



14. PROCEDIMIENTOS PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

En caso de ser parte activa de un accidente o incidente aéreo, notifique en lo posible a los funcionarios anotados en el **Anexo A** de este capítulo, antes de tomar cualquier acción. El **Anexo B** al final de este capítulo le proporciona como inspector la información inicial necesaria para manejar una situación de accidente o incidente mientras **el grupo de prevención e investigación de accidentes**, es notificado, llega al lugar y se entera del hecho. La información que usted como inspector de operaciones encuentra en este capítulo, es simplemente una guía que sirve como orientación al respecto.

14.1 APLICABILIDAD

Los siguientes procedimientos de investigación de accidentes e incidentes, deberán ser cumplidos por parte del personal de Inspectores Técnicos que laboran en las diferentes regionales a nivel Nacional.

14.2 OBJETIVOS

Unificar criterios a nivel nacional en cuanto a procedimientos de investigación de accidentes e incidentes se refiere, a fin de alcanzar los objetivos y finalidad de la investigación; específicamente en lo que respecta a la promoción de la seguridad aérea y de la prevención de futuros accidentes.

14.3 MISION

Dar estricto cumplimiento a la normatividad internacional que trata sobre esta materia, especialmente al documento

OACI 6920 AN/855-4 Y Anexo 13 de la OACI; como lo establecido en la parte VIII del Manual de Reglamentos Aero-náuticos.

14.4 FINALIDAD

Determinar los hechos, condiciones y circunstancias tratando de establecer la causa probable del mismo, con miras a tomar las acciones tendientes a evitar su repetición.

14.5 NOTIFICACION

Es un proceso con el fin de informar en forma oportuna a todas las agencias Nacionales e Internacionales de la ocurrencia de un percance aéreo. Las Unidades o Regionales de Control Técnico, deben mantener una disponibilidad de investigadores durante las 24 horas del día, para el envío de la notificación y el inicio de la misma de manera inmediata.

Cuando una aeronave de matrícula extranjera se accidente dentro del Territorio Colombiano, se hará la notificación al Estado correspondiente siguiendo para tal efecto lo establecido en el anexo 13 de la OACI.

Los procedimientos de notificación deberán ser simples y eficaces y se deberá utilizar el medio más rápido de comunicación. (Teléfono - FAX - AFTN).

Las Unidades o Regionales de Control Técnico mantendrán un listado actualizado de las autoridades aeronáuticas, a las cuales se ha de notificar (Anexo A).

El mensaje de notificación se debe redactar en un formato común (Anexo B) el



cual debería incluir entre otros, los siguientes aspectos:

- Identificación, marca y matrícula
- Nombre propietario o explotador
- Nombre tripulación
- Fecha y hora UTC
- Último punto de salida y aterrizaje
- Coordenadas del lugar del percance
- Número de pasajeros
- Daños de la aeronave

El funcionario encargado o de turno en las diferentes regionales deberá en primer lugar notificar el percance al investigador de turno de la oficina de Prevención e Investigación, quién a su vez impartirá las instrucciones necesarias e informará del accidente al Director de Estándares de Vuelo y al Secretario de Seguridad Aérea.

La investigación del accidente de aviación debe estar soportada básicamente en los siguientes procesos.

1. Inspección y trabajo de campo
2. Informe preliminar
3. Informe final

14.6 INSPECCIÓN DE CAMPO

Una vez el investigador sea notificado del percance aéreo y llegue al lugar del accidente, deberá coordinar con las autoridades militares o de policía para buscar apoyo, protección y custodia de los restos y evitar el ingreso de personas ajenas a la operación que se realiza.

14.6.1 Procedimientos de la inspección de campo

La inspección de campo es una labor que se debe llevar a cabo de manera puntual y estricta, ya que es considerada como la base y soporte de toda investigación, deberán tomarse en cuenta los siguientes aspectos:

- Examen General de los restos: Determinar con clara precisión el punto donde ocurrió el choque inicial con el terreno y/o edificaciones y seguir la trayectoria de la aeronave tratando de descubrir huellas o marcas, hasta el punto final donde quedó en reposo la aeronave.
- Posteriormente se procederá a la descripción general de los restos y su ubicación, logrando establecer la trayectoria probable de vuelo, el ángulo del impacto y si se produjo alguna rotura estructural antes del impacto principal.
- Fotografías: Antes de que los restos sean removidos se deben tomar fotografías en forma general haciendo un cubrimiento total del área dentro de los 360° y una vista general del área, siguiendo la trayectoria del vuelo, hasta el punto del impacto final.
- Acto seguido se procede a tomar fotografías de manera independiente, a los siguientes componentes:
 - Panel de instrumentos en forma separada
 - Posición de los controles de cabina
 - Estaciones de radio sintonizadas
 - Posición de los interruptores
 - Sistema de combustible
 - Posición de los controles de flaps y trenes de aterrizaje
 - Controles de los motores
 - Huellas de fuego
 - Estado y condición de los asientos y cinturones de seguridad



14.6.2 Croquis de la distribución de los restos

Se debe elaborar un croquis de la distribución de los restos tal y como se hallan sobre el terreno, tomando las distancias y marcaciones de las partes principales y los pedazos de estos, hasta completar el contenido de la aeronave, ubicación de las víctimas y las huellas de impacto con relación al terreno; así mismo a través de convenciones se debe registrar la ubicación de los componentes, piezas y accesorios principales.

Cuando se considere que las características físicas del terreno hallan podido tener alguna injerencia con el accidente y magnitud de los daños estructurales se deben representar dentro del croquis.

14.6.3 Preservación de las pruebas

Es conveniente que todos los restos de la aeronave sean protegidos, a fin de evitar saqueos y destrucción de las pruebas, para lo cual el investigador procederá a impartir las instrucciones necesarias a fin de buscar un lugar adecuado y seguro para que las pruebas se mantengan intactas y seguras, para posterior análisis e inspección.

Cuando se considere necesario efectuar pruebas e inspecciones de componentes, de inmediato se procederá a notificar al propietario o explotador y se elijará un laboratorio especializado para el análisis respectivo.

14.7 INFORME PRELIMINAR

Las regionales y funcionarios de las Unidades de Control Técnico, con la información anterior deberán elaborar el informe preliminar preestablecido para tal

efecto dentro de las 72 horas a la ocurrencia del percance, anexando las fotografías y croquis correspondientes.

Cuando la aeronave tenga instalado registradores de vuelo y grabadora de voz, esta debe ser desmontada de manera inmediata y enviada al Grupo de Prevención e Investigación, observando que la manipulación y embalaje de la misma, se efectúe en forma correcta, buscando preservar la información contenida dentro de la misma.

De igual manera la tripulación de vuelo debe ser notificada de los procedimientos que deben seguir post-accidente, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos Parte VIII y recordar la presentación personal dentro de las 24 horas siguientes, en el grupo de investigación de accidentes para iniciar los exámenes médicos y psicológicos correspondientes, con el fin de autorizarlos a continuar las actividades de vuelo.

14.8 PROYECTO INFORME FINAL

Para la redacción de este documento, se debe soportar en toda la información obtenida y recopilada dentro del proceso investigativo y comprende lo siguiente:

- Mensajes AFTN sobre ALERFA y DESTREFA**
- Documento de Despacho: Lista de pasajeros, planilla de carga, manifiesto de peso y balance, recibos de tanqueo.**
- Informes de la tripulación y de la empresa del despacho.**
- Documento de Tránsito Aéreo: Plan de vuelo, Diario de Señales, congelación y transcripción de las comunicaciones, metares.**



-
- Documentos de la Tripulación:**
 - Licencias técnicas y médica, horas totales de vuelo, horas totales en el equipo, horas voladas en los últimos 90, 30 y 3 días, fecha de vencimiento del último chequeo Anual.**
 - Documentos sobre la aeronave:**
 - Copias de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad, registros de mantenimiento, hojas del libro de vuelo de los últimos 30 días.**
 - Declaración de testigos: Todas las declaraciones de testigos que se puedan tomar en el lugar del percance y en la Empresa.**
 - Documentos de grabaciones:**
 - Análisis de laboratorio de combustible, aceite y pruebas que se hayan efectuado en bancos y laboratorios autorizados.**
 - El proyecto de informe final deberá ser redactado siguiendo los parámetros establecidos para tal efecto en el Anexo 13 de la OACI.**

- 7. DOCUMENTOS DE OPERACIÓN.
- 8. GSV-2.1-4 Carta de proceso.
- 9. Listado maestro de documentos.

Esta información junto con todos los documentos de soporte, deben ser remitidos al Grupo de Prevención e Investigación, quienes a su vez harán la revisión y ajustes correspondientes para ser presentados al Consejo de Seguridad Aeronáutico.

NOTA: A continuación el Inspector encontrará la ruta de enlace para encontrar los formatos:

1. Informacion_institucional en bog7.
2. Sistema NTC GP 1000.
3. Manual de Calidad.
4. MISIONALES.
5. GSV-2.1
6. GSV-2.1