
ATSEP.	Personal en Electrónica para la Seguridad del Tráfico Aéreo. (Air Traffic Safety Electronics Personnel).
CMS.	Centro coordinador de salvamento del servicio SAR.
DIACC.	Dirección Técnica de Investigación de Accidentes
ECCAIRS.	Centro Europeo de Coordinación para Sistemas de Reporte de Accidentes e Incidentes (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems).
INCID.	Incidente
RAIO.	Organización Regional de Investigación de Accidentes (Regional Air Investigation Organization)
SAR.	Servicio de búsqueda y salvamento.
SCS.	Subcentro de salvamento del servicio SAR
SEI.	Servicio de salvamento y extinción de Incendios.
SINCID.	Incidente Grave
UA.	Aeronave no tripulada.
UAS.	Sistemas de aeronaves no tripuladas.

Nota. - La expresión UAS incluye las expresiones UAV, UAS, RPA, RPAS, VANT, DRON o DRONE, indiferentemente de su principio de vuelo o propulsión.

“114.205 Independencia de las Investigaciones

(a) La Autoridad de Investigación de Accidentes del Estado colombiano gozará de autonomía respecto de las otras dependencias de la Autoridad Aeronáutica a la cual pertenece, para garantizar la transparencia, objetividad e imparcialidad en las investigaciones.

Nota 1. La orientación sobre la independencia de una autoridad de investigación de accidentes figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I - Organización y planificación (Doc. 9756) y en el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes (Doc. 9962) ambos de la OACI. Así mismo, en el Manual de organización y planificación AIG Colombia y en el Manual de políticas y procedimientos de investigación AIG Colombia”.

“114.225 Normatividad básica desarrollada en este reglamento

El presente reglamento desarrolla y da aplicación a las siguientes disposiciones:

(a) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, particularmente sus artículos 26 y 37, el cual fue aprobado por Colombia mediante la Ley 12 del 23 de octubre de 1947, y su Anexo 13 - Investigación de Accidentes e incidentes de Aviación.

(b) El Decreto número 410 del 27 de marzo de 1971 -Código de Comercio, Libro Quinto, Parte Segunda "De la aeronáutica" -Capítulo IX, Investigación de accidentes de aviación, específicamente sus artículos 1847 a 1850.

El Decreto número 1294 de octubre 14 de 2021 en su artículo 4, numeral 19 y/o las normas que lo modifiquen o sustituyan".

"114.315 Notificación a la Autoridad de Investigación de Accidentes de Incidentes ocurridos en el territorio colombiano

(a) Envío

(1) El propietario, el explotador o el operador de una aeronave, la dependencia aeronáutica o el personal aeronáutico involucrado en la actividad aérea, que tenga conocimiento de un accidente o incidente, enviará una notificación a la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, inmediatamente o tan pronto como sea practicable, una vez que tenga conocimiento del mismo y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, que garantice la más completa información posible.

Nota 1. A efectos de cualquier contacto personal o directo para la notificación, las horas hábiles (laborales) en Colombia son de las 08:00 a las 17:00, hora local (13:00 a 22:00 UTC). La hora local colombiana corresponde a la hora UTC - 5.

Nota 2. Además de los accidentes de aviación, el Adjunto C de este reglamento contiene una lista de eventos que podrían ser considerados incidentes graves, según la severidad, los cuales deberán notificarse según la sección 114.320, sin perjuicio de la calificación que sobre el particular determine la Autoridad de Investigación de Accidentes.

(2) Cuando a la Autoridad de Investigación de Accidentes le sea reportado por parte de las dependencias y organismos descritos en la sección 114.315 un accidente o incidente grave, se acusará recibo del mismo y, a partir de ese momento, la Autoridad de Investigación de Accidentes dispondrá los cursos de acción, coordinaciones, remoción de restos y/o partes de la aeronave, así como la recopilación de toda la documentación que se considere, referente al evento".

"114.320 Notificación por parte de los servicios de tránsito aéreo

(a) Teniendo en cuenta que los servicios de tránsito aéreo disponen normalmente de los medios de comunicación apropiados, todo personal que esté ejerciendo atribuciones propias de los servicios de tránsito aéreo en la República de Colombia deberá reportar de inmediato, de manera obligatoria, a la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes y a la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, luego de conocer, directa o indirectamente, de la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente ATS.

De lo anterior podrá generarse el retiro o separación preventiva de las atribuciones de su licencia al personal aeronáutico, al personal ATS y/o la suspensión de la aeronave, de acuerdo con lo contemplado en la sección 114.500, sin perjuicio de los protocolos que se deban cumplir por parte de los ATS.

Adicionalmente, y de manera simultánea, el personal ATS tomará copia de:

- (1) Plan de vuelo;
- (2) Diario de señales;
- (3) Fichas de progreso de vuelo;
- (4) Reporte METAR de la hora;
- (5) Mensajes de alerta de socorro, según sea el caso (fases de alerta, emergencia, incertidumbre, peligro);
- (6) Lista de turnos de los controladores con sus novedades, si las hubiese;
- (7) Informe escrito y detallado de lo acontecido;

(b) Dicha información deberá ser entregada al investigador de la Autoridad de Investigación de Accidentes o enviada a la Autoridad de Investigación de Accidentes tan pronto como sea posible; del mismo modo, deberá informar a la dependencia responsable de soporte técnico electrónico, para que asegure y conserve las grabaciones de los videos y grabaciones ATS y de trazas radar, grabación de comunicaciones y coordinaciones, debiendo dicha dependencia garantizar su conservación y custodia.

(c) Particularmente, están obligados a suministrar la información indicada, el controlador y el supervisor de turno de la dependencia de tránsito aéreo que prestaba servicios a la aeronave al momento del suceso; tan pronto sea posible, el personal ATS antes indicado debe diligenciar el formato diseñado para tal fin y entregarlo al jefe de la dependencia ATS, quien remitirá todos los antecedentes recabados a la Autoridad de Investigación de Accidentes.

(d) No debe demorarse la entrega de las grabaciones de comunicaciones ATS y de los videos de trazas radar. El investigador de la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá requerirlos directamente en las dependencias ATS para garantizar su custodia y evitar cualquier posibilidad de divulgación indebida.

Nota. La notificación se realizará según lo especificado en la sección 114.315."

"114.325 Notificación por parte del servicio de búsqueda y salvamento (SAR)

(a) Los coordinadores de misión SAR (CMS) en cada centro coordinador de salvamento (CCS) o subcentros de salvamento (SCS) del servicio SAR que conozcan de un suceso susceptible de ser clasificado como accidente, incidente grave o incidente

tendrán la obligación de reportar tal hecho a la Autoridad de Investigación de Accidentes dentro de las dos (2) horas siguientes, por cualquier medio, preferiblemente por escrito.

(b) Adicionalmente, mantendrán permanente contacto con el investigador a cargo, quien los orientará en los procedimientos para, en lo posible, conservar de manera inicial las evidencias percederas. Al término de su labor, el funcionario del SAR deberá rendir un informe de su gestión por escrito, suministrando a la Autoridad de Investigación de Accidentes todo el material filmico o fotográfico disponible al respecto, preservando la debida cadena de custodia".

Nota. La notificación se realizará según lo especificado en la sección 114.315."

"114.330 Notificación por parte de los explotadores de aeronaves

(a) Todo explotador de aeronaves involucradas en un accidente, incidente grave o incidente, debe reportar inmediatamente el suceso por cualquier medio de comunicación, preferiblemente por escrito, a la Autoridad de Investigación de Accidentes dentro de las doce (12) horas siguientes. La notificación consistirá en:

(1) Un informe detallado, sin omitir datos por parte del representante legal del explotador, propietario y/o representante legal de la aeronave, o quien haga sus veces, acerca de lo ocurrido;

(2) Teléfonos o direcciones para contacto y coordinación de desplazamiento y logística en general de los investigadores;

(3) Puntos de despegue y aterrizaje previstos;

(4) Nombres de la tripulación con los datos relativos a licencias y certificados médicos;

(5) Datos del propietario y/o explotador;

(6) Cantidad y nombre de los ocupantes;

(7) Gravedad de las lesiones;

(8) Descripción de los daños conocidos; y

(9) Lista del material considerado como mercancía peligrosa que pudiera haber a bordo de la aeronave.

Lo anterior se considera como un primer informe, el cual deberá ser complementado posteriormente a criterio de la Autoridad de Investigación de Accidentes. Si no se cuenta con toda la información, una vez se tenga certeza de los datos, estos deberán ser suministrados tan pronto como sea posible a la Autoridad de Investigación de Accidentes.

(b) El explotador involucrado en el suceso deberá coordinar con la Autoridad de Investigación de Accidentes el desplazamiento y la logística general del personal que realizará la investigación en el sitio del suceso, en virtud de lo establecido en el párrafo 114.505 (j).

Nota 1. La notificación es de carácter obligatorio, su omisión injustificada podrá tomarse como incumplimiento a este reglamento.

Nota 2. El explotador y/o propietario de la aeronave deberá conocer las disposiciones especificadas en el párrafo 114.500 (a) sobre la suspensión de actividades del personal aeronáutico".

"114.335 Notificación por parte de las tripulaciones de vuelo

(a) A menos que por razones de fuerza mayor relativas a la naturaleza de las lesiones sufridas o porque la localización de la aeronave accidentada y sus condiciones impidan la comunicación y no pueda cumplirse con esta exigencia, toda tripulación involucrada en un suceso de aviación debe, dentro de las doce (12) horas siguientes, comunicarse telefónicamente o por cualquier otro medio con la Autoridad de Investigación de Accidentes para reportarlo y coordinar las acciones a seguir.

(b) Cuando sea posible, y de acuerdo con las características del evento, el Investigador a Cargo citará a la tripulación para ser entrevistada; estas declaraciones pueden ampliarse o extenderse como resultado directo del avance de la investigación y difieren de las declaraciones escritas que se solicitarán de manera posterior para ser anexadas a la investigación.

Nota 1. La notificación se realizará según lo especificado en la sección 114.315.

Nota 2. La notificación será de carácter obligatorio, su omisión injustificada podrá tomarse como incumplimiento a este reglamento.

Nota 3. La tripulación involucrada deberá conocer las disposiciones especificadas en el párrafo 114.500 (a) sobre la suspensión de actividades del personal aeronáutico".

"114.336 Notificación por parte del explotador, propietario, operador o quien manipule los controles de vuelo de un UAS

(a) El explotador, propietario, operador o quien manipule los controles de vuelo de un UAS deberá reportar a la Autoridad de Investigación de Accidentes cualquier evento durante la operación del aparato por el cual:

(1) Se causen lesiones a personas o daños a propiedad en la superficie;

(2) Colisione con otra UA; o

(3) Colisione contra cualquier elemento de la infraestructura crítica del país (p. ej., torres de energía, antenas, puentes, etc.).

(b) El explotador y/o el operador de un UAS, cualquiera que sea su clase, deberá reportar inmediatamente a la Autoridad de Investigación de Accidentes la ocurrencia de un

accidente o incidente durante la operación del aparato en el cual haya resultado involucrada una aeronave tripulada o cualquier elemento de la infraestructura aeronáutica”.

“114.405 Organización y realización de la investigación

(a) Responsabilidad de la Autoridad de Investigación de Accidentes del Estado colombiano cuando realiza la investigación.

Nota 1. Nada en las disposiciones siguientes trata de impedir que Colombia, como Estado que realiza la investigación, solicite la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia, incluyendo fabricantes, explotadores y pilotos.

Nota 2. El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756), así como el Manual de procedimientos de investigación de accidentes AIG Colombia, y el Manual de investigación de accidentes AIG Colombia contienen textos de orientación para la organización, realización y control de la investigación.

(1) *Generalidades.* En desarrollo de lo dispuesto en este reglamento y en concordancia con lo previsto en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Autoridad de Investigación de Accidentes realizará y dirigirá el proceso investigativo con autoridad absoluta y gozará de independencia para realizar la referida investigación. La investigación comprenderá, como mínimo, lo siguiente:

(i) Recopilación, registro o grabación y análisis de toda la información disponible respecto del accidente o incidente;

(ii) La protección de determinados registros de accidentes e incidentes, de conformidad con lo dispuesto en la sección 114.465;

(iii) Si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;

(iv) De ser posible, la determinación de las causas y/o factores del suceso;

(v) La terminación del reporte completo y la redacción del informe final.

(vi) Cuando sea factible, la Autoridad de Investigación de Accidentes visitará el lugar del accidente, considerando aspectos de seguridad de los investigadores y de practicidad; examinará los restos de la aeronave y tomará las declaraciones a los testigos. Igualmente, la Autoridad de Investigación de Accidentes 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.

(2) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1849 del Código de Comercio, y con las disposiciones contenidas en este reglamento, la investigación que adelante la Autoridad de Investigación de Accidentes será independiente de todo procedimiento judicial y/o administrativo que se adelante para determinar la culpa o la responsabilidad.

Nota 1. Para garantizar la separación, la investigación será realizada por expertos de la Autoridad de Investigación de Accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos serán realizados por otras entidades o dependencias estatales pertinentes, de acuerdo con lo establecido por las leyes colombianas.

Nota 2. La Autoridad de Investigación de Accidentes efectuará las coordinaciones necesarias con otras autoridades de acuerdo con la sección 114.455 para adelantar las acciones necesarias en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniendo en cuenta las disposiciones que figuran en la sección 114.465, en concordancia con la Nota del numeral 5.4 del anexo 13 de la OACI.

(3) La Autoridad de Investigación de Accidentes establecerá y tendrá a su disposición documentos propios de orientación para la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Nota. Los siguientes manuales son documentos propios que sirven de orientación a la Autoridad de Investigación de Accidentes del Estado colombiano:

- *Manual de políticas y procedimientos de la autoridad AIG de Colombia.*
- *Manual de organización y planificación de la autoridad AIG de Colombia.*
- *Manual de procedimientos de investigación de accidentes de la autoridad AIG de Colombia.*
- *Manual de redacción de informes de la autoridad AIG de Colombia.*
- *Programa de instrucción de la autoridad AIG de Colombia.*
- *Manual de procedimientos para la implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM de Sudamérica.*

Esta lista de manuales no es taxativa y la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá desarrollar, adoptar o utilizar otros documentos que considere necesarios.

(4) La Autoridad de Investigación de Accidentes y el investigador a cargo, tendrán acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora alguna.

(5) La Autoridad de Investigación de Accidentes adelantará las coordinaciones necesarias para garantizar la cooperación entre dicha Autoridad y las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

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

(6) *Intervención de los Inspectores de Seguridad Operacional y/o de otros funcionarios de la Autoridad Aeronáutica.* En situaciones especiales en las que se requieran acciones iniciales inmediatas, con previa coordinación y autorización de la Autoridad de Investigación de Accidentes, podrá delegarse a un inspector de seguridad operacional y/o a otro funcionario de la UAEAC para que atienda las acciones iniciales del suceso, particularmente lo relacionado con la toma de registros, recolección y preservación de evidencias, mientras llega al sitio el investigador a cargo.

(7) Dicho personal autorizado preservará y recopilará toda la información sensible y precedera o los elementos primarios que se requieran para la investigación y, junto con la Autoridad de Investigación de Accidentes, efectuará las coordinaciones a que haya lugar. En estos casos, la responsabilidad y la toma de decisiones relativas a la investigación continuarán a cargo de la Autoridad de Investigación de Accidentes.

(8) Se coordinará para que se efectúe el registro filmico y fotográfico inmediato, la elaboración de un croquis, la toma inicial de declaraciones, datos de testigos y la custodia de la documentación de la aeronave. Igualmente debe comunicarse por cualquier medio disponible con la Autoridad de Investigación de Accidentes para notificar y coordinar el envío de las pruebas recopiladas.

(9) *Investigación de incidentes.* La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, según corresponda y de acuerdo con el caso, podrá instituir la investigación de incidentes especialmente los ocurridos a los proveedores de servicios a la aviación, cuando a su juicio deban ser investigados por dicha autoridad para fines de seguridad operacional.

“114.415 Designación del investigador a cargo

(a) Una vez la Autoridad de Investigación de Accidentes conozca o sea notificada de un suceso de aviación, el Director técnico de la Autoridad de Investigación de Accidentes designará el investigador que ha de encargarse de la investigación inicial de campo, y la misma se iniciará inmediatamente.

(b) El investigador a cargo será designado del grupo de investigadores que hacen parte de la Autoridad de Investigación de Accidentes. Preferiblemente, el investigador a cargo de la investigación de campo, continuará con esa asignación hasta la culminación del proceso de investigación. No obstante, de acuerdo con las cargas de trabajo, la especialidad del investigador, requerimientos especiales o características de la investigación, el Director técnico de la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá designar un investigador a cargo diferente al asignado inicialmente para que continúe y termine la investigación.

(c) El Director técnico de la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá asignar uno o varios investigadores de apoyo al Investigador a cargo, en temas especializados, como por ejemplo, factores humanos, factores técnicos, otros”.

“114.460 Notificación a las autoridades de seguridad de aviación

(a) Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador a cargo tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades correspondientes, o a la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, según el caso.

(b) En caso de presentarse un suceso de aviación sin la existencia del soporte que defina claramente la intención de vuelo y/o existan hechos tales como suplantación de la tripulación, operación desde o hacia aeródromos ilegales o no autorizados por la UAEAC, operación de aeronaves, aeródromos o tripulaciones suspendidas, uso de matrículas falsas o cambios no advertidos de ruta, sustracción de aeronaves, secuestros, sabotajes, suicidios o actos de terrorismo, esto se notificará a las entidades competentes, mas no será investigado por la Autoridad de Investigación de Accidentes.

(c) Si al realizar la investigación de campo la Autoridad de Investigación de Accidentes encuentra alguna de las circunstancias descritas en el párrafo (b) anterior, se realizará la notificación de dichas circunstancias a las autoridades competentes y se dejará constancia de las actuaciones mediante un acta respectiva.

(d) Los hechos mencionados anteriormente no eximen al propietario, explotador o tripulantes de vuelo o cualquier persona que conozca de esos hechos, de efectuar la notificación oportuna a la UAEAC y a la Autoridad de Investigación de Accidentes”.

“114.470 Reapertura de la investigación

(a) Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la Autoridad de Investigación de Accidentes deberá proceder a reabrirla. Sin embargo, cuando la Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia no sea la que haya instituido la investigación, primero obtendrá el consentimiento del Estado que instituyó la investigación, antes de reabrirla.

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

“114.490 Participación en la investigación

Nota. Nada en este reglamento tiene la intención de insinuar que el representante acreditado y los asesores de un Estado hayan de estar siempre presentes en Colombia, cuando Colombia es el Estado en el cual se lleva a cabo la investigación.

(a) Participación del estado de matrícula, del estado del explotador, del estado de diseño o del estado de fabricación.

(1) Derechos.

(i) El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y/o el Estado de fabricación podrán designar un representante acreditado, cada uno para que participe en la respectiva investigación.

Nota 1. *Nada en esta norma trata de impedir que el Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave solicite participar en la investigación del accidente.*

(ii) El Estado de matrícula o el Estado del explotador podrán designar un asesor propuesto por el explotador de la aeronave, para asistir a su representante acreditado.

(iii) Cuando el Estado de matrícula y el Estado del explotador se abstengan de designar un representante acreditado, la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá invitar al explotador de la aeronave para que participe en la misma, sujeto a los procedimientos previstos para la investigación.

(iv) El Estado de diseño y el Estado de fabricación podrán designar 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.

(v) Cuando, ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación designen un representante acreditado, la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá invitar 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 para el efecto.

(2) Obligaciones.

(i) Cuando el Estado que adelanta la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2.250 kg solicite expresamente la participación de la Autoridad Aeronáutica de Colombia como Estado de matrícula, de Estado del explotador, de Estado de diseño o de Estado de fabricación, la Autoridad de Investigación de Accidentes designará un Investigador como representante acreditado.

Nota 1. *Nada de lo dispuesto en subpárrafo 114.490 (a) (2) trata de impedir que Colombia como Estado que realiza la investigación solicite del Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave que designe representantes acreditados cuando Colombia considere que puedan contribuir útilmente a la investigación, o bien cuando tal participación pueda redundar en un aumento de la seguridad operacional.*

Nota 2. *Nada de lo dispuesto en subpárrafo 114.490 (a) (2) trata de impedir que Colombia como Estado que realiza la investigación solicite al Estado de diseño y al Estado de fabricación que presten ayuda en la investigación de accidentes que no sean los contemplados en subpárrafo 114.490 (a) (2).*

(b) Participación de otros Estados.

(1) Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores a la Autoridad de Investigación de Accidentes colombiano cuando este realice una investigación, tendrá derecho a designar un representante acreditado para que participe en la misma.

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

(c) Prerrogativa del Representante acreditado.

(1) Asesores.

(i) Un Estado que tenga derecho a designar un representante acreditado, tendrá también derecho a designar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.

(ii) La UAEAC colaborará para facilitar la entrada de dichos representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, conforme a lo previsto en la norma RAC 209, en concordancia con el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

(iii) A los asesores que ayuden a los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de estos, participen en las labores de la investigación en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

(iv) La UAEAC hará los arreglos pertinentes con las autoridades de migración, aduana, sanidad u otras autoridades competentes del Estado colombiano, para facilitar la entrada del personal de investigación y el equipo que hayan sido designados por otros Estados para participar en una investigación de accidente o incidente de aviación.

(2) Participación

La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de esta, bajo el control del investigador a cargo, y en particular a:

(i) Visitar el lugar del accidente;

(ii) Examinar los restos de la aeronave;

(iii) Obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;

(iv) Tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;

(v) Obtener copias de todos los documentos pertinentes;

(vi) Participar en el examen del material grabado;

(vii) 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;

(viii) 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

(ix) Aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

(x) No obstante, la participación de Estados que no sean el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, puede limitarse a aquellas cuestiones por las que se concede a tales Estados el derecho a participar en la investigación en virtud de lo dispuesto en el subpárrafo 114.490 (b) (1).

Nota 1. *Se sobreentiende que la forma de participación ha de acomodarse a los procedimientos vigentes en el Estado en que se realiza la investigación o parte de ella.*

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

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

Nota 4. *Los documentos pertinentes aludidos en el apartado (5) también incluyen documentos tales como los informes sobre exámenes de componentes o estudios realizados en el marco de la investigación.*

(3) Obligaciones. Los representantes acreditados y sus asesores:

(i) Proporcionarán a la Autoridad de Investigación de Accidentes que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan; y

(ii) No divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento expreso de la Autoridad de Investigación de Accidentes.

(iii) Lo anterior se aplicará también cuando un investigador sea designado como representante de Colombia, frente a otro Estado que haya instituido la investigación, siempre que ello resulte compatible con las reglamentaciones de dicho Estado.

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

“114.500 Actuaciones post accidente o incidente grave

(a) La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes informará a la Secretaría de Autoridad Aeronáutica sobre la ocurrencia de accidentes, incidentes graves e incidentes, suministrando de manera reservada, la información relevante de la tripulación y de otro personal aeronáutico que pudiese estar comprometido, con el fin de que dicha autoridad determine las acciones necesarias en relación con su aptitud psicofísica para el vuelo y sobre el ejercicio de sus licencias de personal aeronáutico, para los fines de la seguridad operacional, y su disponibilidad para aportar información con fines de la investigación.

(b) Cuando se trate de personal aeronáutico de otro Estado, la información de la que el literal anterior será suministrada por la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes al Representante Acreditado, o en su defecto a la Autoridad de Investigación de Accidentes de ese Estado.

(c) La tripulación y otro personal aeronáutico que pudiese estar comprometido en la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente está en la obligación de suministrar a la Autoridad de Investigación de Accidentes la documentación que esta le solicite, y atender las entrevistas y demás diligencias que se le programen en relación con la investigación del suceso.

(d) Suspensión de aeronave.

(1) Una aeronave comprometida en un accidente o incidente grave, quedará suspendida en forma inmediata de toda actividad de vuelo, sin necesidad de ningún otro procedimiento, hasta tanto se verifiquen las condiciones técnicas y seguras de operación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(2) La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes informará a la Secretaría de Autoridad Aeronáutica sobre la ocurrencia de accidentes, incidentes graves e incidentes, suministrando la información relevante sobre la aeronave comprometida, para los fines relacionados con su aeronavegabilidad.

(3) La aeronave involucrada o sus restos, sin importar su estado, quedará a disposición de la Autoridad de Investigación de Accidentes, para fines de la investigación, hasta que medie un proceso de liberación de parte de dicha autoridad. Entre tanto, todo movimiento de dicha aeronave o sus restos deberá ser autorizado por la mencionada autoridad.

(4) Durante el periodo de suspensión, queda prohibido todo uso de la aeronave, o de sus partes, o efectuar sobre la aeronave o sus partes, cualquier trabajo de mantenimiento, reparación o alteración.

(e) [Reservado]

(f) Liberación de la aeronave

(1) El propietario y/o explotador de la aeronave involucrada en un evento, debe solicitar por escrito, a la Autoridad de Investigación de Accidentes, la liberación de la

aeronave para efectos de reparación, inspección o retiro del servicio, una vez la Autoridad de Investigación de Accidentes no la requiera con fines investigativos.

(2) En aquellos casos en los cuales estén involucradas aeronaves no matriculadas en Colombia, la Autoridad de Investigación de Accidentes entregará la custodia de la aeronave al Estado de matrícula o del explotador que lo solicite cuando aquella o sus partes no sean requeridas dentro de la investigación, facilitando el acceso de los representantes de dicho Estado a la misma o a sus restos.

(3) Una vez la Autoridad de Investigación de Accidentes no requiera la aeronave para sus fines investigativos, dará trámite a su liberación en lo que concierne al proceso de investigación.

(4) Esta liberación no es una autorización para reparar ni para operar la aeronave. Todo trabajo de reparación de la aeronave, así como su retorno a la condición de aeronavegabilidad, deberá ser autorizado por la Secretaría de Autoridad Aeronáutica.

(5) Si la aeronave tuviese matrícula extranjera, las determinaciones relativas a la reparación y retorno al servicio de la aeronave, corresponderán a la autoridad competente del Estado de matrícula, o del Estado responsable de la certificación y vigilancia sobre su aeronavegabilidad y operación.

(g) Inspecciones post accidente / incidente grave o incidente.

(1) Inspección de sistemas, componentes, elementos o fluidos.

(i) La Autoridad de Investigación de Accidentes y/o el Investigador a Cargo determinarán los sistemas, componentes, elementos y/o fluidos que requieran una inspección, prueba, recuperación de datos o análisis especial de laboratorio para determinar información factual, funcionamiento, calidad o la injerencia en la causalidad del suceso.

(2) Inspección de componentes y/o elementos en casas fabricantes.

(i) Según las características del suceso y cuando lo determine la Autoridad de Investigación de Accidentes, las partes de una aeronave o elementos especiales que estuvieron comprometidos en un suceso de aviación serán inspeccionadas con el concurso de la casa fabricante. En los casos cuando la inspección se realice en el exterior, se hará con la participación directa de un representante de la Autoridad de Investigación de Accidentes. Este procedimiento se realizará en coordinación con el representante acreditado asignado y el representante del explotador y/o propietario.

(ii) Si el procedimiento de inspección a un sistema, componente, elemento y/o fluidos ordenado por la Autoridad de Investigación de Accidentes no es cumplido por el propietario o explotador, la aeronave permanecerá suspendida, o podrá ser nuevamente suspendida (si ya se hubiese liberado por la Autoridad de Investigación de Accidentes) ante la condición de interrupción del proceso investigativo que se adelanta. En sucesos de gravedad, podrá suspenderse, según el caso, el certificado de operación que tuviera el explotador.

Nota. Cuando el suceso haya producido lesiones mortales fatalidades y/o daños importantes a terceros y/o cuando la Autoridad de Investigación de Accidentes lo considere, necesario, se realizará la inspección obligatoria de los componentes y elementos con el apoyo de las casas fabricantes y/u organismos de investigación internacionales con el propósito de brindar la mayor transparencia técnica posible.

(3) Inspección a empresa o taller aeronáutico.

(i) Cuando se investigue el proceso de operaciones y/o mantenimiento de una aeronave y sus componentes, se inspeccionarán como parte integral de la investigación, la empresa de aviación y/o la organización de mantenimiento que le presta servicios. A requerimiento de la Autoridad de Investigación de Accidentes esta inspección podrá apoyarse en personal experto en la materia.

(4) Inspección al aeródromo.

(i) De acuerdo con las características del suceso y cuando sea necesario, se inspeccionará como parte integral de la investigación, el aeródromo en el cual ocurra un accidente o incidente grave a requerimiento de la Autoridad de Investigación de Accidentes.

(5) Inspección a los servicios de navegación aérea.

(i) Cuando sea necesario, a requerimiento de la Autoridad de Investigación de Accidentes, y en todo caso, cuando se presente un accidente o incidente grave, se realizará una inspección como parte integral de la investigación, a los servicios de navegación aérea. La Autoridad de Investigación de Accidentes podrá apoyarse en personal experto en la materia para tal fin.

(6) Inspección a los procesos organizacionales.

(i) Cuando se considere pertinente, a requerimiento de la Autoridad de Investigación de Accidentes, se hará una inspección al explotador, a la organización de mantenimiento, al proveedor de servicios ANS, u otra dependencia involucrada, profundizando sobre los procesos organizacionales y de factores humanos que pudieron desencadenar o contribuir en la ocurrencia de un suceso.

(7) Inspección general de la empresa u organización aeronáutica.

(i) Cuando una misma empresa explotadora u organización aeronáutica se vea involucrada en más de dos accidentes, incidentes graves o incidentes en un periodo de dos (2) años, la Autoridad de Investigación de Accidentes informará sobre el particular, para que se realice una auditoría especial por parte de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica. En el desarrollo de la inspección se revisarán, entre otros:

(A) Procesos de mantenimiento;

(B) Procesos de operaciones aéreas;

(C) Recomendaciones y acciones desarrolladas luego de los accidentes o incidentes;

(D) Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);

(E) Cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos;

(F) Cumplimiento de directivas, circulares y demás disposiciones de la autoridad aeronáutica; y

(G) Las demás que se estimen convenientes.

(8) El resultado de esta inspección especial será comunicado por escrito a la Autoridad de Investigación de Accidentes”.

“114.505 Proceso investigativo

(a) Investigación de campo

(1) Cuando el sitio del accidente, incidente grave o incidente sean razonablemente accesibles, el investigador a cargo acudirá al sitio y desarrollará los procedimientos descritos para la ejecución de una investigación de campo según las disposiciones del presente reglamento, lo contenido en la OACI Doc. 9756, partes II y III, y en lo estipulado en el *Manual de procedimientos de investigación de accidentes AIG Colombia* y *Manual de Investigación de Accidentes AIG Colombia*.

(2) Cuando el sitio del accidente no sea accesible por motivos de seguridad física de cualquier índole, y con el propósito de proteger la seguridad de los investigadores, la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá coordinar con organismos de las Fuerzas Militares y de Policía, personal de búsqueda y salvamento (SAR) u organizaciones particulares que desarrollen esa misión y tengan el conocimiento general en investigación de accidentes, la asistencia para ingresar a los restos de la aeronave o para realizar la documentación de evidencias iniciales para la investigación.

(3) Cuando sea requerido, a solicitud del investigador a cargo, la dependencia encargada del otorgamiento del certificado médico aeronáutico designará funcionarios con conocimientos especializados en investigaciones de factores humanos, autopsias y autopsias psicológicas para que hagan parte de la investigación de campo que se realice.

Nota. En Colombia, el otorgamiento del certificado médico aeronáutico corresponde a la UAEAC a través del Grupo Medicina de Aeronáutica.

(b) Acciones inmediatas a sucesos ocurridos en aeródromos controlados o en sus inmediaciones

(1) Ocurrido un suceso en un aeródromo controlado, además de la notificación obligatoria por parte del proveedor de servicios de tránsito aéreo, según lo dispuesto en la sección 114.320, la Autoridad de Investigación de Accidentes coordinará con dicha dependencia para evitar que se afecte la posición final de la aeronave, sus restos o cualquier material que pueda servir de prueba en la investigación, siempre que ello sea posible, sin afectar la misión de salvamento o extinción de incendios por parte de los organismos SEI.

(2) Cuando como resultado de un accidente, incidente grave o incidente, las operaciones aéreas de un aeródromo estén comprometidas por la ubicación de la aeronave sobre la pista, o en el área de maniobras, o en sus cercanías, y en el evento no se hayan producido lesiones mortales, la Autoridad de Investigación de Accidentes coordinará directamente con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (en especial con la torre de control) las acciones inmediatas a seguir para proceder con el movimiento de la aeronave y facilitar la reanudación de las operaciones aéreas.

(3) Si en la ocurrencia de un suceso, la aeronave se localizó en una zona que no afecta la seguridad de las operaciones, la aeronave y sus restos deberán ser preservados para su protección y no serán removidos hasta que el investigador arribe al sitio del suceso y autorice la remoción.

Nota 1. Entre las acciones iniciales que deben desarrollarse en coordinación con la Autoridad de Investigación de Accidentes para facilitar el movimiento de la aeronave y evitar la pérdida de evidencias se encuentran:

- La documentación filmica y fotográfica de la posición final de la aeronave (marcas en tierra, fotografías de los 8 puntos - 4 esquinas, fotografía de cabina, fotografía de partes separadas);

- La elaboración aproximada de un croquis con equipo de posicionamiento global (GPS);

- El registro de números de licencia y teléfonos de contacto para el investigador a cargo.

Nota 2. El tiempo empleado para el movimiento de la aeronave dependerá, entre otros, del tamaño y peso de la aeronave y de las facilidades de elementos de rescate con que cuente el aeródromo, propietario y/o explotador para tal fin.

(4) Ocurrido un accidente aéreo en un aeródromo controlado con lesiones mortales a sus ocupantes, no podrá realizarse el movimiento de la aeronave hasta que los organismos judiciales efectúen las labores de levantamiento respectivos. Sin embargo, se mantendrá continua comunicación con la Autoridad de Investigación de Accidentes para tal fin.

(c) Acciones inmediatas a sucesos ocurridos en aeródromos no controlados o en sus inmediaciones

(1) Ocurrido un suceso en un aeródromo no controlado, la Autoridad de Investigación de Accidentes coordinará con el propietario, explotador o tripulación al mando de la

aeronave, la obligatoriedad de preservación de la posición final de la aeronave, sus restos o cualquier material que pueda servir de prueba en la investigación, siempre que ello sea posible sin afectar la misión de salvamento según lo dispuesto en la sección 114.210.

(2) Cuando en un accidente, incidente grave o incidente las operaciones aéreas de un aeródromo estén comprometidas por la presencia de la aeronave sobre la pista y sea este el único medio para acceder al sitio para el rescate de personal involucrado en el evento y para facilitar el acceso del investigador a cargo, la Autoridad de Investigación de Accidentes coordinará las acciones inmediatas a seguir para proceder con la remoción de la aeronave y facilitar el acceso al sitio según lo dispuesto en la sección 114.210.

Nota. Las acciones iniciales mínimas que deben desarrollarse inmediatamente en coordinación con la Autoridad de Investigación de Accidentes para facilitar el movimiento de la aeronave y evitar la pérdida de evidencias son, entre otras:

- La documentación filmica y fotográfica de la posición final de la aeronave (marcas en tierra, fotografías de los 8 puntos - 4 esquinas, fotografía de cabina, fotografía de partes separadas).

- La elaboración aproximada de un croquis con equipo de posicionamiento global (GPS).

- El registro de números de licencia y teléfonos de contacto para el investigador a cargo.

(3) Cuando las operaciones aéreas de un aeródromo no controlado no estén comprometidas por la presencia de la aeronave sobre la pista, la aeronave y sus restos deberán ser preservados para su protección y no serán removidos hasta que el investigador arribe al sitio del suceso.

(d) Manejo de los restos de la aeronave

(1) La Autoridad de Investigación de Accidentes será el único organismo que autorizará la remoción o traslado de restos de la aeronave en el menor tiempo posible, siempre que lo anterior no afecte la investigación en curso y de acuerdo a lo dispuesto en la sección 114.210.

(2) La aeronave o los restos de una aeronave deberán preservarse por cuenta del explotador o propietario de la aeronave, con la continua supervisión de la Autoridad de Investigación de Accidentes, y hasta tanto no se determine lo contrario mediante una carta un documento en el cual se especifique la liberación de los mismos de acuerdo a lo establecido en la sección 114.210.

Nota. La persona u organización designada para la preservación de los restos actuará como responsable y mantendrá la respectiva cadena de custodia.

(3) El propietario y/o el explotador de la aeronave accidentada o incidentada, deberá en todo caso y por todos los medios disponibles, preservar los restos según requerimientos del investigador a cargo, en un lugar en donde estén protegidos del medio ambiente y sean de fácil acceso por parte de los investigadores y otras autoridades.

(4) Cuando sea aplicable, el investigador a cargo podrá liberar parcialmente los restos, dejando algunas piezas o componentes bajo la custodia de la Autoridad de Investigación de Accidentes. La liberación de las piezas o componentes que hayan continuado en custodia deberá cumplir el mismo protocolo señalado.

(e) Elementos de evidencia

(1) El investigador a cargo solicitará a la UAEAC, al explotador y/o propietario de la aeronave comprometida en el suceso, al explotador del aeródromo (cuando el suceso hubiera ocurrido en un aeródromo o sus inmediaciones) y al prestador de servicios a la navegación aérea, todos los documentos, datos, fotografías, evidencias de trazabilidad, elementos y evidencias que sean requeridas de la empresa, la aeronave misma y de su tripulación, si no las hubiera obtenido durante las diligencias preliminares posaccidente / incidente previstas anteriormente.

(2) El investigador a cargo puede solicitar, en cualquier momento, toda documentación, elemento o información que sea necesaria directamente a las personas responsables de ellos o de su custodia. Los funcionarios de la UAEAC, así como los explotadores de aeronaves y sus dependientes, el personal de las organizaciones de mantenimiento y de los explotadores de aeródromo, estarán obligados a entregar tales documentos, una vez sean requeridos por el investigador a cargo, y sin dilación ni demora alguna.

(3) Tan pronto como ocurra cualquier suceso que sea definido en este reglamento, toda la documentación referente a la aeronave quedará a estricta disposición de la Autoridad de Investigación de Accidentes y no podrán sustraerse, suprimirse, adicionarse, alterarse, o modificarse, ni consultarse por nadie diferente a los investigadores designados por dicha Autoridad de Investigación de Accidentes, como mínimo, hasta cuando se termine la fase de análisis documental.

Nota 1. Toda la documentación solicitada por la Autoridad de Investigación de Accidentes deberá ser obligatoriamente escaneada digitalmente, y en lo posible a color, completamente legible, en medio físico y electrónico según corresponda, y será enviada sin dilaciones a dicha Dependencia.

Nota 2. En caso de que el explotador y/o propietario no presentare la documentación requerida para el desarrollo de la investigación, la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá mantener suspendida la aeronave.

(f) Manejo de los registradores de vuelo

(1) Cuando la aeronave accidentada o incidentada hubiese estado equipada con registradores de datos de vuelo (FDR) y/o de voces de cabina (CVR) u otros dispositivos de registro, el investigador a cargo procederá prioritariamente a recuperarlos y tomarlos en custodia, con el fin de trasladarlos al laboratorio para su decodificación. Si al investigador a cargo le resultare imposible mantener la custodia de tales equipos, podrá delegarla en otro funcionario de dicha Autoridad de Investigación de Accidentes de manera transitoria.

Nota. Se tendrá en cuenta lo contenido en el Adjunto D del presente reglamento.

(2) Una vez se posea la información apropiada de cada registrador en un formato que permita su análisis, se devolverán dichos equipos al explotador o propietario de la aeronave. Está prohibido dar a conocer los contenidos, transcripciones o documentos relativos a tales equipos, a personas ajenas a la Autoridad de Investigación de Accidentes o a los asesores del mismo y personas autorizadas para participar en ella.

(3) Está totalmente prohibido que los explotadores o propietarios de las aeronaves o cualquier otra persona, remueva, opere o manipule los registradores de datos de vuelo o de voces de cabina de una aeronave involucrada en un accidente, incidente grave o incidente de aviación sin autorización expresa de la Autoridad de Investigación de Accidentes y/o investigador a cargo.

(4) Cuando una aeronave haya estado involucrada en un accidente o incidente grave, pero haya continuado en vuelo y aterrizado en Colombia, la Autoridad de Investigación de Accidentes colombiana, a solicitud del Estado de ocurrencia del suceso, enviará la decodificación de los respectivos registradores y de ser necesario los registradores en sí mismos.

(5) La Autoridad de Investigación de Accidentes podrá disponer que un representante suyo esté presente durante la decodificación de los registradores, cuando esta labor se lleve a cabo en un Estado diferente a Colombia.

(6) Igualmente, la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá solicitar al Estado de diseño o fabricación que dispongan lo necesario, para que un representante suyo esté presente durante la decodificación, cuando esta sea realizada en un Estado diferente a Colombia. Así mismo, la Autoridad de Investigación de Accidentes podrá solicitar al Estado del explotador que disponga lo necesario para que un representante del explotador de la aeronave esté presente en la decodificación de los citados registradores.

(7) Los registradores no deberán ser energizados o abiertos, ni ser copiados (especialmente mediante el empleo de grabadores de alta velocidad) antes de la decodificación.

(8) La Autoridad de Investigación de Accidentes o laboratorios que hayan realizado la decodificación de los registradores podrá hacer comentarios acerca del informe final, para asegurarse de que las características de los registradores se tuvieron en cuenta.

(9) La Autoridad de Investigación de Accidentes o laboratorios que realizan la decodificación de registradores puede requerir la colaboración del fabricante de la aeronave y/o del explotador de la aeronave para verificar la calibración de los datos y validar la información.

(10) La Autoridad de Investigación de Accidentes podrá guardar copia de las grabaciones obtenidas; igualmente podrá solicitar a la Autoridad de Investigación de Accidentes o laboratorios que hayan realizado la decodificación que guarden una copia hasta que concluya la investigación.

(g) Protección de las pruebas

(1) El explotador, propietario, tripulación comprometida, inspector de aeronavegabilidad, inspector de operaciones, Inspector de servicios a la navegación aérea y/o Inspector de comunicaciones, navegación y vigilancia, investigador a cargo, personal de búsqueda y salvamento, bomberos aeronáuticos, controladores aéreos y los administradores o gerentes de aeropuerto y/o los responsables de su operación (concesiones o quien haga sus veces), según el caso, buscarán por todos los medios disponibles preservar la evidencia correspondiente a los eventos relacionados y los restos de la aeronave accidentada o incidentada hasta que se haya completado la fase de investigación de campo ya indicada.

(h) Prohibición

(1) La toma de registros fotográficos o de video a las víctimas de un accidente de aviación por parte de particulares está totalmente prohibida. Solamente el personal de la Autoridad de Investigación de Accidentes y/o autoridades judiciales podrán realizar este tipo de documentación, cuando sea necesario.

(i) Análisis y cierre de la investigación

(1) La información documental, registros, partes de la aeronave, resultados de pruebas de laboratorio y demás elementos aportados a la investigación serán analizados por el investigador a cargo, por los asesores y demás representantes acreditados y/o por la Junta investigadora, cuando haya lugar. Hecho lo anterior, la Autoridad de Investigación de Accidentes dispondrá el cierre de la investigación, cuando considere que dicha información es suficiente y su análisis ha permitido determinar las causas probables y/o factores contribuyentes del suceso.

(j) Costos de la investigación

(1) Todos los gastos derivados del proceso de investigación de un accidente, incidente grave o incidente de aviación serán costeados por el propietario y/o explotador de la aeronave o aeronaves involucradas. Los costos deben cubrir, entre otros:

(i) Inspecciones de plantas motrices;

- (ii) Análisis de fluidos en laboratorios especializados;
- (iii) Decodificación de los registradores de vuelo (cuando sea aplicable);
- (iv) Análisis de falla en laboratorios especializados;
- (v) Análisis metalográficos en laboratorios especializados;
- (vi) Embalaje, envío, inspección y devolución de partes y componentes;
- (vii) Gastos derivados de viaje, traslado o permanencia del personal de la Autoridad de Investigación de Accidentes (logística).

(2) Cuando la UAEAC y/o la Autoridad de Investigación de Accidentes asuman tales costos, repetirán contra el propietario y/o explotador interesado.

Nota. Para dichas pruebas o análisis, se considerará la utilización de casas fabricantes y organismos internacionales como primera medida, con el fin de brindarle transparencia técnica e idoneidad al proceso investigativo. Estos gastos pueden ser cubiertos a través de los seguros que tuviere el propietario o explotador de la aeronave para tal fin.

“114.635 Presentación, validación y publicación de los informes finales de investigaciones

(a) Una vez cumplidas las disposiciones establecidas en la sección 114.505 y el investigador a cargo finalice la elaboración del informe final de un accidente o incidente grave, este será revisado por el Director Técnico de la Autoridad de Investigación de Accidentes, y por el Comité Técnico de investigación, o por la Junta Investigadora de Accidentes, según aplique.

(b) Así mismo, de acuerdo con las disposiciones del párrafo 114.610 (a), se enviará el proyecto del informe final a los Estados involucrados y, una vez recibidos los comentarios dentro del plazo establecido, se incluirán en el mismo y serán nuevamente revisados por los participantes anteriormente descritos.

(c) El informe final será resumido en un corto escrito y será presentado ante el Consejo de Seguridad Aeronáutica, para su evaluación y concepto sobre las recomendaciones.

(d) El resumen del informe final que se envíe al Consejo de Seguridad Aeronáutica contendrá, como mínimo, los datos relativos a la aeronave (tipo, marca, modelo y registro), fecha, hora y ubicación del suceso; tipo de operación; un resumen de la historia del vuelo; los hallazgos principales; las conclusiones con las causas probables y los factores contribuyentes, y las recomendaciones de seguridad operacional.

(e) La Autoridad de Investigación de Accidentes estudiará los conceptos que sobre las recomendaciones presente el Consejo de Seguridad Aeronáutica, y, si las considera pertinentes, las incluirá en el informe final.

Nota. En caso de informes finales de ocurrencias clasificadas como incidentes que hayan tenido hallazgos y recomendaciones de especial interés para la comunidad aeronáutica, dichas investigaciones podrán ser presentadas ante el Consejo de Seguridad Aeronáutica para su conocimiento y concepto sobre las recomendaciones de seguridad operacional si aplica.

“114.805 Intercambio de información de seguridad

(a) El Grupo de Planificación de Autoridad de la Autoridad de Aviación Civil, dependencia encargada de la aplicación del SSP, tendrá acceso a la base de datos de accidentes e incidentes mencionada en la sección 114.800, en apoyo a sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.”

“114.810 Recomendaciones de seguridad de otras fuentes

(a) Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluidas las de los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, la Autoridad de Investigación de Accidentes las tramitará también por intermedio de la autoridad encargada de la investigación en ese Estado.”

Artículo 2°. Modifíquese la sección 4 del Apéndice 1 en la Norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará así:

“4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

Las recomendaciones deben estar orientadas a corregir las causas probables y los factores contribuyentes. Adicionalmente, se deben formular recomendaciones para corregir deficiencias del sistema de aviación que hayan sido detectadas en el proceso de investigación, que si haber influido en la ocurrencia del evento, se deben corregir para mejorar la seguridad operacional.

Debe identificarse claramente a quién va dirigida la recomendación. Cuando se trate de un explotador, se debe dirigir al ejecutivo responsable y no a dependencia alguna en particular.

Todo informe final debe contener una recomendación dirigida a la Secretaría de Autoridad Aeronáutica para que a través de sus dependencias se haga difusión de dicho Informe entre el sector de la aviación al cual le es de interés”.

Artículo 3°. Modifíquese el Adjunto C del Apéndice 2 de la Norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

“ADJUNTO C

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. La expresión “incidente grave” se define así en el Capítulo A:

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.

2. Puede haber una alta probabilidad de que ocurra un accidente si quedan pocas, o ninguna defensa en materia de seguridad operacional para impedir que el incidente llegue a ser un accidente. Para determinar esto, puede efectuarse un análisis del suceso basado en el riesgo, que tenga en cuenta el escenario más verosímil en caso de que el incidente se hubiera intensificado, y la eficacia de las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente, como sigue:

- a) Considerar si hay un escenario verosímil en el que este incidente podría haber llegado a ser un accidente; y
- b) Evaluar las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente como:
 - Efectivas, si quedaran varias defensas que tuvieran que fallar simultáneamente; o
 - Limitadas, si quedaran pocas defensas, o ninguna, o cuando el accidente se evitó providencialmente.

Considerar tanto el número como la solidez de las demás defensas entre el incidente y el posible accidente. No considerar las defensas que fallaron, sino únicamente las que tuvieron efecto y las defensas aún restantes.

Nota 1. El escenario más verosímil se refiere a la evaluación realista de las lesiones y/o daños resultantes del posible accidente.

Nota 2. Las defensas incluyen los miembros de la tripulación y su instrucción junto con los procedimientos que aplicaron, ATC, las alertas (dentro y fuera de la aeronave), los sistemas de la aeronave y las redundancias, el diseño estructural de la aeronave y la infraestructura del aeródromo.

La combinación de estas dos evaluaciones ayuda a determinar qué incidentes son incidentes graves:

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

3. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos de incidentes que podrían ser graves. Sin embargo, la lista no es exhaustiva y, dependiendo del contexto, los ejemplos que contiene pueden no clasificarse como incidentes graves si quedan defensas efectivas entre el incidente y el escenario verosímil:

- a) Cuasi colisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.
- b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
- d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.
- e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.
- f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje², una pista no asignada o lugares que no son diseñados para aterrizaje, tales como calzadas.
- g) Retración de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren retraído que no se clasifique como accidente.
- h) Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.
- i) Incapacidad grave de lograr el rendimiento previsto durante la carrera de despegue o el ascenso inicial.
- j) Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.

¹ Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

² Ibid.

- k) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- l) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
- m) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de esta.
- n) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:
 - 1. Para operaciones de un solo piloto (incluyendo piloto a distancia);
 - 2. Para operaciones con tripulación múltiple, en aquellas que la seguridad de vuelo resultó comprometida debido a un aumento considerable de la carga de trabajo para el resto de la tripulación.
- o) Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obliguen al piloto a declarar una situación de emergencia, tales como insuficiencia, agotamiento o falta de distribución del combustible o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.
- p) Incursiones en la pista clasificadas de gravedad A. *El Doc 9870 - El Manual sobre prevención de las incursiones en la pista*, contiene información sobre la clasificación de la gravedad.
- q) Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o largos o salidas de la pista por el costado.
- r) Fallas de los sistemas (incluyendo pérdida de potencia o de empuje), fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
- s) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
- t) Liberación involuntaria o, como medida de emergencia, de una carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.
- u) Cuando se presentan dos o más condiciones de las descritas como incidentes, en el mismo suceso, este se considera un incidente grave. Por ejemplo, una apagada preventiva de un motor, que termina, al aterrizar, en una salida de pista.
- v) Abortaje del despegue por cálculo inadecuado del rendimiento de despegue.
- w) Agotamiento de combustible debido a escapes sustanciales de combustibles, durante despegues, cruceros o aterrizajes.
- x) Aterrizajes con uno de los trenes de aterrizaje retraído, por daño mecánico del sistema o compuertas bloqueadas, sin que resulten daños estructurales sustanciales ni lesiones.
- y) Colisión de aeronave en vuelo o en tierra contra obstáculos.
- z) Aterrizajes por emergencia en vías vehiculares o en campos no preparados.
- aa) Contacto anormal con la pista como consecuencia de inadecuados procedimientos por parte de la tripulación durante el aterrizaje.
- bb) Excursión de pista, después de un abortaje del despegue.
- cc) Aterrizajes fuertes de aeronaves como consecuencia de condiciones meteorológicas deterioradas.
- dd) Vibraciones anormales del motor o de la aeronave que obliguen a efectuar aterrizajes en campos no preparados.
- ee) Incursiones en pista que obliguen a efectuar un abortaje u otra maniobra a las aeronaves.
- ff) Un incidente ATS que arroje una evaluación superior a 89 puntos en la evaluación de Índice de Severidad Evento ATS.

Artículo 4°. Suprímase el Apéndice 4 de la Norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Artículo 5°. Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que no hayan sido expresamente modificados con el presente acto administrativo, continuarán vigentes, conforme a su texto preexistente.

Artículo 6°. Previa su publicación en el *Diario Oficial*, incorpórense las presentes disposiciones en la edición oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, publicadas en la página web www.aerocivil.gov.co.

Artículo 7°. La presente resolución rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá a 5 de abril de 2022.

El Director General,

Jair Orlando Fajardo Fajardo.
(C. F.).

Agencia Nacional de Seguridad Vial

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 353 DE 2021

(octubre 7)

por la cual se realiza un nombramiento provisional dentro de la planta global de personal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en uso de las facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 489 de 1998, la Ley 909 de 2004, los Decretos 787, 788 y 1083 de 2015, el Decreto número 814 de 2019, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Ley 1702 de 27 de diciembre de 2013, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*, se creó la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como una entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

Que, mediante Decreto número 788 de 2015, *por el cual se establece la planta de personal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones*, se instauró la planta de personal con la cual se cumplirán las funciones propias de cada dependencia, conformada por 114 empleos de libre nombramiento y remoción y de carrera administrativa.

Que el numeral 35 del artículo 4° del Decreto número 787 de 2015, *por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones*, establece que una de las funciones del Director General de la ANSV es la de *“Nombrar y remover a los servidores públicos de la Agencia, de conformidad con la normativa vigente”*.

Que en la planta de personal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se encuentra vacante de manera definitiva el empleo **Profesional Especializado, Código 2028, Grado 22**, empleo de carrera administrativa de la planta global de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el cual se hace necesario proveer de manera transitoria mediante la figura de nombramiento provisional.

Que la Coordinadora del Grupo de Gestión de Talento Humano de la Agencia Nacional de Seguridad Vial hace constar que el señor **Emiliano de Jesús Najera Cera**, identificado con cédula de ciudadanía número 1.042.969.676, cumple con los requisitos de estudios y conocimientos establecidos por el Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales de la ANSV, para ser nombrado provisionalmente en el empleo de **Profesional Especializado, Código 2028, Grado 22**, empleo de carrera administrativa de la planta global de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Que el nombramiento para el empleo de **Profesional Especializado, Código 2028, Grado 22**, empleo de carrera administrativa de la planta global de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), cuenta con disponibilidad presupuestal para la vigencia 2021.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Nombrar con carácter provisional al señor Emiliano De Jesús Najera Cera, identificado con cédula de ciudadanía número 1042969676, en la vacante definitiva del empleo de Profesional Especializado, Código 2028, Grado 22 empleo de carrera administrativa de la planta global de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo 2°. La presente resolución rige desde la fecha de su expedición y surte efectos a partir de la fecha de posesión.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 7 de octubre de 2021.

El Director General,

Luis Felipe Lota.
(C. F.).

RESOLUCIÓN NÚMERO 558 DE 2021

(diciembre 22)

por la cual se realiza un nombramiento provisional dentro de la planta global de personal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en uso de las facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 489 de 1998, la Ley 909 de 2004, los Decretos números 787, 788 y 1083 de 2015, el Decreto número 814 de 2019, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Ley 1702 de 27 de diciembre de 2013, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*, se creó la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como una entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva,