

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
1061.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(01867) 12 9 SEP 2020

"Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1782 y 1848 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2° y 5° numerales 4, 5 y 6, y el artículo 9° numeral 4 del Decreto 260 de 2004, modificado mediante el Decreto 823 de 2017, y

CONSIDERANDO:

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

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

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

Que de conformidad con el artículo 1848 del Código de Comercio, concordante con el artículo 1872 del mismo Código y el artículo 2° del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en su condición de autoridad aeronáutica, el establecimiento por medio de los Reglamentos del procedimiento que debe seguirse en la investigación de los accidentes.

Que, igualmente es función de la UAEAC armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC con las disposiciones que al efecto promulgue la organización de Aviación Civil Internacional y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, junto con sus Anexos, tal y como se estipula en el artículo 5° numeral 5 del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017.

Que, mediante Resolución No 2450 del 19 de diciembre de 1974, la UAEAC, en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la parte Octava de dichos Reglamentos sobre, "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación" desarrollando el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la cual fue modificada íntegramente mediante Resolución 02441 de mayo 14 de 2012.

Que, mediante Resolución No 06352 del 14 de noviembre de 2013, la UAEAC, igualmente se adoptó una nueva metodología y sistema de nomenclatura para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en aras de su armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos –LAR.

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 03

Fecha: 26/11/2015

Página:1 de 14



Principio de Procedencia:
1061.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

01867 29 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

Que, mediante Resolución No. 00983 del 07 de abril de 2017 se reenumeró la norma RAC 8 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, como RAC 114, para darle una forma compatible con el resto de la normatividad que se viene armonizando con el sistema LAR.

Que, mediante Resolución No. 01032 del 14 de mayo de 2020 se modifica la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, incorporando las Enmiendas 15, 16 y 17 realizadas por la OACI al Anexo 13.

Que, en consonancia con el hallazgo No.1.1 del Informe de Evaluación del Sistema de Control Interno del 26 de diciembre de 2014, se hace necesario establecer las infracciones o hechos que requieren se determine responsabilidad cuando sean detectados durante una investigación de accidente o incidente, y la autoridad o dependencia competente para conocer de los mismos, a fin de que sean investigados por separado y sin afectar dicha investigación de accidente o incidente.

Que, con el fin de acoger la enmienda 18 realizada por la OACI a su Anexo 13, relativas a "recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC)", así como disposiciones revisadas acerca de los datos registrados para las investigaciones de accidentes e incidentes, es necesario modificar la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Modifíquense las secciones 114.001, 114.205, 114.300, 114.440 y 114.625 de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, los cuales quedarán así:

114.001 Definiciones y abreviaturas

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

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

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

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

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
1061.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

01867 12 9 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

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

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

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

(3) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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

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

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

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

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

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

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

Nota.- Actualmente la dependencia designada por el Estado Colombiano como Autoridad de investigación de accidentes (AIG) es el Grupo de Investigación de Accidentes de la UAEAC.

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

Consejo de Seguridad Aeronáutica. Órgano colegiado, al que corresponde estudiar los informes de las investigaciones sobre los incidentes, cuasiaccidentes y accidentes aéreos y proponer las

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
1061.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(# 01867 12 9 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

medidas necesarias para mantener y fortalecer la seguridad aérea, con el objeto de disminuir los riesgos.

Nota.- Numeral 3 Artículo 33 Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017.

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

Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, de la planta motriz o hélice.

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

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

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

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

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

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

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

Nota. Los tipos de incidentes que son de interés principal de la OACI para estudios de prevención de accidentes están listados en el Adjunto C de este reglamento.

Incidente de tránsito aéreo. Todo suceso grave ocurrido al tránsito aéreo como, por ejemplo, la interferencia de dos (2) o más aeronaves en vuelo, o sobre la superficie, o alguna dificultad grave atribuible a procedimientos defectuosos, al incumplimiento de los procedimientos aplicables, o a la falla de alguna instalación en tierra que constituya un riesgo para las aeronaves.

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
1061.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

01867 29 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
1061.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

01867 29 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

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

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

Notificación. Aviso que envía el Estado colombiano a otros Estados y a la OACI, sobre la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente.

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

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

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

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

Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional emanadas de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso de los estudios sobre seguridad operacional

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

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

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

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

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Principio de Procedencia:
1061.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

01867) 12 9 SEP 2020

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación”.

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

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

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

Reporte. Aviso de la ocurrencia de un accidente o incidente hecho por quien tenga conocimiento del mismo a la Autoridad de Investigación de Accidentes del Estado colombiano.

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

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

ACCID.	Accidente
ADREP.	Sistema de Reporte de Accidentes e Incidentes (Accident / Incident Reporting System)
AIG.	Autoridad de Investigación de Accidentes (Accident Investigation)
ARCM.	Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Suramérica (AIG Regional Cooperation System)
AIRPROX.	Palabra clave utilizada en una notificación de tránsito aéreo para designar la proximidad de las aeronaves.
ATSEP.	Personal en Electrónica para la Seguridad del Tráfico Aéreo. (Air Traffic Safety Electronics Personnel).
CMS.	Centro coordinador de salvamento del servicio SAR.
ECCAIRS.	Centro Europeo de Coordinación para Sistemas de Reporte de Accidentes e Incidentes (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems).
INCID.	Incidente
SCS.	Sub centro de salvamento del servicio SAR
GRIAA.	Grupo de Investigación de Accidentes

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
1061.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

#(01867) 29 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

RAIO.	Organización Regional de Investigación de Accidentes (Regional Air Investigation Organization)
SAR.	Servicio de búsqueda y salvamento.
SEI.	Servicio de salvamento y extinción de Incendios.
SINCID.	Incidente Grave
UA.	Aeronave no tripulada.
UAS.	Sistemas de aeronaves no tripuladas.

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

114.205 Independencia de las Investigaciones

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

Nota 1.– Si durante el curso de una investigación de accidente o incidente se detectase la existencia de algún hecho relacionado que pudiera ser constitutivo de delito, infracción, contravención y/o violación, dicha investigación no se desviará hacia el conocimiento de tal hecho ni se ocupará de él y continuará su curso normal, sin perjuicio de que el investigador informe al respecto a la autoridad, entidad o dependencia competente; al interior de la UAEAC informará a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil tratándose de las infracciones a los RAC de orden técnico y a la Oficina de Transporte Aéreo cuando se trate de infracciones de orden administrativo de acuerdo con los lineamientos de la norma RAC 13 "Régimen Sancionatorio" y fuera de la UAEAC, en relación con lo previsto en la sección 114.460 (b) y (c), informará a las autoridades competentes de acuerdo con el procedimiento adoptado por el GRIAA para el efecto; esto en cumplimiento a lo dispuesto en la CONSTITUCIÓN POLITICA DE COLOMBIA "Artículo 95 ... Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes... numeral 7. Colaborar para el buen funcionamiento de la administración de la justicia."; Ley 1952 de 2019 CÓDIGO GENERAL DISCIPLINARIO "Artículo 38. Deberes, son deberes de todo servidor público: ... numeral 25. Denunciar los delitos, contravenciones y faltas disciplinarias de los cuales tuviere conocimiento, salvo las excepciones de ley."; Ley 906 de 2004 CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL COLOMBIANO "Artículo 67 ... El servidor público que conozca de la comisión de un delito que deba investigarse de oficio, iniciará sin tardanza la investigación si tuviere competencia para ello; en caso contrario, pondrá inmediatamente el hecho en conocimiento ante la autoridad competente."

Nota 2. – La orientación sobre los delitos, infracciones, contravenciones y/o violaciones de acuerdo con el ordenamiento jurídico colombiano figuran en la Constitución Política de Colombia, Código Penal Colombiano (Ley 599 de 2000), Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), Código de Comercio (Decreto Ley 410 de 1971), Estatuto Tributario Colombiano (Decreto 624 de 1989), Código Nacional de Policía y Convivencia (Ley 1801 de 2016), Código General Disciplinario (Ley 1952 de 2019), en los Reglamentos Aeronáuticos de

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 03

Fecha: 26/11/2015

Página:8 de 14

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
1061.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

#(01867) 29 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

Colombia (RAC) y en las normas jurídicas nacionales que en el futuro las reglamenten, modifiquen y/o sustituyan respectivamente.

Nota 3. – *La orientación sobre la independencia de una autoridad de investigación de accidentes figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Doc. 9756) y en el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes (Doc. 9962) ambos de la OACI. Así mismo, en el Manual de organización y planificación AIG Colombia y en el Manual de políticas y procedimientos de investigación AIG Colombia.*

114.300 Accidentes o incidentes que se produzcan en territorio el colombiano en los que intervengan aeronaves colombianas o de otro Estado contratante

(a) Responsabilidad de la Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia, como Estado del suceso

(1) *Envío.* La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia enviará una notificación de un accidente, un incidente grave o un incidente que se investigará en el contexto de éste reglamento en concordancia con el Anexo 13 de la OACI, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- (i) Al Estado de matrícula;
- (ii) Al Estado del explotador;
- (iii) Al Estado del diseño;
- (iv) Al Estado de fabricación;
- (v) A la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima superior a 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor; y
- (vi) Al ARCM todos los sucesos sin importar el peso (masa) de la aeronave.

No obstante, en el evento en que la Autoridad de Investigación de Accidentes colombiana, cuando Colombia sea el Estado del suceso, no esté enterada de un incidente grave o de un incidente que deba ser objeto de investigación, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, enviará una notificación del incidente al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado colombiano, como Estado del suceso, en cumplimiento de lo previsto en 4.1. del Capítulo 4 del Anexo 13 de la OACI, (véase la sección 114.300).

Nota 1. – *En el Adjunto B se proporcionan cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes.*

Nota 2. – *La lista de direcciones de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación,*



Resolución Número

01867129 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

Parte1 Organización y planificación (Doc. 9756) y en el sitio web de la OACI, Investigación de accidentes.

Nota 3. – El teléfono, el facsímile, el correo electrónico o la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) podrá ser el medio más adecuado y más rápido de que pueda disponerse para la notificación.

Nota 4. – La disposición con respecto a la notificación de las fases de peligro al Estado de matrícula por parte del centro coordinador de salvamento, figura en la norma RAC 212 (Búsqueda y salvamento).

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

- (i) En el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID; en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura SINCID y en el caso de incidentes se utilizará la abreviatura INCID;
- (ii) Fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula y número de serie de la aeronave;
- (iii) Nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- (iv) Habilitación del piloto al mando de la aeronave, nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- (v) Fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente;
- (vi) Último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- (vii) Posición de la aeronave con respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;
- (viii) Número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos: otros, muertos y gravemente heridos;
- (ix) Lo que se sepa sobre la descripción del accidente o incidente, y los daños que presente la aeronave;
- (x) Indicación del alcance que se dará a la investigación por realizar o si hay intención de delegarla en otro Estado;
- (xi) Características físicas del lugar del accidente o incidente, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Principio de Procedencia:
1061.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

01867) 12 9 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

- (xii) Identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador a cargo y la autoridad de investigación de accidentes en Colombia; y
- (xiii) Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

Nota 1. – La abreviatura de 4 letras "YLYX", junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de 8 letras para los mensajes enviados por la AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación. El indicador de destinatario no puede usarse cuando los mensajes se cursan por el servicio público de telecomunicaciones, debiendo sustituirlo por la dirección postal o telegráfica.

Los indicadores de destinatario, de 8 letras, y las correspondientes direcciones postal y telegráfica, cuando hayan sido comunicadas a la OACI, figuran en el documento "Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos" (Doc. 8585).

Nota 2. – El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación Parte I - Organización y planificación de la OACI (Doc. 9756), contiene el texto de orientación que se refiere a la preparación de los mensajes de notificación y a los arreglos que han de concertarse para su pronta entrega al destinatario.

- (3) **Idioma.** Las notificaciones a otros Estados se elaborarán en idioma español (castellano) o inglés, u otro idioma de trabajo de OACI cuando sea necesario, siempre que sea posible y sin ocasionar demoras.

Nota 1. – Sin perjuicio de lo anterior, el idioma español (castellano) será el empleado oficialmente en todas las actuaciones dentro los procesos de investigación de accidentes o incidentes de aviación que se adelanten en la República de Colombia.

Si una notificación, adelantada por la Autoridad de Investigación de Accidentes colombiana fuera traducida total o parcialmente a otros idiomas, la versión en español (castellano) será la oficial para todos sus efectos.

- (4) **Información adicional.** Tan pronto como sea posible, la Autoridad de Investigación de Accidentes remitirá los datos no incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

- (b) **Responsabilidad de la Autoridad de Investigación de Accidentes del Estado Colombiano, como Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación.**

(1) **Información – participación**

- (i) Cuando el Estado colombiano actúe como Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño o Estado de fabricación, la Autoridad de Investigación de Accidentes acusará recibo por escrito o por canales digitales oficiales de la notificación de un accidente o incidente (véase la sección 114.300).



Principio de Procedencia:
1061.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

01867, 29 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

- (ii) Al recibirse la notificación en calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, la Autoridad de Investigación de Accidentes suministrará al Estado del suceso, tan pronto como sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto de la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente y a su tripulación. Además, se informará al Estado del suceso el propósito de designar a un representante acreditado y, si se designa, su nombre y datos para establecer contacto, y, si el representante acreditado viajare al Estado del suceso, la fecha prevista de su llegada.

Nota 1. – De conformidad con el subpárrafo 114.490 (a) (1), el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tienen el derecho de designar un representante acreditado para participar en la investigación.

Nota 2. – Acorde con el subpárrafo 114.490 (b) (1), se señala la obligación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño y del Estado de fabricación de designar un representante acreditado cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación de un accidente de una aeronave de más de 2.250 kg. También se señala la utilidad de su presencia y participación en la investigación.

- (iii) Al recibir una notificación, la Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia, como Estado del explotador, suministrará al Estado del suceso, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que se disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

114.440 Datos registrados – Accidentes e Incidentes

(a) Registradores de vuelo

- (1) Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de accidentes o Incidentes. La Autoridad de Investigación de Accidentes y/o el investigador a cargo adoptará las medidas necesarias para su lectura sin demora alguna.
- (i) Cuando la Autoridad de Investigación de Accidentes no cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, la Autoridad de Investigación de Accidentes coordinará con otros Estados, la facilitación de sus instalaciones que tengan a disposición para la lectura de los registradores de vuelo sin demora, tomando en consideración lo siguiente:
- (A) La capacidad de las instalaciones de lectura;
 - (B) La posibilidad de una pronta lectura; y
 - (C) La ubicación de las instalaciones de lectura.

Nota1.- Ver sección 121.900 Apéndice 2 norma RAC 121, secciones 91.860, 91.1417 y 91.2050, Apéndices 3 y 12 de la norma RAC 91 y numeral 4.2.5.12 (a) de la norma RAC 2, en concordancia con el

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Principio de Procedencia:
1061.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

#(01867) 129 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

Anexo 6 – Operación de aeronaves, Partes I, II y III, figuran los requisitos relativos a las grabaciones de los registradores de vuelo.

(b) Grabaciones con base en tierra

(1) En la investigación de un accidente o incidente se utilizarán de manera efectiva las grabaciones con base en tierra.

Nota1.- Ver norma RAC 211 en concordancia con el Anexo 11 –Servicios de tránsito aéreo, Capítulo 6, figuran los requisitos relativos al registro de datos de vigilancia y comunicaciones ATS.

114.625 Recomendaciones en materia de seguridad operacional

(a) La Autoridad de Investigación de Accidentes recomendará en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente o Incidente, a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario adoptar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación

Nota. – Nada de lo expuesto en esta norma está destinado a impedir que Colombia como Estado que realiza la investigación consulte a los Estados que participan en la misma sobre su proyecto de recomendaciones en materia de seguridad operacional, solicitando sus comentarios sobre la pertinencia y eficacia de dichas recomendaciones

(b) Para la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, Colombia dará precedencia a las recomendaciones propuestas por el Estado que realiza la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a formular dichas recomendaciones después de coordinarse con el Estado que realiza la investigación.

Nota. – Una coordinación efectiva del proyecto de recomendaciones sobre seguridad operacional evitaría que los Estados que participan en la investigación expidan recomendaciones conflictivas en materia de seguridad operacional.

(c) El informe de las recomendaciones también será enviado a la dependencia de la Autoridad Aeronáutica encargada de la seguridad operacional para su conocimiento y control, correspondiéndole a dicha autoridad hacer seguimiento sobre su cumplimiento y posteriormente, ser anexado al expediente que corresponda.

(d) La Autoridad de Investigación de Accidentes enviará, de ser necesario, en carta de envío fechada, todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional originadas en sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego documentos de la OACI, a dicha Organización.

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
1061.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

#(01867) 29 SEP 2020

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican algunas secciones de la norma RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación".

- (e) La Autoridad de Investigación de Accidentes emitirá toda recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) y comunicará a la OACI la formulación de dicha recomendación y sus respuestas por carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

Nota. –La SRGC y las respuestas se registran en una base de datos central de la OACI puesta a disposición del público.

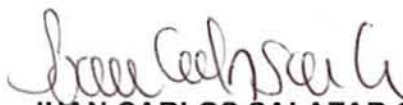
ARTÍCULO SEGUNDO. Previa su publicación en el Diario Oficial, incorpórense las presentes disposiciones en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia publicada en la Página web www.aerocivil.gov.co.

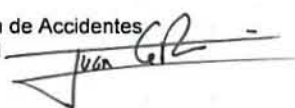
ARTÍCULO TERCERO. Las disposiciones adoptadas con la presente Resolución no generan ninguna diferencia con respecto a los estándares internacionales contenidos en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y en consecuencia no dan lugar a notificación alguna ante el Consejo de dicho organismo.

ARTÍCULO CUARTO. La presente Resolución entrará a regir transcurridos treinta (30) días a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 29 SEP 2020


JUAN CARLOS SALAZAR GÓMEZ
Director General

Proyectó: Plinio Enrique Márquez Aponte – Abogado Contratista Grupo de Investigación de Accidentes
Soley Alexandra Sanjuanelo Corredor – Profesional Aeronáutico Grupo de Normas Aeronáuticas
Revisó: Édgar Benjamín Rivera Flórez – Coordinador Grupo de Normas Aeronáuticas
Aprobó: Lucas Rodríguez Gómez – Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Miguel Camacho Martínez – Coordinador Grupo de Investigación de Accidentes
GR (RA) Juan Carlos Ramírez Mejía – Asesor Dirección General 

Ruta Electrónica: F:\NORMAS AERONAUTICAS\PROYECTOS RAC 2020\PROY ENVIADOS CAMACHO\Enmienda 18

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 03
Fecha: 26/11/2015
Página: 14 de 14