

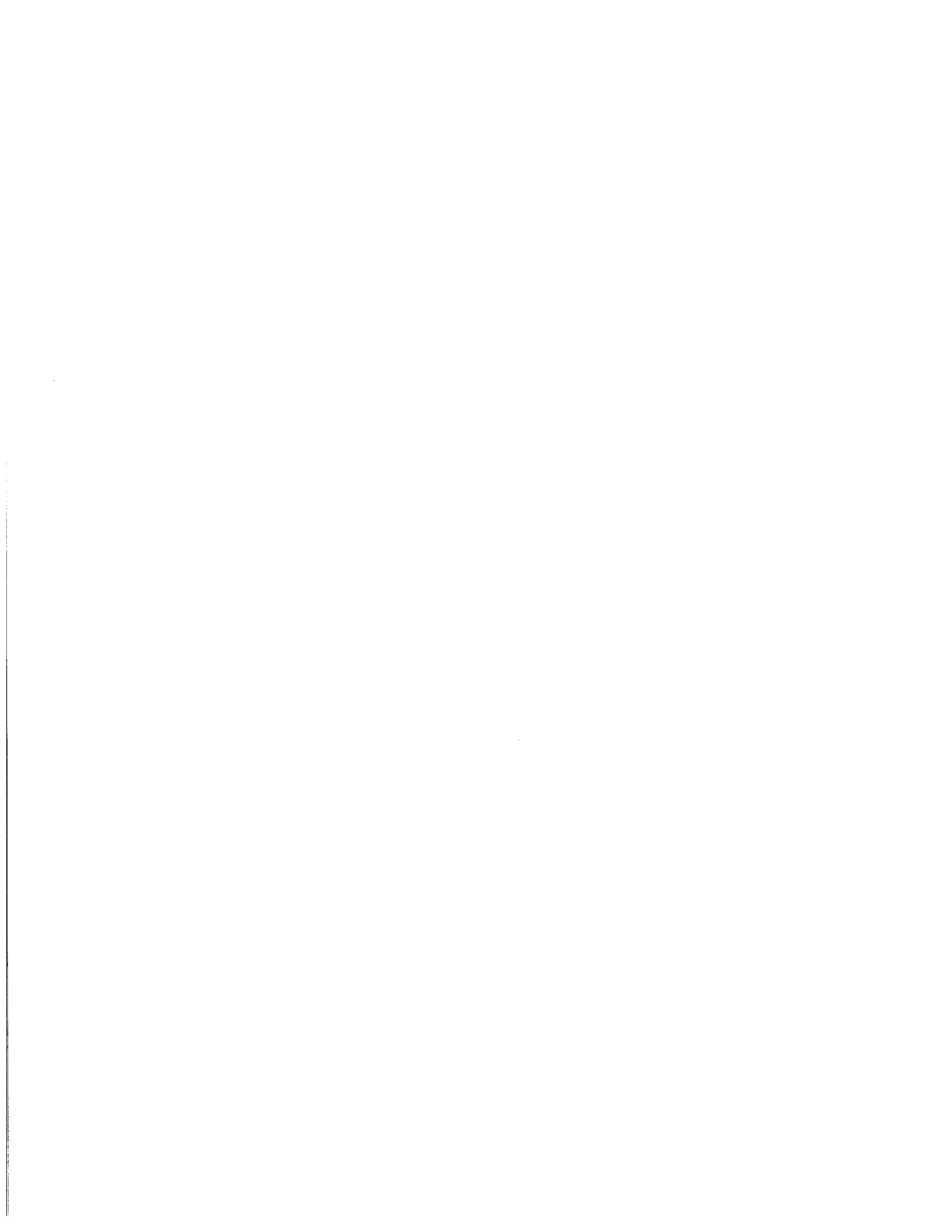


DAP 13 16

CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

**"INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E
INCIDENTES DE AVIACIÓN QUE
INVOLUCRAN AERONAVES DE PESO
MÁXIMO DE DESPEGUE SUPERIOR
A 5.700 kgs."**





DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Aprueba primera edición
DAP 13 16.

EXENTA N° 02006

SANTIAGO, 24 ABO. 2006

Con esta fecha se ha dictado lo siguiente:

RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) Las facultades que me confiere la Ley N° 16.752 Orgánica de la DGAC;
- b) Lo dispuesto en el "Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación" DAR 13;
- c) El Reglamento Administrativo sobre "Documentos y Normas de la DGAC", (RAM-REG 01).
- d) Manual de Reportes de Accidentes e Incidentes (ADREP Manual), Doc. N° 9156-AN/900 de la OACI.

CONSIDERANDO:

- a) La necesidad de contar con un procedimiento que establezca los detalles de cómo se debe llevar a cabo la investigación de accidentes e incidentes sufridos por aeronaves, de peso máximo de despegue superior a 5.700 Kgs.
- b) Lo propuesto por el Departamento Prevención de Accidentes.
- c) Que el proyecto de procedimiento permaneció en la Página WEB institucional, durante el plazo establecido, sin que se recibieran observaciones por parte de los usuarios.

RESUELVO:

APRUEBASE. la primera edición del procedimiento "Investigación de accidentes e incidentes de aviación que involucran aeronaves de peso máximo de despegue superior a 5.700 Kgs." DAP 13 16.

Anótese y Comuníquese.-(Fdo) ENRIQUE ROSENDE ALBA, GENERAL DE AVIACIÓN,
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Lo que se transcribe para su conocimiento



ARTURO MURINO NÚÑEZ
CORONEL DE AVIACIÓN(A)
DIRECTOR DE PLANIFICACION

DISTRIBUCIÓN
PLAN "F" y usuario



**“INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN
QUE INVOLUCRAN AERONAVES DE PESO MÁXIMO DE DESPEGUE
SUPERIOR A 5.700 kgs.”**

(RES EXENTA Nº 02006 de fecha 24 AGO. 2006)

I. PROPÓSITO

Establecer los procedimientos para investigar los accidentes e incidentes que involucran aeronaves de peso máximo de despegue superior a 5.700 kgs.”

II. ANTECEDENTES

- A. Código Aeronáutico
- B. Reglamento Aeronáutico Investigación de Accidentes de Aviación “DAR 13”.
- C. Manual de Reportes de Accidentes e Incidentes (ADREP Manual), Doc. Nº 9156-AN/900 de la OACI.

III. MATERIA

Los procedimientos de detalle aquí establecidos, son aplicables a la investigación de accidentes e incidentes de aviación de aeronaves civiles que se produzcan en el territorio y espacio aéreo nacional, en aguas o territorios sujetos a la soberanía nacional y los que ocurran a aeronaves civiles chilenas, en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado.

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

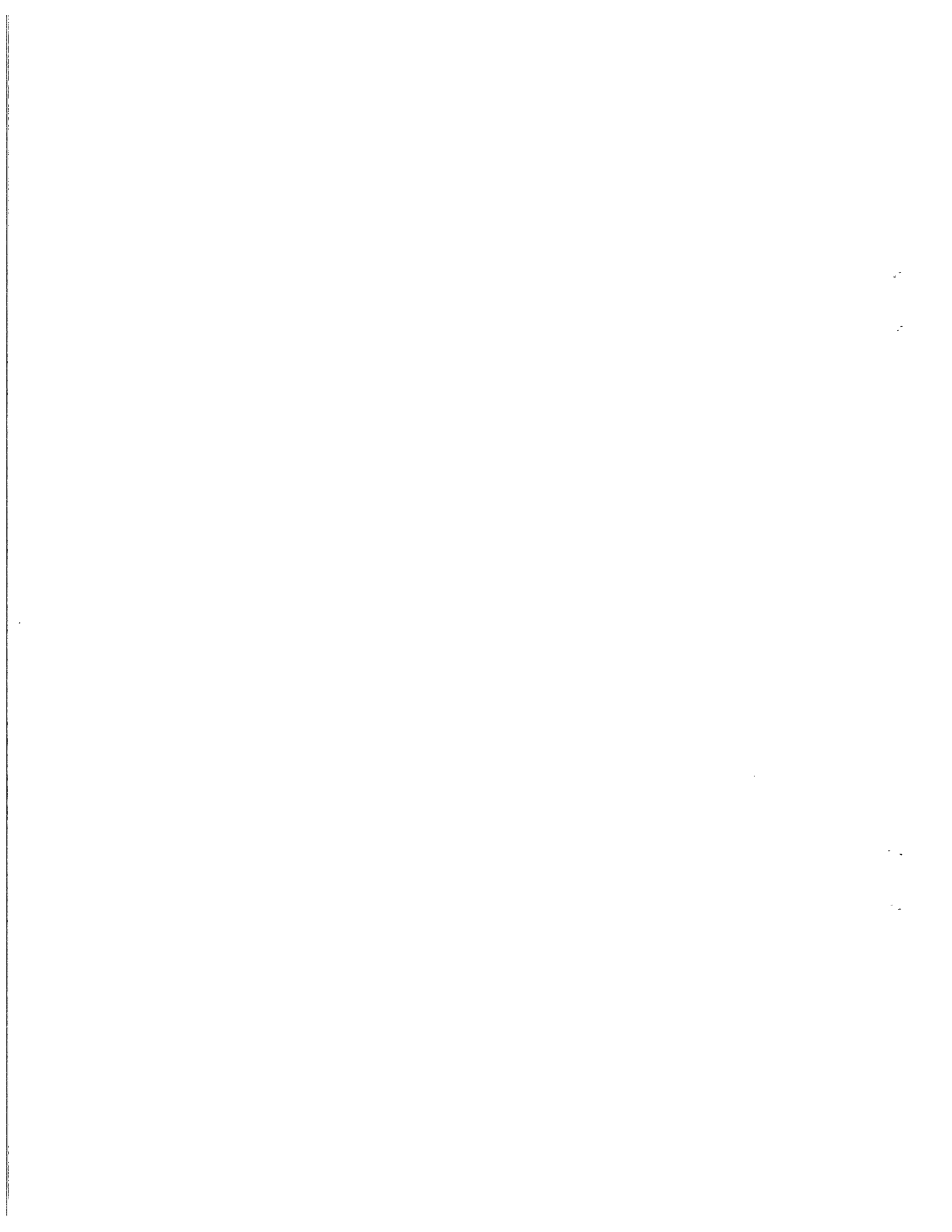
- 1.1 En accidentes que involucren a aeronaves cuyo peso máximo de despegue sea superior a 5.700 kgs. la investigación será realizada por una Junta Investigadora de Accidentes de Aviación, designada por el Director General de Aeronáutica Civil.
- 1.2 La Junta Investigadora estará conformada por especialistas aeronáuticos y, podrán asistir a sus reuniones, representantes del Estado de matrícula, Estado de la empresa aérea, Estado de diseño y Estado de fabricación.
- 1.3 Actuará como presidente de la Junta Investigadora, el Jefe del Departamento "Prevención de Accidentes" o quien sea designado por el Director General de Aeronáutica Civil.
- 1.4 El Director del Departamento "Prevención de Accidentes" o quien sea designado propondrá al Director General el listado de personal que requiere para completar la Junta Investigadora de Accidentes, considerando, los expertos necesarios de las áreas, jurídica, Control de Tránsito Aéreo, Factores Humanos, Mantenimiento y Aviónica, Operaciones, Performance del avión, Plantas de Poder, Estructuras, Factores de Supervivencia, Interrogación de Testigos, Medicina Aeroespacial, Sistemas de aeronaves y Meteorología quienes, previo visto bueno del Sr. Director General pasarán comisionados a la Junta Investigadora de Accidentes.
- 1.5 Los incidentes de aviación que involucren aeronaves de más de 5.700 kg de peso máximo de despegue, serán investigados por especialistas del Departamento "Prevención de Accidentes", quienes podrán solicitar la asesoría que se requiera.
- 1.6 Para concurrir al lugar del accidente los investigadores, usarán medios de transporte comercial o institucional, privilegiando la prontitud del cometido.
- 1.7 Los viáticos, para la totalidad de los investigadores que deban concurrir al lugar del suceso serán cancelados por el Departamento "Prevención de Accidentes".



Capítulo 2

RESPONSABILIDADES

- 2.1 **El presidente de la junta investigadora de accidentes será responsable de:**
- 2.1.1 Organizar los grupos de investigación e impartir instrucciones acerca de las primeras medidas a adoptar.
 - 2.1.2 Realizar un informe preliminar del accidente.
 - 2.1.3 Efectuar reuniones de coordinación con el propósito de verificar el trabajo realizado por los diferentes grupos y establecer el grado de avance de la investigación.
 - 2.1.4 Mantener el enlace con los organismos externos participantes en la investigación.
 - 2.1.5 Elaborar todos los informes que se le soliciten y los informes preliminar y final que exige OACI.
 - 2.1.6 Orientar el trabajo de los representantes de otros estados que participan en la investigación.
 - 2.1.7 Obtener y coordinar el medio de transporte para el traslado de los investigadores, cuando sean superadas las capacidades a disposición de la Sección Investigación de Accidentes de Aviación (SIAA).
 - 2.1.8 Coordinar con la Autoridad Aeronáutica más cercana al lugar del accidente:
 - 2.1.8.1 Apoyo de transporte y otros.
 - 2.1.8.2 Hora, fecha de arribo y número de integrantes del grupo investigador.
 - 2.1.8.3 Apoyo del Cuerpo de Bomberos u otras organizaciones de emergencias a fin de solicitar su colaboración para realizar las primeras diligencias en el lugar de los hechos en caso de ser necesario.
- 2.2 **El Jefe de la Sección Investigación de Accidentes de Aviación del Departamento Prevención de Accidentes será responsable de:**
- 2.2.1 Informar al Director del Departamento Prevención de Accidentes de la ocurrencia del hecho o de las medidas adoptadas y las coordinaciones realizadas;
 - 2.2.2 Disponer que los investigadores de servicio se trasladen al lugar de los hechos y se proceda a realizar las primeras diligencias;
 - 2.2.3 Informar a los investigadores restantes, la ocurrencia del hecho y las medidas que se prevé serán tomadas;
 - 2.2.4 Arbitrar, cuando la DGAC lo determine, las medidas de coordinación para la concurrencia de los investigadores al lugar de los hechos, al tener conocimiento de un accidente ocurrido en el extranjero a una aeronave de matrícula chilena o de matrícula extranjera con connacionales a bordo.
 - 2.2.5 Remitir, en caso de detectarse transgresiones a la normativa, los antecedentes a la Sección de Investigación Infraccional para su conocimiento y acciones que corresponda.
 - 2.2.6 Mantener contacto con la Oficina Servicio de Coordinación de Ordenes de la DGAC, para conocer de nuevos antecedentes que se tengan acerca del suceso.



2.3 Los investigadores de accidentes de aviación designados para integrar la JIA deberán:

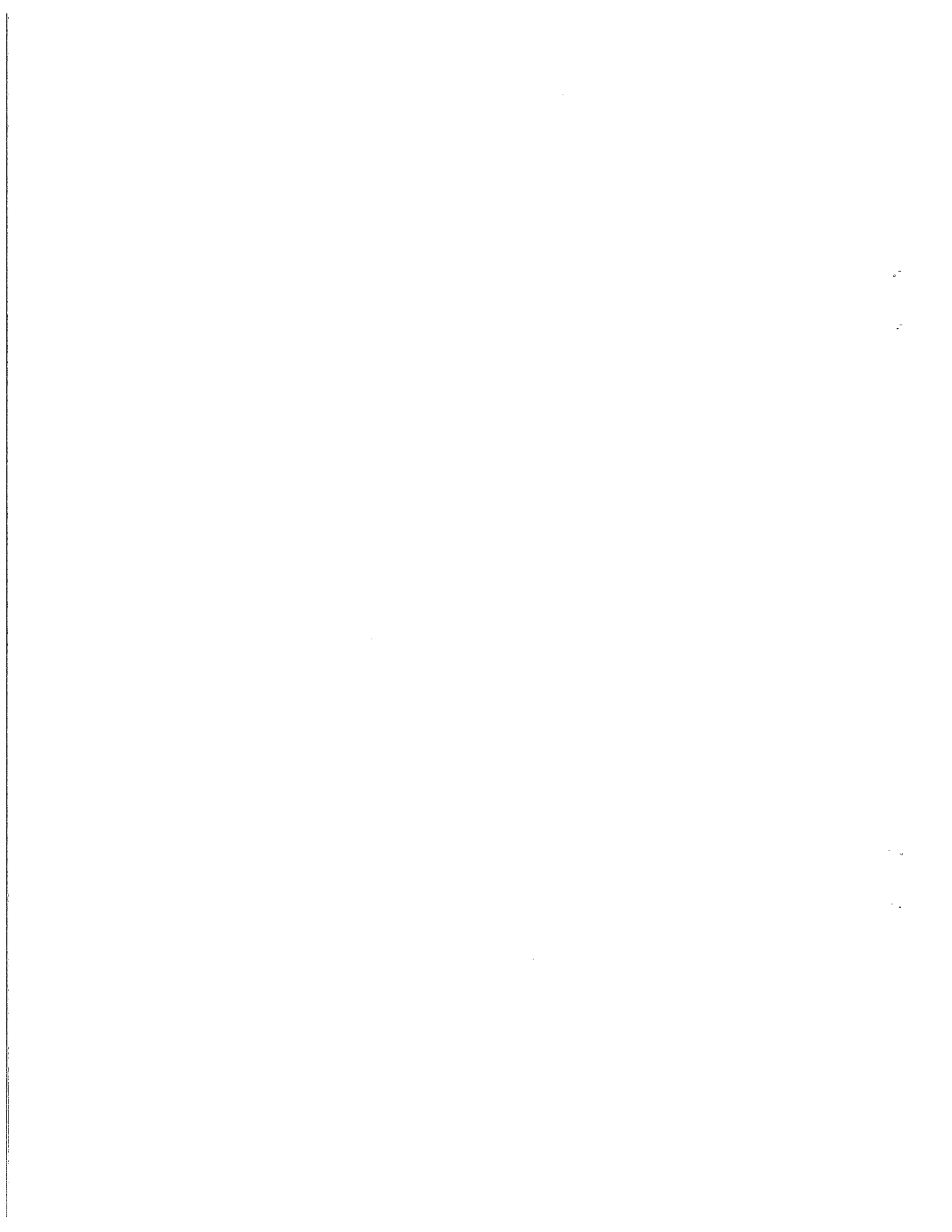
- 2.3.1 Concurrir lo más pronto posible al lugar del accidente, incidente o donde se le indique.
- 2.3.2 Coordinar con el presidente de la JIA, los medios de transporte para el traslado, cuando sean superadas las capacidades disponibles.
- 2.3.3 Coordinar con Carabineros de Chile, cuando corresponda, a fin de:
 - a) Conocer el o los accesos hasta el lugar del accidente.
 - b) Tomar conocimiento de las acciones tomadas por esa Institución tales como, resguardo del área, ayuda a heridos, participación de otras instituciones y toda otra información disponible.
 - c) Informar la concurrencia del grupo de investigación, hora de llegada, medio y necesidades.

2.4 El Jefe de Zona Aeroportuaria deberá activar el Plan de Emergencia para Accidentes de aviación, verificando especialmente los siguientes puntos:

- 2.4.1 Informar al Departamento Prevención de Accidentes, al investigador de servicio y al Servicio Coordinador de Ordenes, la ocurrencia del accidente.
- 2.4.2 Solicitar la concurrencia de bomberos y otros servicios de apoyo, al lugar del accidente.
- 2.4.3 Coordinar las acciones para aislar el área del accidente y proteger las evidencias que faciliten la investigación.
- 2.4.4 Adoptar las medidas para facilitar el desplazamiento y trabajo en terreno de los investigadores.
- 2.4.5 Seguirá las instrucciones emanadas del Departamento Secretaría General, respecto de la entrega de información a los medios de prensa.
- 2.4.6 Disponer que el jefe de aeródromo más próximo al lugar del accidente, se constituya en el lugar y permanezca en él, hasta el arribo de los investigadores.

2.5 El Jefe de Aeródromo deberá activar el Plan de Emergencia para Accidentes de Aviación, verificando especialmente los siguientes puntos:

- 2.5.1 Informar al Departamento Prevención de Accidentes, al investigador de servicio, al jefe de zona aeroportuaria y al Servicio Coordinador de Ordenes, la ocurrencia del accidente.
- 2.5.2 Solicitar la concurrencia de bomberos y otros servicios de apoyo, al lugar del accidente.
- 2.5.3 Coordinar las acciones para aislar el área del accidente y proteger las evidencias que faciliten la investigación.
- 2.5.4 Adoptar las medidas para facilitar el desplazamiento y trabajo en terreno de los investigadores.
- 2.5.5 Seguirá las instrucciones emanadas del Departamento Secretaria General, respecto de la entrega de información a los medios de prensa.



CAPÍTULO 3

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

3.1 **Diligencias en el lugar de los hechos.**

3.1.1 Una vez ubicada la aeronave o sus restos, el presidente de la Junta Investigadora de Accidentes, deberá:

- a) Coordinar con el Fiscal de Aviación para mantener el resguardo y aislamiento del lugar, mientras dure la investigación.
- b) Requerir del Jefe de Zona aeroportuaria o Aeródromo, un informe acerca de las primeras medidas adoptadas por éstos.
- c) Verificar que se haya elaborado un croquis con la dispersión de los restos, conteniendo el máximo de detalles posible o elaborarlo
- d) Reunir la mayor cantidad posible de información de la aeronave accidentada, las circunstancias al momento del suceso y el entorno geográfico.
- e) Reunir las evidencias, componentes y muestras necesarias tales como lectura y fotos principalmente de los instrumentos de cabina, equipos de comunicación y navegación; registrar la posición de los controles de vuelo, motor, selectora de combustible, flap, tren de aterrizaje, estabilizadores, master, fusibles y de cualquier otra indicación en cabina que ayude a la investigación en curso.
- f) Registrar gráficamente los restos de la aeronave y el entorno geográfico del área donde ocurrió el accidente, tan pronto como resulte posible.
- g) Obtener, la documentación que la aeronave reglamentariamente debía llevar a bordo, conjuntamente con las licencias de los tripulantes.
- h) Registrar en un acta que debe ser firmada por el Fiscal de Aviación o en su ausencia por carabineros o el propietario, cualquier elemento que en virtud de la investigación sea necesario retirar del lugar del accidente. El resto de los componentes una vez finalizados las primeras diligencias deberán ser devueltos a sus propietarios.
- i) Mantener bajo directa custodia, el grabador de datos de vuelo (Flight Data Recorder) y el grabador de voz de cabina (Cockpit Voice Recorder), hasta que sean entregados al Director de Prevención de Accidentes para que sean procesados al más breve plazo.
- j) Tomar, tan pronto como sea posible, declaraciones a los testigos y tripulación involucrada en el suceso, considerando que las primeras declaraciones resultan ser normalmente las más fidedignas.

Además de lo señalado anteriormente, debe ser realizada cualquier otra diligencia que a juicio de los Investigadores y de acuerdo a las circunstancias que se vivan, ayuden al esclarecimiento de los hechos.

3.1.2 Los investigadores no emitirán juicios u opiniones a la prensa, sólo se limitarán a señalar que toda información puede obtenerse a través del presidente de la Junta o del Departamento Comunicacional de la DGAC.

Ante requerimientos específicos de los medios de comunicación, los investigadores señalarán que la entrega de información es a través de los canales establecidos para estos efectos: RRPP, Secretaría General y Sr. Director General de la DGAC

3.2 **Solicitud de información.**

De toda la información que el presidente de la JIA solicite para la investigación, deberá quedar un registro escrito.

3.3 **Traslado de componentes para resguardo o peritaje**

3.3.1 Cuando los investigadores determinen la necesidad de efectuar peritaje a algún componente de la aeronave accidentada, aplicarán las medidas de resguardo hasta su traslado a un recinto controlado por la DGAC.

3.3.2 El traslado de los componentes hasta el lugar determinado por los investigadores, se efectuará preferentemente a través de los canales institucionales.

3.3.3 Una vez retirados los componentes que sean útiles a la investigación, será responsabilidad del explotador, el retiro del resto de la aeronave.

3.3.4 Terminados los peritajes de los componentes, éstos serán devueltos al explotador.

3.4 **Peritajes Técnicos.**

3.4.1 Cuando se requiera un peritaje, se deberá especificar la pieza, partes o muestras, su condición y lo que se desea conocer de ella.

3.4.2 El envío de las piezas, partes o muestras se efectuará de acuerdo a lo que disponga el presidente de la Junta de Investigación de Accidentes, preferentemente a lugares certificados por la DGAC.

CAPÍTULO 4

NOTIFICACIÓN E INFORMES

4.1 Notificación

4.1.1 Todo accidente o incidente de aviación, que involucre a aeronaves de peso máximo de despegue superior a 5.700 Kgs. debe ser notificado de inmediato por quien tome conocimiento de los hechos, al Departamento Prevención de Accidentes de la DGAC entregando el máximo de información disponible.

4.1.2 Recibida la notificación de un accidente o incidente de aviación, se iniciará el proceso con el traslado de los investigadores de servicio al lugar de los hechos con la mayor premura posible, con el propósito de iniciar las primeras diligencias de la investigación.

4.1.3 Se notificará de los sucesos graves, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido que se disponga, a los Estados de matrícula, Estado de la empresa aérea, Estado de diseño, Estado de fabricación y a la OACI, utilizando la abreviatura de identificación ACCID en caso de accidente y la abreviatura INCID, en el caso de incidentes graves, considerando la siguiente información:

- a) Fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- b) Nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- c) Nombre del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- d) Fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el suceso;
- e) Último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- f) Posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación y latitud y longitud;
- g) Número de tripulantes y pasajeros a bordo, muertos y gravemente heridos y otras personas muertas o gravemente heridas;
- h) Lo que sepa sobre la descripción del suceso y los daños que presente la aeronave;
- i) Características físicas del lugar del suceso, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- j) Medios para comunicarse en cualquier momento con el Jefe del Depto. Prevención de Accidentes o con el Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación; y
- k) Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

4.2 Informes

4.2.1 Los informes Preliminar, de Datos e Informe Final acerca de accidentes e incidentes de aviación deben ser enviados, al Estado de matrícula, Estado de la empresa aérea, Estado de diseño, Estado de fabricación y a la OACI, lo antes posible en la etapa correspondiente de la investigación del suceso, utilizando preferentemente el Manual de Reportes de Accidentes e Incidentes (ADREP Manual), Doc. N° 9156-AN/900 de la OACI.

- 4.2.2 Los informes sobre datos de accidentes e incidentes de aviación, se elaborarán de acuerdo al formato OACI correspondiente y en lo posible conforme a la codificación del manual de Reportes de Accidentes e Incidentes de la OACI.
- 4.2.3 Para emitir los informes preliminares, se usará el formulario establecido por OACI, el cual podrá ser enviado por fax, correo electrónico u otra forma expedita. En el que se envía a OACI se usarán en lo posible los códigos del manual de Reportes de Accidentes e Incidentes de esa organización.
- 4.2.4 El plazo de emisión del informe preliminar, será dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de ocurrencia del hecho. Si se trata de aspectos que afecten directamente la seguridad de vuelo, los antecedentes deberán remitirse tan pronto como se obtenga la información y por el medio más expedito.
- 4.2.5 La responsabilidad de emisión de los informes será del presidente de la Junta Investigadora de Accidentes.
- 4.3 **Informe final.**
- 4.3.1 Éste, establecerá las conclusiones destinadas a determinar la causa probable del suceso, los factores contribuyentes y las recomendaciones de prevención que correspondan.
- 4.3.2 Será elaborado utilizando el formato recomendado por OACI
- 4.3.3 Copia del informe final, deberá además, quedar en poder del Departamento "Prevención de Accidentes", sin perjuicio de su remisión a otras instancias que determine la Junta de Investigación de Accidentes.
- 4.4 **Registro y conservación**
- 4.4.1 Los informes finales serán digitalizados para conformar el archivo del Departamento "Prevención de Accidentes".
- 4.4.2 El expediente con el informe final y la resolución se mantendrá archivada por un período no inferior a 10 años.
