

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## PARTE OCTAVA

### INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

#### CAPITULO I

#### DEFINICIONES

**8.1.1.** Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en esta Parte, tienen los significados siguientes:

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

a) 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

b) 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 al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) 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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

**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.

**Aeronave convencional.** Aeronave más pesada que el aire, propulsada con motor, de ala fija o ala rotatoria, cuyas características la hacen apta para las operaciones de servicios aéreos comerciales y para la aviación general, que es comúnmente empleada en tales operaciones. Este concepto comprende aviones y helicópteros cuyo diseño cuenta con un Certificado Tipo, a menos que sean experimentales.

Las aeronaves convencionales inscritas en el registro aeronáutico nacional de Colombia ostentan marcas de nacionalidad y matrícula **HK**.

**Aeronave no convencional.** Aeronave más pesada, o más ligera que el aire propulsada con motor, o sin motor, de ala fija o ala rotatoria, cuyas características la hacen poco apta para las operaciones de servicios aéreos comerciales, por lo que no suele ser empleada comúnmente en tales operaciones. Este concepto comprende planeadores, vehículos aéreos ultralivianos, autogiros, globos y dirigibles, independientemente de que su diseño cuenta o no con un certificado tipo.

Las aeronaves no convencionales inscritas en el registro aeronáutico nacional de Colombia, ostentan marcas de nacionalidad y matrícula **HJ**.

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

**Causas.** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.

**Condiciones del Lugar de trabajo.** Factores que influyen directamente la eficiencia de la gente en los lugares de trabajo de la aviación.

**Condiciones latentes.** Condiciones presentes en el sistema antes del accidente que se evidencian por factores desencadenantes.

**Consejo de Seguridad Aeronáutica.** Órgano colegiado cuya principal función es estudiar los informes de los incidentes e incidentes y recomendar las medidas preventivas para disminuir el riesgo.

**Defensas.** Recursos para protegerse de los riesgos que las organizaciones que realizan actividades productivas deben enfrentar.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

**Fallas Activas.** Acciones u omisiones de la gente (pilotos, controladores, mecánicos, personal de aeródromo, etc.) que tienen un efecto adverso inmediato.

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

**INFOSAV.** Sistema de información sobre accidentes e incidentes de aviación, soportado en una base de datos.

**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, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

**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 encargado se

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**asignen a una comisión o a otro órgano.**

**Jefe del Órgano Investigador.** Jefe del Grupo de Investigación de Accidentes de la UAEAC, o el funcionario a cargo de la dependencia que en el futuro asuma tales funciones investigativas.

**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); o
- c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que 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.

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

**Órgano Investigador.** Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación de la UAEAC o la dependencia o entidad que en el futuro asuma tales funciones, respecto de las investigaciones que, en cumplimiento de las normas internacionales o de estos Reglamentos, correspondan al Estado Colombiano.

**PMI.** Inspector Principal de Aeronavegabilidad.

**POI.** Inspector Principal de Operaciones.

**Procesos Organizacionales.** Actividades sobre las cuales cualquier organización mantiene un grado razonable de control directo.

**Recomendación sobre seguridad.** Una propuesta del Consejo de Seguridad Aeronáutica de la UAEAC o de cualquier entidad debidamente facultada, basada en la información obtenida de la investigación, con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes.

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

**Sistema de gestión de la seguridad operacional.** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

**Seguridad Operacional.** Estado en el cual el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

**UAEAC.** Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

## CAPITULO II

### APLICACION

**8.2.1.** Salvo que se indique de otro modo, las especificaciones de esta Parte, se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes de aviación ocurridos en el territorio colombiano o, a los ocurridos a aeronaves colombianas en alta mar o en territorio no sometido a la soberanía o jurisdicción de ningún otro Estado.

8.2.1.1. Particularmente las disposiciones de esta Parte son aplicables:

- a) En todo el territorio nacional, en sus aguas jurisdiccionales, en el espacio aéreo suprayacente y en el espacio aéreo sobre el cual el Estado Colombiano ejerza jurisdicción, de conformidad con el artículo 101 de la Constitución Política de Colombia, los Tratados o Convenios internacionales vigentes para Colombia y el Artículo 1777 del Co. de Co.
- b) En espacios no sometidos a la soberanía de ningún otro Estado, respecto de aeronaves de matrícula colombiana.
- c) Al personal aeronáutico, al personal de apoyo (ATSEP) a las aeronaves, productos, componentes y equipos aeronáuticos, la infraestructura y sistemas aeroportuarios, los sistemas y ayudas a la navegación, involucrados directa o indirectamente en accidentes e incidentes graves de aviación, ocurridos en el territorio nacional mencionado, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras autoridades u Organos judiciales, investigativos o de control del Estado; ya sea que se trate de operaciones en la aviación civil o de operaciones en la aviación de Estado, en éste último caso, cuando por mandato de la Ley, tales aeronaves presten servicios aéreos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

comerciales de transporte público en favor de civiles.

- d) La aplicación de esta Parte a las aeronaves civiles del Estado, explotadas por el Ministerio de Transporte, o por cualquiera de sus entidades adscritas, incluyendo la UAEAC, debe ser abocada por Organos ad-hoc.

## 8.2.1.2. Personas, aeronaves infraestructura y actividades aéreas excluidas.

- a) El personal aeronáutico de la fuerza pública, las aeronaves de Estado (militares de aduana o de policía), los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea y los servicios, actividades e instalaciones aeronáuticas adscritos a la seguridad, a la defensa nacional o al control del orden público, están excluidos del ámbito de aplicación de esta Parte y de la intervención del Organismo Investigador de Accidentes y/o de la Autoridad Aeronáutica Civil y quedarán sujetos a su regulación específica, salvo solicitud expresa de participación por parte de los respectivos Comandantes de Fuerza o del Gobierno Central.
- b) La aviación deportiva y recreativa desarrollada con equipos de vuelo no convencionales, tales como, planeadores vehículos aéreos ultralivianos, autogiros, aeróstatos, parapentes y cometas, no está cobijada por esta parte y sólo se realizarán investigaciones a accidentes en estas actividades cuando medie una solicitud expresa del aeroclub al cual estaba afiliado el aparato involucrado, o cuando el accidente comprometa o haya podido comprometer a aeronaves convencionales, o infraestructura, instalaciones y servicios para la navegación aérea dispuestos para la aviación convencional.

**8.2.2.** En esta parte, las referencias relativas al Estado del explotador se aplican únicamente cuando la aeronave esté arrendada, o intercambiada, y cuando dicho Estado no sea el de matrícula, y si desempeña, con respecto a esta Parte y al Anexo 13 de la OACI, parcial o totalmente, las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

## CAPITULO III

### GENERALIDADES

#### 8.3.1. Objeto de la investigación y finalidad.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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.

En razón de lo anterior, si durante el curso de la investigación se hiciera evidente la ocurrencia de alguna infracción o hecho que pudiera originar responsabilidad, esta no se desviará hacia tal aspecto y continuará su curso normal, sin perjuicio de que la autoridad o dependencia competente al efecto, asuma el conocimiento respecto de lo que le corresponda ante tales circunstancias.

Si en cualquier punto de la investigación de accidente de aviación, se hiciera evidente o existieran sospechas de que un acto de interferencia ilícita o un delito pudo haberse cometido, el investigador a cargo deberá de inmediato poner en conocimiento de las autoridades judiciales, militares y policivas (según aplique) el avance de la investigación y todos los pormenores de la misma, así como también a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

### **8.3.2. Protección de las pruebas, custodia y traslado**

Cuando Colombia sea Estado del suceso, La UAEAC y/o el Organismo Investigador, tomarán las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave o sus partes y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros.

La protección de las pruebas que contienen los registradores de vuelo, así como la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda, se asignará solamente a personal capacitado y en su defecto al investigador a cargo.

### **8.3.3. 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 de tal Estado, la UAEAC y/o el Organismo Investigador, tomarán todas las medidas que sean necesarias para atender la solicitud, siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo necesario para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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, o para eliminar riesgos de la presencia de mercancías peligrosas a bordo; siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

## **8.3.4. Cesión de la custodia**

Siempre que no sea incompatible con las disposiciones contenidas en los numerales 8.3.2 y 8.3.3 de esta Parte, el Organismo Investigador, 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 Organismo Investigador y/o la Autoridad Aeronáutica, les facilitarán el acceso a la aeronave, a su contenido, o a cualquier parte de los mismos. Pero cuando estos se encuentren en una zona respecto a la cual no se considere conveniente conceder tal acceso; el propio Organismo Investigador coordinará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

## **8.3.5. Normatividad básica desarrollada en esta Parte.**

La presente Parte da aplicación y desarrollo a las siguientes disposiciones:

- a) Artículo 26 del Convenio sobre Aviación civil Internacional y Anexo 13 de dicho Convenio.
- b) Artículos 1847 a 1850 del Código de Comercio.

## **8.3.6. Documentos de referencia.**

La investigación de accidentes e incidentes, se hará observando los lineamientos de los Documentos OACI: 6920 - Manual de investigación de accidentes; 9756 - Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, 9156 - Manual de Reporte de Accidentes e Incidentes (ADREP), 9422 - Manual de Prevención de Accidentes y las Circulares 285 Sobre asistencia a las víctimas de accidentes y sus familias y, 298 Sobre Requisitos para los investigadores de accidentes aéreos.

## **CAPITULO IV**

### **NOTIFICACIÓN**



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## **8.4.1. Sucesos que se produzcan en el territorio colombiano, en los que intervengan aeronaves de otros Estados contratantes de la OACI**

### 8.4.1.1. Responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica y/o del Organismo Investigador del Estado Colombiano

#### 8.4.1.1.1. Envío

La Autoridad Aeronáutica y/o el Órgano Investigador enviarán una notificación de un accidente o incidente mediante mensajes AFTN, facsímile, correo electrónico, o por teléfono, a los siguientes Estados en caso de accidente o incidente grave ocurrido a una

aeronave en el territorio nacional:

- a) Estado de Matrícula.
- b) Estado del explotador.
- c) Estado del diseño.
- d) Estado de fabricación.
- e) A la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando se trata de una aeronave con masa máxima superior a 2.250 kg.
- f) A cualquier Estado que tenga capacidad para la decodificación de los registradores de vuelo, cuando el Organismo Investigador lo estime conveniente.

Así mismo, se notificará a los Estados mencionados anteriormente, cuando ocurra un accidente o incidente grave en un Estado no signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, o fuera del territorio de cualquier Estado a aeronaves matriculadas en Colombia.

Cuando el suceso, habiendo ocurrido a una aeronave con más de 2.250 Kg de masa máxima, haya de ser investigado por el Organismo Investigador de Colombia, como Estado de matrícula, se deberá notificar a los siguientes Estados:

- a) Estado del explotador.
- b) Estado del diseño.
- c) Estado de fabricación.
- d) Cualquier Estado que provea información significativa, facilidades o expertos.
- e) A la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### 8.4.1.1.2. Formato y contenido.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío si faltare alguno o algunos de tales datos, los cuales podrían obtenerse y enviarse posteriormente.

- 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) Nombre 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 se sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave.
- j) Indicación del alcance que se dará a la investigación por realizar, o si hay intención de delegarla en otro Estado.
- 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 en Colombia, y
- m) Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

#### 8.4.1.1.3. Idioma

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Las notificaciones a Estados extranjeros se prepararán en idioma Español (castellano) que es el oficial de la República de Colombia, o en cualquier otro idioma de trabajo de la OACI, siempre que sea posible sin ocasionar demoras.

Sin perjuicio de lo anterior, el idioma Español será el empleado oficialmente en todas las actuaciones dentro los procesos de investigación de accidentes que se surtan en Colombia.

Si un informe de accidente, adelantado por el Organo Investigador colombiano, fuera traducido total o parcialmente a otros idiomas, la versión en Español continuaría siendo la oficial.

#### 8.4.1.1.4. Información adicional.

Tan pronto como sea posible, el Organo Investigador remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

8.4.1.2. Responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica y/o del Organo Investigador del Estado Colombiano, como Estado de matrícula, Estado del Explotador, Estado de diseño o Estado de Fabricación.

8.4.1.2.1. La Autoridad Aeronáutica y/o el Organo Investigador, acusarán recibo cuando les sea notificado un accidente o incidente en su condición de autoridades del Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación.

8.4.1.2.2. Al recibir una notificación, la Autoridad Aeronáutica y/o el Organo Investigador, en su condición de autoridades del Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación, suministrará (n) al Estado del suceso, tan pronto como sea posible, la información pertinente de que se disponga respecto de la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y su tripulación. Dicha autoridad (es) informará (n) igualmente al Estado del suceso la intención, si la hubiera, de nombrar un representante acreditado indicado, en caso de hacerlo, su nombre y datos de contacto y si se prevé que viajará al Estado del suceso, la fecha prevista de llegada.

8.4.1.2.3. Al recibir una notificación, la Autoridad Aeronáutica y/o el Organo Investigador, en su condición de autoridades del Estado del explotador, adicionalmente suministrará (n) al Estado del suceso, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que se disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

**8.4.2. Sucesos ocurridos a aeronaves de matrícula colombiana, que se produzcan en el territorio colombiano, en el de un Estado no contratante de la OACI, o fuera del territorio de cualquier Estado.**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

8.4.2.1. Responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica y/o del Organo Investigador colombiano, como autoridades del Estado de matrícula.

## 8.4.2.1.1. Envío

Cuando el Organo Investigador colombiano instituya la investigación de un accidente o incidente grave, enviará una notificación en virtud de lo dispuesto en .-8.4.1.1.2. y .- 8.4.1.1.3. 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
- d) A la Organización de Aviación Civil Internacional

8.4.2.2. Responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica y/o del Organo Investigador, colombiano como autoridades del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación.

## 8.4.2.2.1. Información- Participación

La Autoridad Aeronáutica y/o del Organo Investigador colombiano, como autoridades del Estado del explotador y del Estado de diseño y/o de fabricación, acusarán recibo de toda notificación de accidente o incidente grave y suministrarán al Estado de matrícula, cuando así lo solicite, la información pertinente de que se disponga respecto de la tripulación y de la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave. Dicha (s) autoridad (es) informará (n) igualmente al Estado de matrícula, la intención, si la hubiera, de nombrar un representante acreditado indicando, en caso de hacerlo, su nombre y datos de contacto y si se prevé que estará presente en la investigación, la fecha prevista de su llegada.

Al recibir la notificación, la Autoridad Aeronáutica y/o el Organo Investigador, suministrarán al Estado de matrícula, con la menor demora posible y del modo más apropiado y rápido de que se disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que pudieran encontrarse a bordo de la aeronave.

## **8.4.3. Notificación a la Autoridad Aeronáutica y/o al Organo Investigador colombiano, de sucesos ocurridos en Colombia**

### 8.4.3.1. Formato para la notificación

El formato de notificación de accidente o incidente se puede descargar desde la página web de la UAEAC ([www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)) o tomarlo del manual de procedimientos de

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

investigación de sucesos de aviación. En su defecto se presentará de cualquier otro modo que garantice la rápida y más completa información posible a la Autoridad Aeronáutica y al Organo Investigador, a los puntos de contacto listados en el numeral 8.4.3.3. de esta Parte y en la Publicación de Información Aeronáutica de Colombia (AIP).

## 8.4.3.2. Casos que requieren notificación inmediata además de los accidentes.

Los sucesos listados a continuación tienen por sus características una especial importancia al ser considerados incidentes graves y requieren una notificación lo más pronto posible a la Autoridad Aeronáutica y/o al Organo Investigador, por parte de quién tenga conocimiento de los mismos.

- a) Una aeronave se declara oficialmente en DESTRESFA.
- b) 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.
- c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control.
- d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o comprometida.
- e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida con una separación apenas suficiente respecto a los obstáculos.
- f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en pista cerrada o comprometida.
- g) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- h) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de ésta.
- i) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
- j) Cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia.
- k) Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje; especialmente aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.
- l) Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que hubieran podido

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

ocasionar dificultades para controlar la aeronave.

- m) Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
- n) Fuego en vuelo de cualquier naturaleza.
- ñ) Colisiones en vuelo y tierra con daños o lesiones que no alcanzan la clasificación de accidente.

Para aeronaves de más de 5700 kilos, además de los anteriores, se notificarán los siguientes sucesos:

- o) Falla eléctrica que requiere el uso continuado de la fuente alterna de corriente para mantener el uso de sistemas esenciales para el vuelo como instrumentos, y controles de vuelo.
- p) Pérdida de potencia de dos o más motores.
- q) Evacuación de la aeronave en la que se han empleado las salidas de emergencia.
- r) Vuelo controlado contra el terreno evitado marginalmente.
- s) Eventos en los que se hizo necesario el empleo de oxígeno de emergencia por parte de la tripulación.

#### 8.4.3.3. Notificación por parte de centros de control y torres de control

Todo funcionario que este cumpliendo funciones propias del control de tránsito aéreo en el territorio nacional, deberá de inmediato, luego de conocer, en forma directa o indirecta, la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente, generar un mensaje vía AFTN, o en su defecto por fax o correo electrónico, dirigido al Organismo Investigador, empleando el formato de notificación de suceso de aviación en el cual se notifiquen las generalidades del suceso, o se comunicará usando la red ATS (176), extensión interna (3068/3940), teléfono (2663068/2663940), o al móvil 350 5548381.

Adicionalmente y de manera simultánea, tomará copias del diario de señales, fajas de progreso de vuelo y reporte METAR de la hora para enviarlas por fax o correo al Organismo Investigador. Del mismo modo, deberá informar a la dependencia responsable de soporte

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

técnico electrónico, para que congele las grabaciones de las comunicaciones y coordinaciones realizadas y videos de radar si los hubiera, debiendo dicha dependencia asegurar su conservación y custodia.

Particularmente están obligados a suministrar la información indicada, el controlador y/o el supervisor de turno de la dependencia de tránsito aéreo que prestaba servicios a la aeronave al momento del suceso. Al término de su labor es requerido que estos funcionarios rindan un informe de su gestión en el suceso dirigida al investigador a cargo.

#### 8.4.3.4. Notificación por parte del grupos SAR

Los coordinadores de los Centros (RCC) y Sub Centros (RSC) coordinadores de Búsqueda y Salvamento del Grupo SAR, que conozcan de un suceso susceptible de ser clasificado como accidente, incidente grave o incidente notificarán al Organismo Investigador, generando un mensaje vía AFTN, usando la red ATS (176) o en su defecto por fax o correo electrónico, dirigido al Organismo Investigador, empleando el formato de notificación de suceso de aviación en el cual se notifiquen las generalidades del suceso o por cualquier otro medio disponible y estarán en contacto permanente 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, es requerido que estos funcionarios rindan un informe de su gestión en el suceso dirigida al investigador a cargo.

#### 8.4.3.5. Notificación por parte de los explotadores de aeronaves

Toda empresa aérea, propietario y/o explotadora de aeronaves involucradas en un accidente, incidente grave o incidente, deberán antes de 24 horas notificar el suceso por escrito al Organismo Investigador usando cualquier medio disponible, pero preferiblemente por fax al 1-2663940, al correo [investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co), mediante la red AFTN a la dirección SKBOXLYX, a los teléfonos 2663068/2663940, o al móvil 350 5548381.

Esta notificación consistirá básicamente en el informe por parte del representante legal del explotador de la aeronave acerca de lo ocurrido, anotando los teléfonos o direcciones para contacto posterior, así como la descripción de los puntos de despegue y previsto de aterrizaje, los nombres de la tripulación con los datos relativos a licencias y certificados médicos, los datos del propietario, cantidad y nombre de los ocupantes así como la gravedad de las lesiones, una descripción de los daños conocidos y una lista del material considerado como mercancía peligrosa que pudiera haber a bordo de la aeronave.

En los casos donde se presente un accidente o un incidente serio donde algún Estado diferente a Colombia haya asumido alguna responsabilidad por la seguridad de una aeronave (como en los casos donde aeronaves con matrícula extranjera son explotados en el país mediante arrendamiento u otro contrato de utilización de aeronave), dicho Estado tendrá derecho, en virtud de lo convenido en el Anexo 13 al Convenio Sobre

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Aviación Civil Internacional, de participar en la investigación, al menos en los aspectos relativos a dicha responsabilidad. Del mismo modo, la UAEAC proveerá todos los datos necesarios para la investigación de una aeronave colombiana accidentada en cualquier otro Estado cuando esta sea explotada o mantenida por una organización de un tercer Estado.

#### 8.4.3.6. Notificación por parte de las tripulaciones de vuelo

A menos que por razones de fuerza mayor relativas a la naturaleza de las lesiones sufridas no se pueda cumplir con esta exigencia, toda tripulación involucrada en un suceso de aviación, deberá en el menor tiempo posible o en menos de 24 horas comunicarse telefónicamente con el Organismo Investigador, para ser entrevistado por el investigador a cargo o personalmente cuando sea posible; estas declaraciones iniciales son susceptibles de ser extendidas 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.

#### 8.4.3.7. Intervención de los Inspectores de Seguridad Aérea

Dada la ubicación geográfica de los inspectores de seguridad en las regionales cerca de la operación de los explotadores, estos funcionarios atenderán inicialmente los sucesos de aviación y velarán por recopilar la información inicial que tenga carácter percedero, incluyendo las fotos documentando el evento, un croquis, la toma inicial de declaraciones,

y la custodia del libro de vuelo de la aeronave; de manera posterior deberá comunicarse por cualquier medio disponible con el Organismo Investigador para notificar y coordinar el envío de las pruebas recopiladas.

## CAPITULO V INVESTIGACIÓN

### 8.5.1. Responsabilidad por la institución y realización de la investigación

#### 8.5.1.1. Accidentes o incidentes que se producen dentro del territorio colombiano

8.5.1.1.1. Intervención del Órgano investigador colombiano como autoridades del Estado del suceso.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Ocurrido un accidente o incidente grave en territorio colombiano, el órgano investigador colombiano, instituirá una investigación para determinar sus circunstancias y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos, empleando en todo caso, todos los medios a su alcance para facilitar la investigación, lo cual será informado al Director General de la UAEAC.

8.5.1.1.2. Las disposiciones que anteceden no excluyen en modo alguno los otros tipos de investigación respecto de incidentes (graves o no) que, en cuanto a lo de su competencia, correspondan a otros Organos.

8.5.1.2. Accidentes o incidentes que se producen en el territorio de un estado no contratante de la OACI

Cuando el accidente o incidente grave haya ocurrido en el territorio de un Estado no contratante de la OACI y éste no tenga la intención de realizar la investigación de conformidad con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Organos Investigador colombiano, cuando Colombia sea Estado de matrícula o de explotación, de diseño o de fabricación, tratará de instituir y realizar la investigación en colaboración con el Estado del suceso, pero si no se puede obtener tal colaboración, lo hará valiéndose de los datos de que disponga.

8.5.1.3. Accidentes o incidentes que se producen fuera del territorio de cualquier estado

8.5.1.3.1 Cuando una aeronave, sufra un accidente o incidente y no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, El Órgano investigador colombiano asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación del accidente o del incidente grave, si la aeronave fuera de matrícula colombiana, salvo que la realización de dicha investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado, por acuerdo y consentimiento mutuos.

8.5.1.3.2. Si el suceso ocurriera a una aeronave extranjera en aguas internacionales próximas a Colombia, la Autoridad Aeronáutica y/o el órgano investigador colombiano proporcionarán la ayuda que puedan y, del mismo modo, responderán a las solicitudes del Estado de matrícula.

## **8.5.2. Organización y realización de la investigación**

8.5.2.1. Responsabilidad del Organos Investigador del Estado Colombiano.

8.5.2.1.1. Generalidades.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

En desarrollo de lo dispuesto en ésta Parte, en concordancia con lo previsto en el Anexo 13 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, el Organo Investigador (Grupo de Investigación de Accidentes de la UAEAC, o quién haga sus veces) realizará y dirigirá el proceso investigativo gozando de total autoridad, independencia y autonomía, comprendiendo lo siguiente:

- a) La recolección, el registro o grabación y análisis de toda la información disponible respecto del accidente o incidente.
- b) Si es posible, la determinación de las causas del suceso.
- c) La emisión y publicación de recomendaciones sobre seguridad si es aplicable.
- d) La terminación del reporte completo y la redacción del informe final.

El Órgano investigador tendrá, a menos que resulte imposible, la responsabilidad de visitar el lugar del accidente, examinar los restos de la aeronave y tomar declaraciones a los testigos.

8.5.2.1.2. Todo procedimiento judicial o administrativo, para determinar la culpa o responsabilidad, eventualmente derivada de un accidente o incidente de aviación, deberá ser independiente de cualquier investigación que se realice en virtud de lo dispuesto en esta Parte.

8.5.2.1.3. Control y desarrollo de la investigación.

Dada su complejidad, en la investigación de un suceso de aviación se requiere del concurso de diversas dependencias para poder cumplir sus objetivos, dando cumplimiento a los estándares mínimos establecidos por OACI.

Las principales etapas o fases que se cumplen en este proceso son las siguientes:

<b>FASE O ETAPA</b>	<b>ENCARGADO</b>
Notificación y alistamiento	Organo Investigador
Investigación inicial de campo	POI, PMI, SAR, Investigador a cargo
Investigación documental	Investigador a cargo
Análisis y pruebas de laboratorio	Investigador a cargo
Redacción, perfeccionamiento y validación del informe final.	Investigador a cargo

Debido a las dificultades propias de una investigación y a la particularidad específica de cada caso, el proceso investigativo no tiene un término limitado y obedece más bien a la facilidad o dificultad con que se obtengan y analicen apropiadamente las pruebas.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 8.5.2.1.4. Designación del Investigador a cargo.

Tan pronto el Órgano investigador asuma el conocimiento de un suceso de aviación, designará el investigador que ha de encargarse de la investigación técnica y esta se iniciará inmediatamente.

El investigador a cargo, de manera general puede ser un piloto, ingeniero de vuelo, ingeniero especialista aeronáutico, médico de aviación, psicólogo de aviación, técnico en mantenimiento aeronáutico, controlador de tránsito aéreo o profesional que haya recibido entrenamiento especializado en investigación de accidentes o seguridad aérea para desempeñarse adecuadamente como investigador de accidentes.

## 8.5.2.1.5. Funciones generales del investigador a cargo

En desarrollo de lo previsto en el numeral precedente, el investigador a cargo organiza, conduce, controla y administra la investigación, desde la fase de investigación de campo, pasando por la investigación documental, los análisis y pruebas de laboratorio, la redacción final del informe, y su presentación ante el Consejo de Seguridad Aeronáutico cuando sea pertinente, hasta la representación del Organismo Investigador ante otros Estados contratantes de la OACI para los temas relativos a la investigación del suceso de aviación.

## 8.5.2.1.6. Acceso y control del investigador a cargo

El investigador a cargo tendrá acceso sin restricciones al lugar del accidente, a los restos de la aeronave, a todo el material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo (de datos de vuelo –FDR, de voces de cabina –CVR o cualquier otro registro) al libro o bitácora de vuelo y demás documentos de a bordo que se conserven, a la documentación e información técnica del explotador, de la aeronave y de su tripulación y a los registros y documentos ATS, a las carpetas con documentación técnica de la aeronave y de la tripulación 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.

Los representantes de otras autoridades civiles, militares o policiales prestarán colaboración y facilitarán el acceso del investigador a cargo, cuando éste se identifique con el carné especial que lo acredite como INSPECTOR y/o INVESTIGADOR de accidentes de aviación.

## 8.5.2.2. Participación de representantes designados por otros Estados.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

La participación en la investigación de los representantes designados y sus asesores de otros Estados, les conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control y coordinación del investigador a cargo, 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 aportar información respecto de los diversos elementos de la investigación.

De la misma manera, el investigador a cargo podrá solicitar a los representantes designados y sus asesores toda la información pertinente de que dispongan y solicitar de ellos que no divulguen información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito del Órgano investigador. 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.

### 8.5.2.3. Registradores de vuelo

Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de todo accidente o incidente. El Organismo Investigador adoptará las medidas necesarias para su lectura sin demoras.

El Organismo Investigador hará las coordinaciones necesarias para realizar la lectura de los registradores de vuelo en instalaciones que otros Estados miembros de la OACI pongan a su disposición, tomando en consideración lo siguiente:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

#### 8.5.2.4. Autopsias

Las autopsias de los tripulantes fallecidos y demás víctimas mortales de accidentes investigados en Colombia, serán realizadas en el país, por parte de la autoridad competente para el efecto (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses) tomándose las previsiones necesarias para que médicos forenses y/o patólogos, preferiblemente con experiencia en accidentes de aviación las efectúen lo antes posible y en forma completa. Con tal propósito, el Organismo Investigador y el instituto de Medicina Legal, harán las coordinaciones necesarias.

#### 8.5.2.5. Coordinación con las autoridades judiciales.

La Autoridad Aeronáutica y/o el órgano investigador coordinarán por todos los medios con las autoridades judiciales prestando particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediato para que la investigación tenga éxito.

#### 8.5.2.6. Carácter restringido de la investigación.

En desarrollo de lo previsto en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Organismo Investigador no dará a conocer la información prevista en este numeral, respecto de las investigaciones de accidente o incidente que adelante, a menos que las autoridades judiciales del Estado Colombiano 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.

Consiguientemente, los documentos, análisis, fotografías, filmaciones, las grabaciones de los registradores de voces de cabina y de los registradores de datos de vuelo, las grabaciones de los servicios ATS, las grabaciones de imágenes de radar, las declaraciones de los testigos, y los informes de resultados de pruebas de laboratorios especializados, son de carácter restringido y sólo podrán ser conocidas por el Investigador a cargo, los asesores de éste y por los expertos que trabajen en la investigación, mientras esta no haya concluido oficialmente. El control de acceso a los archivos y documentos que conforman el expediente de una investigación, es

responsabilidad del investigador a cargo, hasta que esta finalice, momento en el cual pasarán a depender del Organismo Investigador directamente.

Particularmente tienen carácter restringido los siguientes documentos e información:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- a) Todas las declaraciones de personas, hechas a las autoridades investigativas.
- b) Todas las comunicaciones entre las personas que tuvieron algo que ver con la operación de la aeronave.
- c) Información médica o privada relacionada con personas involucradas en el suceso.
- d) Las transcripciones de los registradores de datos y de voces de cabina.
- e) Las opiniones expresadas durante el análisis de la información incluyendo aquella extraída de los registradores de vuelo.

Cuando medien órdenes judiciales, el Organismo Investigador responderá las respectivas solicitudes dentro de los términos que la ley estipula, siempre y cuando tal información no pueda ser obtenida de otras fuentes accesibles.

Una vez se termine la investigación, el Investigador a cargo determinará los documentos que se deberán anexar al reporte final aún cuando hayan tenido carácter restringido.

8.5.2.6.1. La información mencionada 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 harán parte del informe de accidente y en consecuencia se divulgarán.

#### 8.5.2.7. Publicación de informes

Las restricciones previstas en esta Parte, quedarán levantadas tan pronto hayan sido analizados los informes finales correspondientes, por parte del Consejo de Seguridad Aeronáutica y en tal virtud serán publicados en la página web de la UAEAC: [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) donde podrán ser consultados públicamente, sin perjuicio de que los interesados puedan también acudir a los archivos del Organismo Investigador.

No obstante lo anterior, en los casos en que las autoridades judiciales lo requieran y se considere, conforme a lo previsto en el numeral anterior, que el conocimiento de los registros es más importante que el posible impacto negativo que puede representar en futuras investigaciones, estos podrán ser revelados a la autoridad requirente, aún cuando no haya finalizado la investigación ni se haya presentado el informe al Consejo de Seguridad Aeronáutica.

#### 8.5.2.8. Notificación en caso de acto de interferencia ilícita

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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 las medidas necesarias para asegurar que se informe de ello a las autoridades competentes. En tal virtud, el investigador a cargo lo informará a la autoridad competente en seguridad de la aviación de los Estados interesados y adicionalmente, a la dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC o quién haga sus veces, para que dicho despacho se ocupe de las coordinaciones pertinentes con tales autoridades, sin que se afecte el curso de la investigación del suceso.

## 8.5.2.9. Junta Investigadora.

Cuando se presenten accidentes o incidentes graves sucedidos a aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, el Organismo Investigador designará un investigador a cargo, quién a su vez solicitará un grupo de expertos en factores humanos, medicina y sicología de aviación, licencias de personal, aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves, operación de aeronaves, servicios de tránsito aéreo, procedimientos de aeronavegación, meteorología aeronáutica, telecomunicaciones e información aeronáutica, salvamento y extinción de incendios, búsqueda y salvamento, ayudas a la navegación, aeropuertos y servicios de aeródromos, entre otros, según se requiera, los cuales deberán conformar una *Junta Investigadora* y abocar la investigación de las diferentes áreas de su competencia, con incidencia en el suceso. El número de personas llamadas a participar dependerá exclusivamente de la particularidad de cada caso y de preferencia se tratará de personas que por sus calificaciones y trayectoria pueden aportar sus conocimientos especializados y experiencia, de manera sinérgica para que el proceso sea lo más exitoso posible. Para todos los efectos propios de la Investigación, el investigador a cargo será el vocero autorizado así como el gerente y administrador de dicha Junta.

En los demás casos será potestativo del Organismo Investigador, el convocar una *Junta*

*Investigadora*, dependiendo de la complejidad del suceso.

Salvo casos excepcionales, donde no hayan más expertos disponibles al interior del Organismo Investigador, se buscarán personas externas que no laboren directa o indirectamente en la empresa involucrada, ni la supervisen como inspectores de aeronavegabilidad o de operaciones, o tengan algún parentesco dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad, o único civil, con los directivos de la empresa o la tripulación involucrada, para que participen en la junta.

Para la designación de funcionarios de la UAEAC como miembros de una junta investigadora, el Organismo Investigador lo solicitará al Director General de la Entidad, indicando la(s) especialidad(es) requerida(s) y la misión a desarrollar dentro de la investigación, para que él, por escrito proceda a designarlo. Hecha la designación, ésta será considerada como una orden del superior jerárquico, quedando el designado

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

comprometido a abstenerse de divulgar la información que sobre el suceso llegue a su conocimiento o de dar a conocer su dictamen a personas ajenas al investigador a cargo, hasta tanto haya concluido la investigación y a pronunciarse dentro del término que se les indique o dentro de la prórroga que soliciten.

Cuando se trate de funcionarios de otras entidades, el requerimiento será reenviado por el Director de la UAEAC a la entidad respectiva.

Cuando se trate de particulares, el Órgano Investigador los convocará directamente, pero estos solo integrarán la junta cuando hayan manifestado por escrito su aceptación.

8.5.2.9.1. Cuando representantes acreditados de otros Estados participen en la investigación, el Órgano Investigador podrá invitarlos a formar parte de la *Junta Investigadora*.

#### 8.5.2.10. Representante del explotador de la aeronave

Cuando se trate de accidentes de aeronaves de transporte público regular, el Órgano Investigador solicitará la participación de un representante del explotador. En los demás eventos, será potestativo del Órgano investigador solicitar tal participación, dependiendo de la complejidad del caso. Este representante concurre a la investigación exclusivamente como contacto o facilitador para propiciar el acceso a la información requerida sobre la empresa, la aeronave o su tripulación.

Cuando se trate de accidentes ocurridos a aeronaves colombianas en el exterior, el explotador podrá designar un asesor o representante para asistirlo en todos los temas relativos a la empresa, siempre que las normas aplicables en el Estado del suceso lo permitan.

En los casos donde la UAEAC participe en la investigación de un accidente a través de su representante designado y no haya nombrados representantes de los Estados de matrícula o del explotador, se podrá invitar de manera directa a un asesor de la empresa explotadora a asistir al representante designado por la entidad.

#### 8.5.2.11. Información a otros Estados.

8.5.2.11.1. La Autoridad Aeronáutica y/o el Órgano Investigador colombiano, facilitarán a otros estados que adelanten investigaciones, toda la información pertinente que posean cuando estos la soliciten.

8.5.2.11.2. Cuando instalaciones o servicios ubicados en Colombia hayan sido utilizados o normalmente podrían haber sido utilizados por una aeronave accidentada antes del



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

accidente o incidente, la Autoridad Aeronáutica facilitará al Estado que realice la investigación, toda la información pertinente que posea.

8.5.2.11.3. En caso de que una aeronave de matrícula colombiana o explotada en Colombia, implicada en un accidente o incidente grave, aterrice en otro Estado que no sea el del suceso, la Autoridad aeronáutica proporcionará, al Estado que realice la investigación, a solicitud de éste último, las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

8.5.2.11.4. Cuando el Estado que realice la investigación respecto de una aeronave colombiana o explotada en Colombia lo solicite, la Autoridad Aeronáutica colombiana, proporcionarán información pertinente sobre si mismas o sobre cualquier otra organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

#### 8.5.2.12. Costos de la Investigación

Todos los gastos derivados de la investigación de un accidente, incidente grave e incidente, serán costeados por el propietario y/o explotador de la aeronave respectiva a través de una póliza de seguro con esa finalidad, o asumiendo los costos directamente de su propio pecunio. Los costos a asumir deberán cubrir entre otras, la inspección de las

plantas motrices instaladas en un taller autorizado, la realización de análisis de calidad del combustible, fluido hidráulico y aceite en laboratorios especializados, la decodificación de los registradores de vuelo (cuando sea aplicable), los análisis en laboratorios metalográficos de las partes comprometidas en fallas de material, el envío de dichas partes a las entidades descritas y los gastos derivados del viaje, traslados y la permanencia en lugar, de los investigadores. Si la Autoridad Aeronáutica y/o el Organismo Investigador asumieran tales costos, podrán repetir contra el propietario y/o explotador interesado.

#### 8.5.2.13. Manual de procedimientos.

El Organismo Investigador adoptará un manual de procedimientos de investigación de sucesos de aviación que será seguido por el personal de investigadores, además de lo contenido en los documentos 6920 y 9756 de la OACI.

### **8.5.3. Participación en la investigación**

8.5.3.1. Participación del estado de matrícula, del estado del explotador, del estado de diseño y del estado de fabricación

#### 8.5.3.1.1. Derechos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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.

El Estado que diseñó o fabricó el grupo motor o los componentes principales de la aeronave, podrán ser invitados o solicitar su participación en la investigación del accidente.

8.5.3.1.1.1. El Estado de matrícula o el Estado del explotador podrán nombrar un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.

8.5.3.1.1.2. Cuando ni el Estado de matrícula ni el Estado del explotador nombren a un representante acreditado, el Organismo investigador podrá invitar al explotador a que participe en la misma, sujeto a los procedimientos previstos para la investigación.

8.5.3.1.1.3. 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.

Cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado, el Organismo Investigador deberá 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.

## 8.5.3.1.2. Obligaciones

8.5.3.1.2.1. Cuando el Estado que realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de matrícula colombiana con una masa máxima de más de 2.250 kg solicite expresamente la participación de la Autoridad Aeronáutica y/o el Organismo Investigador colombianos como autoridades del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o de fabricación, tales autoridades designarán un representante acreditado.

## 8.5.3.2. Participación de otros Estados

### 8.5.3.2.1. Derechos

Todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores al Organismo Investigador colombiano cuando realice una investigación, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.

No es necesario que la reunión y registro de información se aplacen hasta la llegada del representante acreditado.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 8.5.3.2.1.1. 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.

La Autoridad Aeronáutica tomará las medidas del caso para facilitar la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, según lo previsto en el Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional.

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

## 8.5.3.2.2. Participación

La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la misma, bajo el control del investigador a cargo 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.
- i. Aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

cuestiones por las que se concede a tales Estados el derecho a participar en la investigación.

## 8.5.3.2.3. Obligaciones

Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) Proporcionarán al Organismo Investigador que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan; y
- b) No divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento expreso del Órgano Investigador.

## 8.5.3.3. Participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente

### 8.5.3.3.1. Derechos

8.5.3.3.1.1. Un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en él, nacionales de dicho Estado, recibirá contra presentación de la solicitud correspondiente el permiso otorgado por el Organismo Investigador, para nombrar un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:

- a) Visitar el lugar del accidente;
- b) Tener acceso a la información factual pertinente;
- c) Participar en la identificación de las víctimas;
- d) Ayudar en la interrogación de los pasajeros supervivientes que son nacionales del Estado del experto; y
- e) Recibir copia del informe final.

## 8.5.4. Procedimiento post - accidente

### 8.5.4.1. Suspensión actividades

Mientras se evalúa la incidencia o no de su desempeño operacional o técnico en un accidente o incidente grave de aviación, toda tripulación involucrada, así como el personal de tierra que intervino en el último servicio de mantenimiento, despacho y operación de la aeronave y el personal de tránsito aéreo que prestaba servicios a la aeronave al momento del suceso, quedarán de inmediato suspendidos de toda actividad aeronáutica de tierra o vuelo según corresponda, ante lo cual, cada una de estas personas se abstendrá de ejercer las atribuciones de su licencia, sin perjuicio de las medidas que pueda tomar el Organismo Investigador para la efectividad de la suspensión.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 8.5.4.2. Exámenes post- accidente

De la misma manera el Organismo Investigador coordinará con la Dirección de Medicina de Aviación de la UAEAC, la realización de los exámenes médicos y psicológicos al personal mencionado, por parte de profesionales con experiencia en la investigación de accidentes preferiblemente; estos exámenes deberán ser realizados de manera expedita.

Toda tripulación accidentada o incidentada gravemente, será remitida a la Dirección de Medicina de Aviación y Licencias Técnicas de la UAEAC para que determine su aptitud para vuelo, así como cualquier condición que pueda haber afectado su desempeño durante el suceso, o que pudiera ser consecuencia del mismo, empleando el formato adoptado para tal fin en el Manual de Procedimientos. Este requisito es obligatorio para poder continuar con el proceso de reincorporación a las actividades de vuelo.

## 8.5.4.3. Chequeo de vuelo post- accidente o incidente grave

Cada miembro de la tripulación accidentada o incidentada gravemente, será sometido a un chequeo de vuelo posterior al accidente o incidente grave, similar en duración y en la clase de maniobras a un recobro de autonomía, ante un instructor certificado y dependiendo de la gravedad del caso, ante un inspector delegado o un inspector de la UAEAC. Cuando se requiera, el chequeo podrá estar precedido de entrenamientos adicionales (curso de repaso del equipo, simulador de vuelo, CRM, mercancías peligrosas, etc).

Hecho lo anterior, se enviará al Organismo Investigador una constancia de los resultados del entrenamiento, de la hoja del libro de vuelo y un concepto escrito por parte del instructor, los cuales se emplearán como soporte para levantar la suspensión de vuelo; de manera posterior, estos documentos serán anexados al archivo o expediente de la investigación. Adicionalmente, deberá ser enviada una copia del chequeo post accidente al Grupo de Licencias de la UAEAC.

## 8.5.4.4. Inspección de componentes, sistemas y análisis de aceite y combustibles.

El Organismo Investigador y/o el investigador a cargo determinarán los componentes y fluidos que requieran una inspección o análisis de laboratorio para determinar el cumplimiento de las normas de calidad, su composición o su injerencia en la causalidad del suceso.

## 8.5.4.5. Inspección a empresa o taller aeronáutico.

Cuando se investigue el proceso de operaciones o de mantenimiento y/o reparación de una aeronave y sus componentes, se inspeccionarán como parte integral de la investigación, la empresa de aviación y/o el taller aeronáutico. Esta inspección será ejecutada por inspectores de aeronavegabilidad y/o de operaciones de vuelo, diferentes a los asignados a la empresa.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 8.5.4.6. Inspección de componentes en casas fabricantes.

Cuando sea necesario, las partes de una aeronave comprometidas en un suceso de aviación serán inspeccionadas con el concurso de la casa fabricante o su representante en Colombia. En los casos donde esto se realice en el exterior, se hará con la participación directa de un representante de la Autoridad Aeronáutica y/o del Órgano investigador de accidentes e incidentes de aviación del país donde se realiza el procedimiento, o quien haga sus veces.

## 8.5.4.7. Inspección al Aeródromo.

Cuando sea necesario, se inspeccionará como parte integral de la investigación el aeródromo en el cual ocurra un accidente.

## 8.5.4.8. Inspección a los servicios de Navegación Aérea

Cuando sea necesario, y en todo caso cuando se presente un accidente en condiciones de vuelo IFR, se realizará una inspección como parte integral de la investigación a la facilidad de control correspondiente por parte de un inspector de Aseguramiento de calidad ATS o quien haga sus veces.

## 8.5.4.9. Inspección a los procesos Organizacionales

Cuando se considere relevante, se hará una inspección a los procesos organizacionales del explotador de la aeronave con el objeto de verificar el establecimiento de un sistema SMS y aspectos relacionados con los programas de gestión del riesgo operacional.

## 8.5.4.10. Exámenes médicos post-mortem.

A solicitud del Investigador a cargo, la Dirección de Medicina de Aviación, enviará funcionarios con conocimientos especializados en investigaciones de factores humanos, necropsias y necropsias psicológicas a investigar estos aspectos para ser anexados a la investigación.

## 8.5.4.11. Coordinación con el personal de salvamento.

Al iniciar su gestión, el investigador a cargo se pondrá en contacto con el coordinador de la misión de Búsqueda y Salvamento (SAR) y/o del servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI); en este último caso, cuando el suceso hubiera ocurrido en un aeropuerto o sus inmediaciones, con el fin de coordinar lo pertinente para evitar que se afecte 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 y para obtener

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

información o colaboración que pudiera facilitar el rápido acceso del personal investigador al lugar del suceso.

## **8.5.5. Proceso Investigativo**

### 8.5.5.1. Investigación de campo.

Cuando los restos son razonablemente accesibles, el Investigador a cargo, un Inspector, de Mantenimiento (PMI) un Inspector de de Operaciones (POI) o un miembro de la Brigada de Búsqueda y Salvamento (SAR), visitará el sitio del accidente o incidente grave y desarrollará las tareas preliminares enumeradas en la lista de verificación de investigación de campo descritas en el formato anexo al Manual de Procedimientos de Investigación de Sucesos de Aviación. Cuando no sean accesibles los restos por motivos de seguridad tanto física como en razón del orden público, la persona a cargo de esta fase de la investigación dejará constancia escrita de los motivos para no acceder a los restos de la aeronave.

Como mínimo, se deben realizar las siguientes labores:

- a) Fotografías o filmación desde los rumbos relativos a los restos, 0°, 45°, 90°, 135°, 180°, 225°, 270°, y 315°.
- b) Fotografías, filmación o diagrama de la posición final de la aeronave, marcas de tierra y daños a la superficie, vegetación y terceros.
- c) Fotografías o filmación de los puntos de fractura de la estructura.
- d) Fotografía o descripción por cualquier medio de la posición de los controles de vuelo y del motor incluyendo superficies de control y tren de aterrizaje.
- e) Descripción por cualquier medio de la condición y empleo de cinturones de seguridad.
- f) Realización de un gráfico a escala con las principales medidas de los restos de la aeronave con referencias al terreno.
- g) Grabar o documentar entrevistas con testigos presenciales del hecho.
- h) Tomar bajo custodia los registradores de datos de vuelo y de voces de cabina.
- i) Coordinar el mantenimiento y preservación de los restos en custodia para análisis posteriores.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- j) Entrevistar a los miembros de la tripulación involucrados en el suceso.
- k) Tomar bajo custodia los documentos de a bordo que se conserven en la aeronave,

8.5.5.1.1. Queda prohibida la toma de fotografías o video a las víctimas de accidentes de aviación, la cual se evitará, a menos que sea indispensable para registrar aspectos relevantes para la investigación, o para facilitar su identificación.

## 8.5.5.2. Registradores de Vuelo.

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 a un laboratorio de decodificación de los mismos. Si al investigador a cargo le resultare imposible mantener la custodia de tales equipos, podrá delegarla en otro funcionario de dicho Organismo Investigador, de manera transitoria.

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 al Organismo Investigador, o a los asesores del mismo y personas autorizadas para participar en ella.

Del mismo modo, está totalmente prohibido que los explotadores o propietarios de las aeronaves o cualesquiera otras personas, remuevan, operen o manipulen 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 del investigador a cargo.

8.5.5.2.1. En la medida de lo posible, el Organismo Investigador deberá hacer uso efectivo de los registradores de la aeronave involucrada en el suceso, realizando la decodificación de los mismos sin demora alguna. Con tal propósito, se deberá emplear las instalaciones de decodificación que estén disponibles por parte de otros Estados dándole especial consideración a los siguientes aspectos:

- a) Las capacidades de decodificación de las instalaciones ofrecidas
- b) La posibilidad de una pronta lectura
- c) La ubicación de las instalaciones de lectura

8.5.5.2.2. Cuando una aeronave haya estado involucrada en un accidente o incidente grave, pero haya continuado en vuelo y aterrizado en Colombia, el Organismo Investigador colombiano, a solicitud del Estado de ocurrencia del suceso, enviará la decodificación de los respectivos registradores y de ser necesario los registradores en sí mismos.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

8.5.5.2.3. Para considerar una instalación apta para el análisis de los registradores de una aeronave accidentada o incidentada seriamente, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- a) La capacidad para desarmar y leer los registradores que hayan tenido daños sustanciales.
- b) La capacidad para reproducir el módulo o memoria original sin la necesidad de emplear un sistema de copiado del fabricante o la caja del registrador involucrada en el suceso.
- c) La capacidad de analizar manualmente los códigos binarios de los registradores de cinta digital.
- d) La capacidad de aumentar y filtrar las grabaciones de voz digitalmente, empleando programas adecuados para tal fin.
  
- e) La capacidad de analizar gráficamente los datos, derivar parámetros adicionales no grabados de manera explícita, validar los datos mediante chequeos cruzados y otros métodos analíticos y determinar la precisión de los datos y sus limitaciones.

8.5.5.2.4. Debido a que el Estado de diseño o fabricación de las aeronaves tiene responsabilidades de aeronavegabilidad y la experiencia requerida normalmente para leer y analizar la información contenida en los registradores, se solicitará a dicho Estado de diseño o fabricación tener un representante designado presente en el momento de la decodificación cuando ésta sea realizada en un Estado diferente a él. De la misma manera, el Estado del Explotador posee responsabilidades expresas desde el punto de vista de las regulaciones relativas a la operación del vuelo y puede proveer análisis sobre aspectos operacionales particulares al explotador, por lo que un representante designado de dicho Estado también será solicitado para que esté presente en la decodificación de los registradores.

Por lo anterior, la Autoridad Aeronáutica y/o el Organo Investigador colombiano, procurará que se cumplan estas disposiciones, sea cual fuere su papel en la decodificación de los registradores de vuelo.

8.5.5.2.5. Los registradores de voces de cabina y de datos de vuelo deberán ser decodificados en las mismas instalaciones, ya que contienen datos que se complementan y puede ayudar a validar cada grabación y permitir una adecuada sincronización.

8.5.5.2.6. Los registradores no deberán ser encendidos o abiertos, ni ser copiados

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

(especialmente mediante el empleo de grabadores de alta velocidad) antes de la decodificación ya que existe el riesgo de que se dañen las grabaciones allí contenidas en el proceso de copiado.

8.5.5.2.7. Los Organos o instalaciones que hayan realizado la decodificación, tendrán oportunidad de realizar comentarios acerca del informe final para asegurarse que las características de los registradores se tuvieron en cuenta.

8.5.5.2.8. El Organo que realizara la decodificación de registradores puede requerir la experiencia del fabricante de la aeronave y del explotador para verificar la calibración de los datos y validar la información requerida.

8.5.5.2.9. El Organo Investigador podrá guardar copias de las grabaciones obtenidas y solicitará que el Organo que haya realizado la decodificación guarde otra copia también hasta que no se finiquite la investigación con el fin de resolver posibles dudas o realizar aclaraciones cuando sea necesario siempre y cuando se tengan procedimientos adecuados para salvaguardar dichos registros.

8.5.5.3. Protección de las pruebas.

El explotador, propietario, tripulación comprometida, Inspector de Mantenimiento (PMI) Inspector de Operaciones (POI) el investigador a cargo, el personal de búsqueda y salvamento, los bomberos aeronáuticos, los controladores aéreos y los administradores o gerentes de aeropuerto y/o los responsables de su operación, 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 descrita anteriormente.

Si la Autoridad Aeronáutica y/o el Organo Investigador reciben una solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o fabricación, para mantener los restos de un accidente o incidente grave y su contenido intactos hasta que sean inspeccionados por los representantes designados de tales Estados, tomarán las medidas que estén a su alcance para cumplir con dicha solicitud.

8.5.5.4. Remoción y traslado de restos.

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 Organo Investigador 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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

aérea, para otros medios de transporte o para el público; así como para evitar riesgos derivados de la presencia de mercancías peligrosas a bordo, siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

#### 8.5.5.5. Custodia de los restos.

Los restos de la aeronave deberán ser preservados por cuenta del explotador o propietario de la aeronave, hasta tanto no se determine lo contrario mediante una carta

donde se especifique la liberación de los mismos por parte del Investigador. Cuando sea aplicable, el Investigador a cargo podrá liberar parcialmente los restos, dejando algunas piezas bajo la custodia del Organismo Investigador.

#### 8.5.5.6. Responsabilidad del propietario y/o explotador

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

#### 8.5.5.7. Documentos, datos y fotografías

El investigador a cargo solicitará a la Autoridad Aeronáutica, 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, las siguientes informaciones y documentos respecto de la empresa, la aeronave misma y su tripulación, si no las hubiera obtenido durante las diligencias preliminares post accidente previstas anteriormente.

Los investigadores a cargo podrán solicitar en cualquier momento los documentos en cuestión, directamente a las personas responsables de ellos o de su custodia. Los funcionarios de la Autoridad Aeronáutica, así como los explotadores de aeronaves y sus empleados, el personal de las organizaciones de mantenimiento y de los explotadores de aeródromo, estarán obligados a entregar tales documentos sin dilaciones:

##### 8.5.5.7.1. Documentos de la empresa explotadora

- a) Informe del representante legal de la Compañía.
- b) Informe del Director de Operaciones sobre la programación de vuelo.
- c) Croquis del accidente y/o incidente.
- d) Set de fotografías.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- e) Manuales generales de mantenimiento y de operaciones.
- f) Estándares de operación aprobados.
- g) Regulaciones internas.
- h) Documentos de despacho.
- i) Planilla de carga.
- j) Lista de pasajeros (Relación y número telefónico de las personas a bordo).
- k) Acta de levantamiento cadáveres y certificados de defunción y necropsias, cuando sea del caso.
- l) Cualquier otro documento, manual o certificación que sea requerido.

Estos documentos serán solicitados por el investigador a cargo, al explotador de la aeronave respectiva o su representante legal y deberán serle entregados a dicho investigador dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la investigación, o dentro de un plazo superior que este otorgue cuando se justifique dificultad en su consecución.

## 8.5.5.7.2. Documentos de la aeronave

- a) Recibo correspondiente al último tanqueo efectuado a la aeronave.
- b) Plan de vuelo, operacional y para los servicios de tránsito aéreo, correspondiente al vuelo que se ejecutaba durante al accidente o incidente y demás documentos de despacho.
- c) Fotocopia de los certificados de matrícula, de aeronavegabilidad, del manifiesto de peso y balance y demás documentos de a bordo de la aeronave.
- d) Ultimo peso y balance realizado a la aeronave de acuerdo con su manual de mantenimiento.
- e) Fotocopias de los registros de mantenimiento de la aeronave desde la última inspección ante la U.A.E.A.C., o en su defecto, de los registros de los 3 últimos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

meses, con indicación de los nombres, números de licencias y habilitaciones del personal técnico que haya intervenido en los mismos.

- f) Fotocopia de los boletines técnicos y AD's aplicables al avión y al motor y de los registros de mantenimiento, reparación o alteración que permitan constatar su cumplimiento.
- g) Fotocopias del, o los, libros (s) de vuelo y mantenimiento de la aeronave en los últimos treinta (30) días.
- h) Informe de Inspector Técnico Autorizado (AIT) de la empresa sobre el programa de aeronavegabilidad cumplido a la aeronave.
- i) Manuales de operación, de partes y de mantenimiento (cuando sea aplicable).
- j) Cualquier otro documento, manual o certificación que sea requerido.

Estos documentos serán solicitados por el investigador a cargo, al explotador de la aeronave respectiva o su representante legal y deberán serle entregados a dicho investigador dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la solicitud, o dentro de un plazo superior que éste otorgue cuando se justifique dificultad en su consecución.

#### 8.5.5.7.3. Documentos de la tripulación.

- a) Informe amplio y detallado de carácter individual de la tripulación sobre el suceso.
- b) Fotocopias legibles de las licencias técnicas de cada tripulante.
- c) Fotocopias de los certificados médicos de cada tripulante.
- d) Documentación técnica de los tripulantes, sobre el curso de tierra y último chequeo de vuelo en el equipo accidentado y/o incidentazo.
- e) Fotocopias de los cursos de CRM y de mercancías peligrosas de cada tripulante.
- f) Certificaciones de equipos volados, de horas totales de vuelo, de horas voladas en el equipo accidentado y horas voladas durante los últimos 90, 30 y 3 días en el equipo de cada uno de los tripulantes de cabina de mando.
- g) Copia del contrato laboral con cada tripulante.
- h) Cualquier otro documento, manual o certificación que sea requerido.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Estos documentos serán solicitados por el investigador a cargo, al explotador de la aeronave respectiva o su representante legal y deberán serle entregados a dicho investigador dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la solicitud, o dentro de un plazo superior que éste otorgue cuando se justifique dificultad en su consecución.

#### 8.5.5.7.4. Documentos de comprobación.

- a) Resultados de inspección y prueba de motores cuando sea aplicable
- b) Resultado de inspección, y/o, análisis de combustible y aceite cuando sean necesarios.
- c) Resultados de inspecciones o pruebas no destructivas sobre elementos estructurales de la aeronave, cuando sea aplicable.
- d) Resultados de cualesquiera otros ensayos o pruebas practicados.

Estos documentos serán solicitados por el investigador a cargo, al explotador de la aeronave respectiva o su representante legal y deberán serle entregados a dicho investigador dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la solicitud, o dentro de un plazo superior que éste otorgue cuando se justifique dificultad en su consecución.

#### 8.5.5.7.5. Documentos de aeródromos (cuando el suceso ocurra en un aeródromo o dentro de su área de influencia).

- a) Manual del aeródromo.
- b) Plan de emergencia de aeródromo.
- c) Informe sobre los procedimientos de emergencia ejecutados.
- d) Informe sobre los servicios disponibles y desplegados, de salvamento y extinción de incendios en el aeródromo.
- e) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional si le es aplicable.

Estos documentos serán solicitados por el investigador a cargo, al explotador del aeródromo respectivo, o a su gerente, administrador o representante legal y deberán serle entregados a dicho investigador dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

solicitud, o dentro de un plazo superior que éste otorgue cuando se justifique dificultad en su consecución.

## 8.5.7.6. Documentos de los Servicios de Tránsito Aéreo y de los servicios de apoyo

- a) Diario de señales e Informe del supervisor de turno o responsable de la dependencia de tránsito aéreo que prestaba servicios ATS a la aeronave al momento del suceso.
- b) Fotocopia de las licencias y certificados médicos del personal de los servicios de tránsito aéreo que atendía la aeronave durante el suceso, e informe sobre sus habilitaciones, entrenamientos recurrentes y tiempos o asignación de turnos.
- c) Cartas aeronáuticas y procedimientos de salida, llegada o en ruta, según el caso, publicados y aplicables al vuelo que ejecutaba la aeronave.
- d) Circulares AIC aplicables, NOTAM y demás documentación técnica que hubieran podido afectar la operación de la aeronave o la de sus aeropuertos de origen, destino o alternos.
- e) Reportes meteorológicos, (METAR – SPECI), tanto previos (dos horas de antelación), como los vigentes a la hora del suceso y pronósticos (TAF) correspondientes a los aeropuertos de origen, destino y alterno o alternos y en ruta si fuera posible, así como del aeropuerto más cercano al sitio del suceso.
- f) Grabaciones disponibles de audio de los circuitos orales y de video radar, correspondientes a las facilidades o instalaciones que prestaban servicios al vuelo antes y durante el suceso (si no se hubieran obtenido previamente).
- g) Informe sobre el estado y operatividad de las radio ayudas para la navegación y ayudas visuales requeridas y disponibles para el vuelo en la zona del accidente.

Estos documentos serán solicitados por el investigador a cargo, al Director de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC o quién haga sus veces y deberán serle entregados a dicho investigador dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la solicitud, o dentro de un plazo superior que éste otorgue cuando se justifique dificultad en su consecución.

## 8.5.7.7. Inspección general de la empresa.

Cuando una misma empresa explotadora se vea involucrada en más de dos accidentes y/o incidentes graves en un periodo de tres (3) años, será objeto de una auditoría especial por parte de inspectores de mantenimiento y de operaciones de la UAEAC, diferentes de

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

los que estuvieran designados para dicha empresa en el momento del suceso. En desarrollo de la inspección se investigarán los aspectos generales del mantenimiento y la operación, la implementación de mejoras luego de los accidentes o incidentes, el desarrollo de programas de prevención de accidentes y de Sistemas de Gestión de la Seguridad Aérea (SMS) y el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos, las Directivas, Circulares y demás disposiciones de la UAEAC.

El resultado de este procedimiento será comunicado por escrito al Organismo Investigador y a la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.

#### 8.5.7.8. Liberación de la aeronave.

Luego de que se hayan liberado los restos de especial interés de una aeronave y ésta sea susceptible de reparación, su propietario y/o explotador deberá solicitar por escrito al Organismo Investigador, la liberación de la aeronave. En atención a esta solicitud, el Organismo Investigador, en coordinación con el investigador a cargo, enviará un informe escrito al Grupo Técnico de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, respecto de la inexistencia de requerimientos sobre la aeronave por parte dicho Organismo o de la investigación, para que se determine la viabilidad y posibilidad de realizar las reparaciones que permitan el recobro de la aeronavegabilidad a la aeronave. Internamente, el Organismo Investigador levantará la suspensión por accidente o incidente grave en el sistema ALDIA, de manera simultánea con la comunicación escrita al Grupo Técnico y sólo esa dependencia podrá a partir de ese momento autorizar las reparaciones o alteraciones de la aeronave y autorizar de manera definitiva su retorno al servicio cuando esté reparada.

Constancias de los anteriores procesos quedarán en el archivo del suceso

correspondiente.

En los casos donde estén involucradas aeronaves no matriculadas en Colombia, el Organismo Investigador entregará la custodia de la aeronave al Estado de matrícula o del explotador que lo soliciten, cuando ésta o sus partes no sean requeridas dentro de la investigación, facilitando el acceso de los representantes de dicho Estado a los restos.

#### 8.5.7.9. Análisis y cierre de la investigación.

La información documentos, 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 intervinientes acreditados y por la Junta investigadora cuando haya lugar. Hecho lo anterior, el Organismo Investigador dispondrá el cierre de la investigación cuando considere que dicha información es suficiente y su análisis ha permitido determinar la causa o causas probables del suceso o que, por el



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

contrario, con la información obtenida, aún estando completa, no será posible determinar la causa, quedando esta *indeterminada*.

## CAPITULO VI

### INFORMES

#### 8.6.1. Clases de Informes

El desarrollo de una investigación de accidente o incidente grave de aviación, dará lugar a los siguientes informes:

a) Informe Preliminar

Es la comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación, limitada generalmente a los hechos y a las recomendaciones de seguridad que requieren una acción inmediata por parte de la Autoridad Aeronáutica. Hay dos formatos, uno de carácter nacional y uno para reporte a otros Estados (OACI). Estos formatos están descritos en el Manual de Procedimientos de investigación de accidentes.

b) Informe Final

El informe final de un accidente o incidente grave, es un documento que refleja tanto los hechos relacionados con el mismo como los análisis y conclusiones a las que llegó el proceso investigativo, y además de lo anterior incluye recomendaciones de seguridad que buscan prevenir la ocurrencia de nuevos sucesos.

c) Informes interinos

Aún cuando no hay un tiempo determinado para concluir con la investigación de un suceso de aviación, el Organismo Investigador publicará el informe final sin dilaciones, luego de ser aprobado por el Consejo de Seguridad Aeronáutica. Adicionalmente, dieciocho (18) meses después de la ocurrencia del accidente, cuando no se haya publicado un informe final, a solicitud del jefe del Órgano investigador, se generará un informe interino en el que se detallarán los avances de la investigación y las recomendaciones de seguridad que hayan sido generadas, para implementar su pronto cumplimiento.

#### 8.6.2. Informe preliminar.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

El investigador de campo o el investigador a cargo, realizarán a través del sistema INFOSAV el ingreso de la información de los campos correspondientes al informe preliminar y luego de llenarlo apropiadamente, procederá a imprimirlo para revisión por parte del jefe del Organo Investigador, quien lo remitirá siguiendo los lineamientos que se describen a continuación:

a) Aeronaves de más de 2250 kilos de masa máxima.

Cuando el Organo investigador colombiano haya instituido la investigación, el reporte preliminar ADREP se enviará a los siguientes Estados, siempre que se trate de aeronaves de más de 2250 kg o cuando a pesar de poseer un peso inferior, estén involucrados temas relativos a la aeronavegabilidad:

- Estado de matrícula.
- Estado del suceso.
- Estado del explotador.
- Estado de diseño.
- Estado de fabricación.
- Estados que proveyeron información significativa, facilidades o expertos.
- Organización de Aviación Civil Internacional

b) Aeronaves de 2250 Kg. de masa máxima o menos.

Cuando se trata de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, se enviará el informe preliminar a los Estados descritos en el numeral anterior.

c) Límite de tiempo.

El informe preliminar deberá ser enviado por correo postal, correo electrónico o fax, dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha en que ocurrió el accidente o incidente grave.

d) Copia a dependencias de la UAEAC

Del informe preliminar deberá enviarse copia con oficio remisorio a la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, quien a su vez los reenviará a las siguientes dependencias:

- Grupo Técnico.
- Grupo de Certificación Aeromédica.
- Grupo de Licencias.
- Grupo de Aseguramiento de Calidad ATS.
- Grupo de prevención de accidentes.
- Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- Cualquier otra dependencia que deba adelantar procedimientos o cumplir recomendaciones derivadas del suceso

En el caso de que el Organismo Investigador reciba comentarios en un plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de envío del informe preliminar (o proyecto de informe), enmendará dicho proyecto para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado remitente de los comentarios, reproducirlos en un anexo a dicho informe. Si no se reciben dentro del término mencionado, el informe continuará su curso para convertirse en definitivo, a menos que alguno de los Estados interesados haya solicitado una prórroga de dicho término.

## 8.6.2.1. Recomendaciones de acción inmediata

Cuando el investigador a cargo encuentre situaciones de riesgo susceptibles de repetirse

en otras aeronaves o por otras tripulaciones, emitirá en el informe preliminar bajo el título recomendaciones de acción inmediata, las acciones que tiendan a informar, controlar o erradicar la situación que generó o se sospecha generó el accidente o incidente grave. En este campo también se incluirán las acciones que requieren un trabajo inmediato como investigaciones, análisis y pruebas posteriores.

## 8.6.2.2. Documentos soporte de la investigación

Los documentos necesarios en una investigación se listan a continuación. En los casos donde no se puedan conseguir las pruebas, se deberá dejar constancia de ello en el correspondiente archivo:

- a) Comunicaciones de tránsito aéreo.
- b) Las grabaciones de las comunicaciones relacionadas con el desarrollo del vuelo o sus transcripciones serán adjuntadas de preferencia al archivo del caso.
- c) Plan de vuelo y fajas de progreso.
- d) Una copia del plan o planes de vuelo y sus respectivas fajas de progreso deberán adjuntarse a la investigación como parte de las pruebas.
- e) Trazas de radar. Una video grabación o filmación de las trazas de radar, o fotografías de la pantalla a intervalos representativos, son pruebas necesarias en los casos donde esté presente en el análisis de la investigación, trayectos efectuados bajo condiciones de instrumentos o se requiera analizar la envolvente de vuelo, en un vuelo visual.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- e) Meteorología. Copias de los reportes meteorológicos del aeropuerto más cercano, así como las imágenes satelitales de dos horas antes del suceso, hasta una hora después; además, se puede adicionar cuando sea aplicable, los pronósticos de área terminal (TAF) y los reportes de aeropuertos alternos o en el área.
- f) Servicio de Búsqueda y salvamento. Los informes de los rescatistas y servicios de rescate deberán anexarse a la investigación como parte de las pruebas documentales para posterior análisis.
- g) Pruebas Técnicas. Todos los análisis de carácter técnico que se realicen a componentes de la aeronave, los fluidos y simulaciones de las características de vuelo serán incluidos en la investigación como parte integral de la misma. En los casos donde el informe de un laboratorio o entidad especializada esté en medio magnético, se imprimirá y luego se anexarán tanto el documento, como el disco.
- h) Análisis CVR – FDR. La decodificación, transcripción y archivos magnéticos de los registradores de vuelo serán anexadas a la investigación en la parte correspondiente a documentos de soporte.

## 8.6.3. Reservado

## 8.6.4. Informe final

### 8.6.4.1. Características del Informe Final.

El formato del informe será el previsto en el Manual de Procedimientos de Investigación de accidentes, incorporando los ajustes que demande cada accidente en particular y será realizado en un procesador de palabras por el investigador a cargo siguiendo las directrices contenidas en el Documento OACI 9756 en su Parte Cuarta, en especial en lo relacionado al empleo de voces pasivas, el mantenimiento de escritura descriptiva en la primera parte y analítica en la segunda. El formato guía del informe final está descrito y anexo en el manual de procedimientos del Órgano Investigador.

El proyecto de informe final será inicialmente revisado en conjunto por al menos otros dos investigadores antes de ser impreso y presentado ante el Comité Técnico para que éste determine si dicho informe es completo, si se ha adelantado una efectiva labor investigativa y si las conclusiones y recomendaciones se ajustan a la evidencia obtenida durante el proceso de investigación.

El comité técnico estará conformado por el Subdirector de la UAEAC, el Secretario de Seguridad Aérea, el jefe del Grupo de Prevención de Accidentes, el jefe del Órgano

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Investigador y en caso de requerirse, los investigadores a cargo de los informes finales presentados.

#### 8.6.4.2. Consentimiento para la divulgación de la información.

El Organismo Investigador no pondrá en circulación, publicará ni permitirá el 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 hubiera realizado la investigación, a menos que éste último ya lo hubiera hecho.

#### 8.6.4.3. Envío del informe final a otros Estados

El Organismo Investigador enviará sin pérdida de tiempo el informe final de la investigación de accidente o incidente que haya realizado a los siguientes Estados:

- a) Al Estado que instituyó la investigación (si fuera uno diferente al Estado Colombiano).
- b) Al Estado de matrícula
- c) Al Estado del Explotador.
- d) Al Estado de diseño.
- e) Al Estado de fabricación.
- f) A todo Estado cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves en el accidente o incidente.

#### 8.6.4.4. Informe final ADREP

El reporte final de datos de accidentes en formato ADREP se enviará a la OACI cuando se trata de aeronaves de más de 2.250 kilos de masa máxima y el reporte final de datos de incidentes graves, cuando se trata de aeronaves de más de 5.700 kilos o más y cualquiera de los anteriores a cualquier Estado que lo requiera por escrito.

#### 8.6.4.5. Disposiciones adicionales

La Autoridad Aeronáutica y/o el Organismo Investigador, no pondrá en circulación, publicará 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.

#### 8.6.4.6. Presentación del informe final

El informe final será resumido en una presentación para ser proyectado ante el Comité

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Técnico y posteriormente ante el Consejo de Seguridad Aeronáutica; este formato está descrito en el manual del procedimientos del Organo Investigador y contendrá como mínimo los datos relativos a la matrícula, tipo de aeronave, la hora y fecha del suceso, una reseña del vuelo, los hallazgos principales, las conclusiones y las recomendaciones.

El proyecto de informe final deberá ser enviado a los Estados que participaron en la investigación, para que dentro de sesenta (60) días de haber sido enviado realicen sus comentarios al proceso, con el fin de ser incorporados al cuerpo del reporte o adjuntos en un anexo aparte por parte del Organo Investigador. En los casos donde sea pertinente, se enviará el informe final al explotador a través del representante acreditado del Estado del explotador

Efectuadas las correcciones finales o aclaraciones a que hubiera lugar, el informe final será firmado por el jefe del Organo Investigador. Todo este proceso se surtirá antes de la presentación del informe ante el Consejo de Seguridad Aeronáutico.

Una vez presentado un informe final ante el Consejo de Seguridad Aeronáutica, se dejará constancia de dicha presentación en el acta respectiva, hecho lo cual se enviará a la Oficina Asesora Jurídica de la UAEAC o quien haga sus veces, para que lo publique mediante edicto durante cinco (5) días hábiles. Terminado este proceso, el informe se publicará también en la página web de la UAEAC.

Luego de ser publicado un informe final, el Organo investigador, enviará una copia al explotador de la aeronave y/o a los familiares de las personas involucradas en el suceso cuando estos lo requieran.

***Nota:*** El envío del informe al explotador y/o a los familiares de personas involucradas en el suceso, tiene como exclusiva finalidad el que estos se enteren de su contenido y no el que estas personas presenten alegaciones frente a lo determinado en el informe, en defensa de sus intereses particulares, dado que el Organo investigador y la investigación que este adelanta, no son las instancias pertinentes al efecto.

#### 8.6.4.7. Reapertura de la investigación

Si después de cerrada la investigación se obtuvieran nuevas pruebas de suficiente importancia, el Organo Investigador deberá proceder a reabrirla. Sin embargo, cuando la investigación no hubiera sido instituída por el Organo Investigador del Estado Colombiano, sino por el de otro Estado, deberá primero obtenerse el consentimiento de

tal estado que instituyó la investigación.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

En los casos en que las personas involucradas en un suceso de aviación, estimen que existen elementos para solicitar la reapertura de una investigación y su informe final, tendrán derecho a solicitarla. La reapertura será adelantada por el Jefe del Organo Investigador, quien determinará si procede o no y ordenará la reapertura del caso y fijará los términos de esta, cuando haya lugar a ello.

En los dos casos anteriores, el Jefe del Organo Investigador se apoyará en un investigador designado para el efecto, quién será diferente de aquel que adelantó la investigación. Si la reapertura originase cambios en el informe final, estos serán expuestos de manera posterior ante el Consejo de Seguridad Aeronáutica.

8.6.4.8. Envío informe final a dependencias de la UAEAC y al explotador y/o propietario de la aeronave.

Una vez finalizado el informe final, copias del mismo serán enviadas al explotador y/o propietario de la aeronave y a al Secretario de Seguridad Aérea de la UAEAC, quien a su vez lo reenviará a las siguientes dependencias de la entidad:

- Dirección de Medicina de Aviación y Licencias Técnicas,
- Dirección de Servicios a la Navegación Aérea
- Grupo de Prevención de accidentes,
- Grupo de Operaciones de Vuelo,
- Grupo de Aeronavegabilidad,
- Grupo de Aseguramiento de Calidad ATS

8.6.4.9. Recomendaciones de prevención de accidentes.

Las recomendaciones contenidas en los informes finales de accidentes serán recopiladas en un documento que se remitirá al Director de la UAEAC por parte Jefe del Organo Investigador, encabezado cada una con el número del año en que fue aprobada, seguida de un guión y del número consecutivo de la misma. Recibidas las recomendaciones, el Director impartirá las instrucciones pertinentes para que las mismas sean puestas en práctica por parte de las personas (particulares o funcionarios) responsables de su aplicación.

El informe de las recomendaciones también será enviado al Grupo de Prevención de

Accidentes para su conocimiento y control, correspondiéndole a dicha dependencia hacer seguimiento sobre su cumplimiento.

Las recomendaciones aprobadas por el Consejo de Seguridad Aeronáutica son de obligatorio cumplimiento; razón por la cual, el Grupo de Prevención de Accidentes deberá informar a dicho Consejo sobre su progreso cada semestre, especificando la manera en

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

que se cumplió cada una, o en su defecto, las razones para no poder cumplirlas a cabalidad.

Luego de que se finaliza una investigación por accidentes o incidentes graves, las recomendaciones de seguridad hechas a otros Estados deberán ser enviadas por el Organismo Investigador, a la autoridad aeronáutica y a la autoridad investigadora de dicho Estado.

Cuando la Autoridad aeronáutica y/o el Organismo Investigador colombianos, reciban recomendaciones en materia de seguridad de otro Estado, comunicarán 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.

## CAPITULO VII

### MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES

#### 8.7.1. Objetivo

El objetivo de las especificaciones contenidas en este capítulo es el de promover la prevención de accidentes a través del análisis de datos de accidentes e incidentes graves así como también favorecer un intercambio rápido de información.

#### 8.7.2. Sistema de reporte obligatorio de sucesos

La Autoridad Aeronáutica dispondrá a través de la página de Internet [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) de un vínculo para reportar los incidentes graves y accidentes de aviación que cualquier persona conozca. Adicionalmente, se puede realizar a través del correo electrónico del Organismo Investigador [investaccide@aerocivil.gov.co](mailto:investaccide@aerocivil.gov.co) o del fax

571-2663940. Los informes allí recibidos serán analizados e investigados de acuerdo con su clasificación por el Grupo de Investigación de Accidentes, el Grupo de Prevención de Accidentes, el Grupo de Aseguramiento de Calidad ATS, el Inspector de Operaciones asignado y el Inspector de Mantenimiento asignado.

#### 8.7.3. Sistema de reporte voluntario de incidentes



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

La Autoridad Aeronáutica dispondrá a través de la página de Internet [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) de un vínculo para reportar voluntariamente los incidentes y riesgos de operación que cualquier persona conozca. Adicionalmente, se puede realizar a través del correo electrónico del Grupo de Prevención de Accidentes [prevencion@erocivil.gov.co](mailto:prevencion@erocivil.gov.co) o del telefax 571-2662364 o por cualquier otro medio disponible. Los informes allí recibidos serán analizados de acuerdo a su clasificación por el Grupo de Prevención de Accidentes, dependencia que gestionará las medidas preventivas del caso y hará seguimiento sobre las mismas.

Este reporte podrá ser anónimo y tener tratamiento confidencial si así lo solicita el interesado.

8.7.3.1. La Autoridad Aeronáutica no empleará los datos derivados de los reportes voluntarios para fines punitivos, ni para ningún fin diferente a la prevención de accidentes y protegerá las fuentes de información que hayan reportado alguna situación relevante para la seguridad aérea. Lo anterior es de especial importancia dentro del esquema de prevención de accidentes para poder lograr un ambiente propicio en el que se reporte adecuadamente los posibles riesgos en la operación.

#### **8.7.4. Sistema de base de datos.**

El Organismo Investigador administra el sistema de Informes de Sucesos de Aviación (INFOSAV) como base de datos principal para el almacenamiento y análisis de accidentes e incidentes graves ocurridos en Colombia, alimentado y mantenido por esa dependencia. Este sistema de información está basado en los formularios ADREP estandarizados por la OACI.

#### **8.7.5. Análisis de datos y acciones preventivas.**

El Organismo Investigador y/o la Secretaría de Seguridad Aérea a través del Grupo de Prevención de Accidentes generarán cuando se estime conveniente, reportes y análisis derivados de los estudios realizados con INFOSAV, estadísticas de accidentalidad e incidentalidad, además de los datos contenidos en los reportes voluntarios en los que se contengan las recomendaciones que se requiere implementar para minimizar o eliminar los riesgos operacionales o tendencias detectadas. Estos estudios podrán ser enviados a otros Estados cuando se determine que pueden ser de interés o valor especial para dichos Estados u organizaciones de dichos Estados.

#### **8.7.6. Intercambio de información sobre seguridad operacional.**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

La UAEAC permitirá el acceso libre a los datos de seguridad aérea a cualquier Estado que así lo requiera, con el fin de intercambiar información sobre deficiencias actuales o potenciales, así como contribuir en la evaluación del riesgo y en la gestión de la seguridad Operacional.

**Nota 2:** La **PARTE OCTAVA** fue modificada y renumerada conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 01071 del 17 de Marzo de 2008. Publicada en el Diario Oficial Número 46.940 del 25 de Marzo de 2008