

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA
DESPACHO DE LA MINISTRA

Caracas, **31MAR2014**

203°, 155° y 15°

RESOLUCIÓN N° 004251

La Ministra del Poder Popular para la Defensa, ALMIRANTA EN JEFA CARMEN TERESA MELÉNDEZ RIVAS, nombrada mediante Decreto N° 214 de fecha 05 de julio de 2013, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.204 de fecha 10 de julio de 2013, en ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 77 numeral 19 del Decreto N° 6.217 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública de fecha 31 de julio de 2008, en concordancia con lo establecido en el artículo 11 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana de fecha 09 de marzo de 2011, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Extraordinaria N° 6.020 de fecha 21 de marzo de 2011,

RESUELVE

ÚNICO: Dictar la siguiente:

**DIRECTIVA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS
DE LA FUERZA ARMADA NACIONAL BOLIVARIANA.**

I. PROPÓSITO

Establecer las normas y procedimientos para la investigación de accidentes aéreos que hayan ocurrido en aeronaves de Estado; así mismo, determinar los factores causales y contribuyentes que condujeron a su materialización con el fin de generar políticas y acciones de prevención para evitar la repetición de eventos con características similares.

II. ALCANCE

Los Procedimientos Administrativos establecidos en la presente Directiva, serán de obligatorio cumplimiento y aplicación para todas las dependencias militares y para todo el personal militar activo de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana, así mismo para todas las aeronaves de Estado involucradas en una investigación de accidentes aéreos de la FANB.

OB
CSBO/

[Handwritten signature]
.../...

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

III. VIGENCIA

Esta Directiva entrará en vigencia a partir de la fecha de su aprobación y publicación y deroga la Resolución N° DG 15356, de fecha 18 de Marzo 2002, "Reglamento de Investigaciones de Accidentes Aéreos de Aeronaves de la Fuerza Armada Nacional", publicado en la Gaceta Oficial N° 37.413, de fecha 01 de Abril 2002.

IV. BASE LEGAL:

- A. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.
- B. Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).
- C. Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana.
- D. Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.
- E. Ley Orgánica de Drogas.
- F. Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela.
- G. Reglamento para la Clasificación, Seguridad y Manejo de las Informaciones, Documentos y Materiales Clasificados de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana.
- H. Reglamento Orgánico del MPPD.
- I. Reglamento de Investigaciones de Accidentes Aéreos de Aeronaves de la FANB N° 15.356.
- J. Directiva del Comando Estratégico Operacional CEO-TH-1-5 (Tarea Halcón).
- K. Directiva del Comando Estratégico Operacional CEO-TH-1-6 (Tarea Halcón).
- L. Directiva General MPPD-INGEFANB-DIRAFANB-DD-001-2012, de fecha 24 Enero 2012 relativa a las Normas y Procedimientos a seguir en materia de Prevención Integral, sobre Tráfico, Posesión y Consumo Lícito e Ilícito de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas, así como el Tratamiento de la persona consumidora del Sector Defensa.
- M. Regulación Aeronáutica venezolana (RAV) Nro. 80 del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).
- N. Manual de Correspondencia del Ministerio del Poder Popular para la Defensa.

V. SITUACIÓN

Ante los cambios que se han venido sucediendo en el ordenamiento jurídico venezolano, específicamente en el ámbito aeronáutico, mediante la promulgación de la Ley de Aeronáutica Civil del año 2.005 y la Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana del año 2.008, el Ministerio del Poder

CSBO
CSBO/

[Handwritten signature]
...

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

Popular para la Defensa (MPPD) ha establecido la necesidad de modificar el Reglamento N° 15356 referente a las investigaciones de accidentes aéreos de la FANB, a fin de adecuar este instrumento jurídico al marco legal vigente, esto a los fines de permitir que la Fuerza Armada Nacional Bolivariana este facultada para investigar los accidentes aéreos ocurridos en aeronaves pertenecientes al Estado venezolano, lo cual se enmarca en la doctrina del Pensamiento Militar Bolivariano, a fin de que las investigaciones de accidentes aéreos ocurridos en la FANB o en los organismos del Estado, sean realizadas de forma conjunta bajo la conformación y acción de un equipo multidisciplinario experto, permitiendo la participación de todos los componentes militares e inclusive, dado el caso, de los organismos del Estado venezolano involucrados, lo que a su vez garantiza la objetividad e imparcialidad de estos procesos investigativos, en beneficio de la seguridad operacional del Estado venezolano, de su recurso humano aeronáutico, y de los bienes y equipos asignados a sus instituciones y organismos estatales.

VI. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

- A. La investigación de accidentes aéreos mayores y/o fatales donde estén involucradas aeronaves de Estado, será responsabilidad de la JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES AÉREOS DE LA FUERZA ARMADA NACIONAL BOLIVARIANA designada al respecto, la cual será nombrada y activada por la Inspectoría General de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (INGEFANB).
- B. La investigación de accidentes aéreos donde se encuentren involucradas aeronaves de Estado que no sean fatales o no lleguen a presentar daños mayores (accidente menor), será responsabilidad de los órganos de investigación internos de los componentes militares o de los entes gubernamentales administradores de dichas aeronaves siniestradas. Sin embargo, ante la ocurrencia de un accidente aéreo menor en una aeronave de Estado, el o la Presidente de la República y Comandante en Jefe (a) de la FANB podrá activar la Junta Investigadora de Accidentes Aéreos cuando así lo juzgue conveniente. Si un accidente aéreo menor ocurriese en una aeronave perteneciente a la FANB, la decisión para activar la Junta Investigadora de Accidentes Aéreos de la FANB podrá quedar también a criterio del Ciudadano Ministro o Ciudadana Ministra del Poder Popular para la Defensa, o del Ciudadano o Ciudadana Inspector o Inspectora General de la FANB, a fin de garantizar la seguridad operacional dentro de las Unidades Aéreas del Sector Defensa. En el caso de que ocurra un accidente menor donde se encuentre involucrada una aeronave de Estado no perteneciente a la FANB, la máxima autoridad del organismo estatal

CSBO/



CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

afectado podrá solicitar el empleo de la Junta Investigadora de Accidentes Aéreos de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana a través del Ministerio del Poder Popular de la Defensa, bajo el criterio de garantizar la seguridad operacional dentro de los organismos oficiales que administren y operen aeronaves de Estado, o también cuando ese ente del Estado no cuente con un organismo interno especializado en investigación de accidentes o incidentes aéreos.

- C. Una vez finalizada la investigación de un accidente por la Junta Investigadora de Accidentes Aéreos de la FANB o por los órganos de investigación internos de los distintos componentes militares o cualquier otro ente gubernamental que opere y administre aeronaves de Estado, según sea el caso, será de obligatorio cumplimiento la divulgación de los resultados de la investigación del accidente correspondiente, por parte de la INGEFANB, del Componente Militar o del organismo del Estado que realizó la investigación, hacia el componente militar, organismo o unidad afectada, mediante una exposición completa de todo el proceso de investigación, la cual debe ofrecer todos los hallazgos encontrados, las conclusiones y las recomendaciones pertinentes. Esto deberá llevarse a cabo más aún si el sistema de armas o el sistema aeronáutico involucrado en el siniestro es del mismo tipo que las operadas por estos organismos o componentes militares, con la finalidad de evitar la ocurrencia de futuros eventos con características similares.
- D. Desde el momento que se active la Junta Investigadora de Accidentes Aéreos, todos sus integrantes quedarán bajo las órdenes directas de la INGEFANB y a dedicación exclusiva de la investigación correspondiente, hasta que la misma culmine.
- E. El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes Aéreos, al momento de hacer presencia en el lugar donde ocurrió el accidente, deberá solicitar inmediatamente, mediante la actuación del médico integrante de la misma, la aplicación de las pruebas toxicológicas cuantitativas a todos los integrantes de la tripulación, a los fines de determinar si existió consumo de algún tipo de sustancia estupefaciente o psicotrópica, controlada o no, que pudiese constituir un posible factor causal del accidente. En el caso de que fuese positiva la prueba, se deberá proceder de acuerdo a lo establecido en la Directiva relativa a las Normas y Procedimientos a seguir en materia de Prevención Integral, sobre Tráfico, Posesión y Consumo Lícito e Ilícito de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas, así como el tratamiento de la persona consumidora del Sector Defensa.

F. De los Términos

A los efectos de la presente directiva, los términos y expresiones indicados a continuación, los cuales pueden ser utilizados en las normas y procedimientos recomendados para la investigación de accidentes aéreos de las aeronaves de Estado, tendrán los significados siguientes:

1. Aborto de Misión: Toda condición mecánica, meteorológica o relativa al factor humano, que impide el despegue normal de una aeronave.
2. Accidente: Es todo suceso imprevisto y no deseado que interrumpe el desarrollo normal de una actividad y origina una o más de las siguientes consecuencias: Lesiones al personal, daños materiales y/o pérdidas económicas.
3. Accidente Aéreo: 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. De igual manera durante el cual:
 - a. Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - 1) Hallarse en la aeronave,
 - 2) Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave,
 - 3) Por exposición directa al chorro de un reactor.
 - a) Se exceptúan los casos cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, o 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.
 - b. La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - 1) Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - 2) Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado.
 - a) Se exceptúan los casos por falla o daños del motor cuando éste o éstos se limita (n) 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;

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

- c. La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.
- d. Cuando existe la intención de volar, puede resultar en lesiones al personal y/o daños materiales interrumpiendo a la vez el normal desarrollo de cualquier actividad operacional dentro de la organización. Según esta decisión, un accidente aéreo puede ocurrir tanto en tierra como en el aire (encendido, taxeo, despegue, aterrizaje y apagado).
- e. Se incluyen como accidentes aéreos (existiendo el intento de vuelo) aquellos en los que pueden resultar los siguientes tipos de lesiones y daños:
 - 1) Lesiones provocadas durante el vuelo y por causas que no sean naturales.
 - 2) Daños materiales o lesiones provocadas a personas por caída de objetos o piezas de una aeronave en vuelo.
 - 3) Daños materiales o lesiones personales atribuidos en forma directa o indirecta a la operación o movimiento de motores, rotores, hélices, entre otros.
 - 4) Daños materiales y/o lesiones por golpes durante el taxeo o en vuelo.
 - 5) Daños materiales y/o lesiones provocadas por partículas lanzadas por las corrientes de aire producto de hélices, rotores o turbinas en movimiento.
 - 6) Las lesiones sufridas por personal de la FANB durante saltos en paracaídas netamente militares (no deportivos), dentro de las aeronaves de la FANB hasta el momento de abandonar la aeronave.
 - 7) Lesiones que ocurran al personal al abordar o descender de una aeronave.

f. Clasificación de los Accidentes Aéreos:

1) Accidente Clase "A": Es aquel en el cual:

- a) La gravedad o complicación de las lesiones personales traen como resultado la muerte (fatalidad);
- b) Una aeronave queda catalogada como destruida;
- c) El costo de la recuperación y reparación de daños de una aeronave representa más del 75% de su costo de adquisición o reposición.

2) Accidente Clase "B": Es aquel en el cual:

- a) Cualquier aeronave resulta con daños mayores;
- b) Se generan lesiones mayores a las personas;
- c) El costo de recuperación y reparación de daños de una aeronave representa del 30 al 75% de su costo de adquisición o reposición;

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

- d) La reparación de daños requiere de 1.000 a 5.000 horas hombre de trabajo (HHT).
- 3) Accidente Clase "C": Es aquel en el cual:
- a) Cualquier aeronave resulta con daños menores;
 - b) Se generan lesiones menores a las personas;
 - c) El costo de la recuperación y reparación de daños de una aeronave representa del 5 al 29% de su costo de adquisición o reposición;
 - d. La reparación de daños requiere de 200 a 999 HHT.
- 4) 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.
- a) Incidente Grave: Es aquel en el cual:
 - 1 Cualquier aeronave resulta con daños menores cuyo costo de reparación representa del 0,1 al 4% de su costo de adquisición o reposición;
 - 2 Se generan lesiones de primeros auxilios o que requieren un corto período de observación;
 - 3 La reparación de daños requiere de 50 a 199 HHT.
 - b) Incidente leve: Es aquel en el cual:
 - 1 Cualquier aeronave resulta con daños mínimos, cuyo costo de reparación representa hasta el 0,1% de su costo de adquisición o reposición;
 - 2 No se generan lesiones a las personas, pero implica una interrupción de la actividad de vuelo;
 - 3 La reparación de daños requiere de 1 a 49 HHT.
- g. La clasificación de un accidente será determinada por el parámetro de mayor gravedad o relevancia que presenten las consecuencias del mismo, ya sean por daños, lesiones o costos.
- h. La clasificación de un Incidente será determinada por el parámetro de relevancia que presenten las consecuencias del mismo, ya sean por daños, lesiones o costos.
4. Acto Inseguro: Es la violación de un procedimiento, norma, reglamento o práctica segura ya establecida, que pueda culminar en un accidente.
5. Aeronave: Es toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar personas o carga.

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

6. Aeronave de Estado: Son aquellas de uso militar, de policía o de aduana. Su empleo se registrará conforme al ordenamiento jurídico del Estado al que pertenezcan.
7. Aeronave de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana: Solo para los efectos de investigación de accidentes se considerará como aeronave FANB, toda aeronave sujeta a las siguientes condiciones:
 - a. Toda aeronave propiedad de la FANB.
 - b. Toda aeronave operada o controlada por la FANB.
 - c. Toda aeronave FANB cedida en préstamo a otra organización para mantenimiento, reparación o prueba.
 - d. Toda aeronave bajo pruebas por un Comando Aéreo FANB.
 - e. Toda aeronave tripulada por un miembro de la FANB en situación de actividad, calificado como piloto de la FANB y que esté cumpliendo una misión de la FANB.
 - f. Toda aeronave tripulada por personal no perteneciente a la FANB, pero asignada a una dependencia o entidad de ella o a un miembro de la misma.
 - g. Aeronaves no tripuladas propiedad de la FANB o adscritas a misiones establecidas por la misma.
8. Aterrizaje de Precaución: Se considera todo aquel aterrizaje que se realice cuando se sospeche o se compruebe la existencia de algún mal funcionamiento.
9. Avión: Aeronave con propulsión propia que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre sus superficies alares fijas, siempre y cuando no sean estas reacciones aerodinámicas contra la superficie de la tierra en determinadas condiciones de vuelo.
10. Causas: Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de dos o más de éstas que produzcan un accidente o incidente.
11. Conciencia Situacional: Es la percepción de los elementos en el entorno existente en un volumen de tiempo y espacio, la comprensión de su significado y la proyección de su estado en el futuro cercano.
12. Condición Insegura: Es cualquier estado físico, ambiental o mecánico que se desvíe de aquel que es aceptable, normal o correcto, capaz de producir una lesión, incidente o accidente.
13. Desorientación Espacial: Es el estado que se produce cuando el individuo no es capaz de percibir correctamente su posición, actitud y movimiento relativo con respecto al centro de la tierra.

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

14. Factor causal: Es el motivo, raíz o causa por la que un peligro descarga su potencial dañino, desenlazando en un accidente.

a. Clasificación de los Factores Causales de los Accidentes:

- 1) Factor Humano: En este factor quedan contempladas todas aquellas deficiencias o condiciones relacionadas exclusivamente a los aspectos biológicos, fisiológicos y psicológicos del ser humano que puedan tener relación e influir en las acciones de la tripulación, operarios y/o demás personas involucradas en la ocurrencia del accidente. Este factor abarca los siguientes causales de accidentes:
 - a) Deficiencias, problemas o condiciones psicológicas de diversa índole (fascinación, complacencia, apatía, fobias, inmadurez, falta de memoria, falta de habilidades cognitivas o psicomotrices, etc.).
 - b) Deficiencias, problemas o condiciones fisiológicas de diversa índole (fatiga, estrés, hipertensión, obesidad, cardiopatías, etc.).
 - c) Incapacidad mental y/o física durante la labor que se realiza (pérdida del conocimiento, alejamiento de la realidad, etc.).
 - d) Error del Operador: conductor, operario, piloto, piloto instructor, otro tripulante, auxiliares de a bordo, controladores de vuelo, controladores de aproximación, despachadores de vuelo, personal técnico, personal técnico de mantenimiento, maquinista, etc.
 - e) Desconocimiento de normas, regulaciones, procedimientos, boletines técnicos de obligatorio cumplimiento emitidos por la empresa fabricante, metars, tafors, notams e información sobre algo en particular que afecte la seguridad operacional.
 - f) Inobservancia o falta de seguimiento de las normas, regulaciones, procedimientos mandatorios, manuales y boletines técnicos al operar la aeronave o en la ejecución de labores de mantenimiento aeronáutico.
 - g) Fallas en la apreciación de una situación específica: altura, velocidad, percepción visual, rata de acercamiento, interpretación errónea, etc.
 - h) Falta de información adecuada y/u oportuna
 - i) Retardo o falla en tomar una acción determinada.
 - j) Pérdida de la conciencia situacional.
 - k) Fallas de atención ante situaciones diversas.
 - l) Poca experiencia acumulada en las aeronaves.
 - m) Inobservancia, omisión o incumplimiento de normas y/o procedimientos.
 - n) Entrenamiento deficiente y/o incompleto.
 - o) Falta de supervisión o supervisión inadecuada.
 - p) Decisiones de Comando o Gerencia erróneas o complacientes con el Escalón Superior que afecten la seguridad operacional.
 - q) Planificación inadecuada.

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

- r) Mantenimiento inapropiado o deficiente.
 - s) Uso inapropiado de los equipos, vehículos, herramientas, aeronaves, máquinas, etc. (cuando se hace por desconocimiento).
 - t) Inexistente o deficiente gestión del riesgo en la planificación de las operaciones aéreas por parte del Comando Superior.
- 2) Factor Material (aspectos de diseño, fabricación y mantenimiento):
En este factor quedan contempladas todas aquellas deficiencias o condiciones que llegan a determinar el mal funcionamiento de algún sistema o componente de las máquinas, equipos, aeronaves, vehículos, etc., operados por el personal FANB y que abarcan los siguientes causales de accidentes:
- a) Fatiga de material.
 - b) Errores de diseño (inapropiado o incompleto).
 - c) Errores de manufactura.
 - d) Corrosión (por causas diferentes a mal mantenimiento).
 - e) Sobreesfuerzo, sobrecalentamiento, tensión, compresión, dobladura, corte.
- 3) Factor Medio: En este factor quedan contempladas todas aquellas condiciones que se hacen presentes durante el desarrollo de una actividad cualquiera y que tienen una relación directa con el medio ambiente en que una actividad específica se está ejecutando. Se contemplan aquí causas tales como:
- a) Condiciones meteorológicas adversas: lluvia, rayos, granizo, vientos, nubosidad, niebla, humo, nieve, frío, calor, calina, etc.
 - b) Topografía y condiciones del terreno y obstáculos artificiales: montañas, llanos, selva, pantano, ríos, mar, lagos, edificaciones, líneas de electrificación, antenas, etc.
 - c) Ayudas a la navegación aérea, ayudas de aproximación, sistemas de iluminación y demás facilidades de ayuda a la navegación y seguridad aeronáuticas deficientes, inoperativas o ausentes.
 - d) Presencia de aves de cualquier tipo.
 - e) Condiciones de trabajo inapropiadas donde intervienen: el ruido, la iluminación, las naves de rescate, equipos de protección de todo tipo, equipos de emergencia, ventilación, espaciamiento y ubicación de almacenes, talleres de trabajo, oficinas pasillos y escaleras, áreas de recreación y alimentación, facilidades de personal y equipo médico y paramédico, distancias o espaciamiento de seguridad, disposición de sustancias tóxicas, peligrosas, corrosivas, inflamables, radioactivas y explosivas, suministro de energía eléctrica, etc.
 - f) Falta de orden y limpieza.
 - g) Condiciones generales de las calles, avenidas, zonas verdes, áreas de estacionamiento de vehículos, zonas de seguridad,

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

rampas, pistas y servicios asociados a estas zonas de trabajo y/o circulación: ubicación, dimensiones, señalización, estado de mantenimiento, regulaciones sobre su diseño, iluminación, etc.

- h) Otros fenómenos naturales tales como sismos, derrumbes, inundaciones, actividad volcánica, huracanes, tornados, deshielo, incendios forestales no producidos de manera intencional, etc.

15. Daños:

a. Clasificación de los Daños:

- 1) Destruído: Es el tipo de daños en el cual los equipos, instalaciones, aeronaves y cualquier otra propiedad de la FANB o de terceros, quedan en una condición tal que no es recomendable ni económicamente practicable su reparación. Esto incluye aeronaves con daños reparables pero que obligatoriamente hay que abandonarlas debido a lo impracticable de sacarlas del sitio del accidente, o que el esfuerzo en horas hombre de trabajo, horas de vuelo, entre otros, hace que la operación de rescate, recuperación y/o reparación sea inviable económicamente.
- 2) Daño Mayor: Este es un tipo de daño, el cual para recuperar y reparar los componentes dañados del equipo, instalación, maquinaria, entre otros, y la cantidad de horas hombre de trabajo utilizadas iguala o excede el límite fijado para el tipo de aeronave accidentada, o cuando dichos componentes no puedan ser reparados económicamente en ningún nivel de mantenimiento. Se considera como componente mayor de una aeronave, los siguientes:
 - a) Un plano (incluyendo punta de plano, borde de ataque, aletas de sustentación, superficie de control de vuelo, dispositivos hipersustentadores y de freno aerodinámico).
 - b) La sección central de un plano (sin flaps ni otros dispositivos).
 - c) Plantas de potencia (excluyendo hélices y accesorios). Cuando el daño de estas sea asociado como resultado del desgaste natural, no se clasifica ello como un accidente.
 - d) Fuselaje o secciones mayores del mismo (excluyendo puertas, escotillas, ventanas, cúpulas de observación y dispositivos de frenado aerodinámico).
 - e) Estructura de cola o empenaje.
 - f) Cabeza del rotor principal de un helicóptero.
 - g) Ensamblaje del cilindro superior del tren de aterrizaje (incluyendo el pistón inferior, ruedas, frenos, cauchos, protección del tren y rueda de cola).
 - h) Estabilizador vertical sin timón direccional.
 - i) Estabilizador horizontal sin elevadores.

- 3) Daño Menor: Es aquel daño en el cual la cantidad de horas hombre requeridas para la remoción, reparación y reemplazo de las partes dañadas, iguala o excede las horas hombre fijadas para ese tipo de aeronave y diferente al mínimo de horas hombre establecidas para la clasificación de daños mayores.
- 4) Sin Daños: Esta clasificación se establece cuando después de ocurrido un incidente queda verificado que no se produjeron daños, pero se hizo necesario realizar una inspección visual u operacional para constatar el buen funcionamiento y posterior condición de la aeronave, equipo, instalación, maquinaria, entre otros. La pérdida de tiempo es generalmente menor al límite máximo establecido para las horas hombre de trabajo correspondiente a la clasificación de daño menor.
- a) Cuando un componente mayor pueda ser reparado económicamente, las horas hombre de trabajo requeridas para la remoción, reparación y reemplazo es lo que determina la clasificación del daño; inclúyanse las horas hombre que se tomarán para la remoción de componentes no dañados y su reinstalación, lo que dará el total de horas hombre que necesitará la reparación.
16. Informe de Investigación de Accidente: Es un conjunto organizado de documentos que se generan a partir de un proceso investigativo, en el cual se presenta de manera clara, detallada y objetiva, la información relacionada con las causas y factores contribuyentes de un accidente y el planteamiento de recomendaciones orientadas a evitar la repetición de un hecho similar al investigado.
17. Intento de Vuelo: Se considera que existe intento de vuelo cuando se enciende el (los) motor (es) con el propósito de iniciar un vuelo, y continúa hasta que la aeronave alcanza la posición o estado de reposo con el (los) motor (es), hélice (s) o rotor (es) detenidos, los frenos puestos y las calas de las ruedas en posición apropiada. Los motores se consideran encendidos desde el instante en que son puestos en movimiento intencionalmente, ya sea con su propia fuente de energía o con otra fuente externa.
- a. En caso de aeronaves anfibia, cuando se posan sobre el agua, el intento de vuelo cesa en el momento en que el acuatizaje se ha efectuado, el (los) motor (es) se ha (n) detenido y la aeronave ha sido debidamente amarrada, anclada o arreglada para su remolque.
18. 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.

19. Junta Investigadora de Accidentes Aéreos de la FANB: Es un equipo de trabajo conformado por expertos en distintas especialidades relacionadas con el ámbito aeronáutico, nombrados a través de la Inspectoría General de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (INGEFANB), que se dedica de manera exclusiva a investigar y analizar los diversos factores intervinientes en la ocurrencia de un accidente, para establecer la (s) causa (s) del mismo y formular aquellas recomendaciones pertinentes que conlleven a evitar su recurrencia o repetición.

20. Lesión: Es un daño corporal traumático que resulta de un accidente o que surge como enfermedad ocupacional, es decir, causada por factores ocupacionales asociados con el empleo o trabajo. Ejemplos de lesiones son: cortaduras, fracturas, amputación, luxación, quemaduras, daños por objetos extraños, laceración, raspaduras y del tipo psicológico entre otros.

a. Clasificación de las Lesiones:

1) Fatalidad o Muerte: Son aquellas que traen como resultado la muerte a consecuencia de la gravedad de las heridas o contusiones sufridas en un accidente.

2) Lesiones Mayores: Son aquellas lesiones o enfermedades que generan:

a) Hospitalización por quince (15) días o más.

b) Indisponibilidad del trabajador por más de quince (15) días.

c) La hospitalización de cinco (05) o más personas por cualquier cantidad de días.

d) Incapacidad total permanente, es decir, la persona incapacitada no puede ejecutar nunca más cualquier ocupación remunerativa de manera relativamente normal o regular, debido a la pérdida en un solo accidente de las siguientes partes del cuerpo o del completo uso de ellas: ambas manos o ambas piernas, o ambos pies, o ambos ojos, o una combinación cualquiera de dos de esas partes corporales, pérdida de alguno de los sentidos, daños psicológicos graves, infertilidad, entre otros.

e) Hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión.

3) Lesiones Menores: Son aquellas lesiones o enfermedades que generan:

a) Hospitalización de cinco a quince días.

b) Indisponibilidad del trabajador por uno a quince días.

c) Incapacidad parcial, es decir, la persona incapacitada sufre la pérdida o impedimento temporal del uso de cualquier parte del

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

cuerpo sin llegar a ser una incapacidad total permanente de uno o más de sus miembros corporales descritos en el numeral anterior.

- 4) Lesiones de Primeros Auxilios: Son aquellas que necesitan poco cuidado médico en cuanto a tratamiento y seguimiento posterior se refiere, y no llegan a representar la pérdida de una jornada de trabajo completa.
 - 5) Sin Lesiones: Esta clasificación se establece cuando después de ocurrido el accidente queda verificado que no se produjeron lesiones, pero se hizo necesario realizar un chequeo médico a los individuos afectados por el suceso para constatar el buen estado de salud de los mismos y confirmar su disposición mental y física para reiniciar su actividad laboral. La hospitalización o la restricción de ejecución de las actividades laborales asignadas para fines de observación o diagnóstico, no se clasificarán como lesión.
 - a) Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada como lesión mortal.
21. Notificación del Accidente: Información de carácter obligatorio e inmediato de cualquier unidad o dependencia, personal militar, policial o de aduana ante el suceso de cualquier accidente aéreo a través del medio más expedito disponible.
 22. Reporte Preliminar de Accidente: Es la información inicial que, a través de un formato guía establecido, permite en un tiempo relativamente corto, la obtención de algunos datos generales y específicos relacionados con la ocurrencia de un accidente aéreo. Esta información debe ser pasada por cualquier medio rápido de comunicación (teléfono, telefax, télex, internet, entre otros) por el órgano regular correspondiente y de manera directa hacia la Inspectoría General de la FANB.
 23. Riesgo: Es la relación severidad/probabilidad de que un peligro pueda descargar su potencial dañino.
 24. Riesgo Operacional: Es el riesgo de que se pueda materializar un accidente aéreo debido al desarrollo de una actividad de vuelo o de apoyo a ese vuelo, de manera insegura.
 25. Riesgo Ocupacional: Es el riesgo de que se pueda materializar un accidente terrestre o laboral debido al desarrollo de una actividad que no sea directamente de apoyo a un vuelo o de vuelo específicamente, el cual sea realizado de forma insegura.

G. Ámbito de la Aplicación

1. La Investigación de Accidentes aéreos ocurridos en aeronaves de Estado que ocurran dentro del Territorio Nacional, se llevará a cabo de acuerdo a lo establecido en la presente Directiva.
2. La investigación de accidentes aéreos ocurridos en aeronaves de Estado que ocurran en territorio extranjero, se llevará a cabo de acuerdo a lo establecido en la presente directiva y en base a la normativa contemplada en el Derecho Internacional Público referente a la soberanía dentro de las aeronaves de Estado que se encuentren en territorio extranjero, en los convenios internacionales suscritos y ratificados por la República Bolivariana de Venezuela y al respeto y cooperación mutuos entre los Estados involucrados.

H. De la Investigación

1. Todo siniestro aéreo que ocurra con aeronaves de Estado, será investigado en forma exhaustiva y con objetividad, a fin de determinar las causas que lo ocasionaron y tomar las medidas preventivas y correctivas para evitar que suceda nuevamente. Los avances de la investigación solo podrán ser del conocimiento de (l) (la) Ciudadano (a) Ministro (a) del Poder Popular para la Defensa, del Inspector (a) General de la FANB y de los inspectores (ras) de los componentes militares afectados.
2. Desde el momento en que el Ministerio del Poder Popular para la Defensa o la Inspectoría General de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana tuviere confirmación de la ocurrencia de un accidente aéreo mayor y/o fatal donde se encuentre involucrada una aeronave perteneciente a la FANB, se ordenará el inicio de la investigación donde activará la Junta o Juntas Investigadoras que sean necesarias, por medio de la publicación de un radiograma emanado por la INGEFANB, especificando la junta y el accidente que se investiga. En el caso de que sea una aeronave de Estado no perteneciente a la FANB, la activación de la Junta la hará en forma directa el Ciudadano Presidente de la República Bolivariana de Venezuela si así lo estimara conveniente, o será activada por instrucciones de (l) (la) Ciudadano (a) Ministro (a) del Poder Popular de la Defensa o de (l) (la) Ciudadano (a) Inspector (a) General de la FANB, en coordinación con la máxima autoridad del organismo del Estado afectado.
3. En la investigación deberán cumplirse los procedimientos establecidos en la presente Directiva.

CONTINUACIÓN DE LA RESOLUCIÓN N° 004251 DE FECHA 31MAR2014

I. De las Primeras Diligencias

Al hacerse presente la comisión Investigadora en el lugar del accidente, deberá efectuar las siguientes diligencias preliminares:

1. Coordinar con el Comando de la Unidad afectada y el Comandante de la Zona de Defensa Integral (ZODI) correspondiente para que se tomen todas aquellas medidas de seguridad para la preservación del sitio del suceso y de las evidencias.
2. Constatar y verificar la presencia de testigos, tomando los datos tales como: Dirección, número telefónico, lugar de trabajo o unidad a la que pertenece para su posterior ubicación.
3. Establecer el número de personas involucradas, lesionadas, fallecidas, desaparecidas o ilesas.
4. Verificar el lugar donde quedaron las personas fallecidas, lesionadas y sobrevivientes.
5. Requerir, con la mayor brevedad posible, la presencia de la autoridad legal competente.
6. De ser necesario, solicitar a las autoridades civiles locales o de la región colaboración o apoyo requerido.
7. En caso de que la aeronave de Estado siniestrada pertenezca a un ente distinto a la FANB, deberá establecer un contacto previo e informar sobre el inicio de la investigación correspondiente, siempre procurando dirigirse en términos respetuosos y manteniendo el espíritu de cooperación que debe existir entre organismos del Estado, pero exigiendo la total e irrestricta colaboración para llevar a feliz término y con la mayor objetividad posible el esclarecimiento de las causas del accidente ocurrido.

Ante la presencia de los medios de comunicación social:

1. El Comandante de la ZODI correspondiente al sitio del suceso será el único autorizado para dar cualquier tipo de información al respecto.

J. De los Testigos

1. Se realizarán las diligencias para tomar una entrevista voluntaria y los datos del domicilio de testigos hábiles que hubiesen estado presentes para el momento de ocurrir el siniestro o que habiten y se encuentren en el lugar donde se efectúa la investigación, a los fines de solicitar mediante la Autoridad legal competente, la comparecencia de los mismos para que aporten todos aquellos elementos de juicio necesarios para el total esclarecimiento del accidente, de conformidad con las previsiones contenidas en el Código Orgánico de Justicia Militar y el Código Orgánico Procesal Penal.
2. Cuando sea necesario, el Presidente de la Junta coordinará con la Autoridad Legal competente, que durante la diligencia de remoción de

OB
CSBO/

...