

# INFORME FINAL

*EXPEDIENTE 040/2009*

## **ACCIDENTE AÉREO**

**AERONAVE MARCA BRITTEN NORMAN,  
MODELO BN2A6, MATRÍCULA YV212T,  
EXPLOTADOR ISLAS AVIATION SERVICES,  
CATIA LA MAR, ESTADO VARGAS  
REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
16 DE AGOSTO DE 2008, HORA 22:35**

## ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**, con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso objeto de la presente investigación, con sus causas y sus consecuencias.

El Anexo 13, derivado del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44), ratificado por la Ley aprobatoria del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 1976 de fecha 22 de febrero de 1977, indica en el Capítulo 3, Generalidades, 3.1 Objetivo de la Investigación, “El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.”

De acuerdo con lo establecido en el art. 97 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009, el objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Este informe consta de cuatro partes:

1. **INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.**
2. **ANÁLISIS.**
3. **CONCLUSIONES.**
4. **RECOMENDACIONES.**

## ÍNDICE

	Página
<b>ABREVIATURAS</b>	iii
<b>SINOPSIS</b>	1
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS</b>	2
1.1 Reseña del vuelo	2
1.1.1 El accidente	2
1.2 Lesiones a personas	3
1.3 Daños a la aeronave	3
1.4 Otros daños	3
1.5 Información sobre el personal	3
1.5.1 Piloto al mando	3
1.5.2 Copiloto	4
1.6 Información sobre la aeronave	4
1.6.1 Aeronave	4
1.6.2 Certificado de Matrícula	4
1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad	4
1.6.4 Registro de mantenimiento	4
1.6.5 Peso y balance	5
1.6.6 Tipo de combustible utilizado	5
1.7 Información meteorológica	5
1.8 Ayudas a la navegación	5
1.9 Comunicaciones	5
1.10 Información sobre el aeródromo	5
1.11 Registradores de vuelo	5
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	6
1.13 Información médica	6
1.14 Incendio	6
1.15 Supervivencia	7
1.16 Ensayos e investigaciones	8
1.17 Información orgánica y de dirección	13
1.18 Información adicional	13
1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces	14
<b>2. ANÁLISIS</b>	14
<b>3. CONCLUSIONES</b>	15
3.1 Hechos definidos	15
3.2 Causa	15
<b>4. RECOMENDACIONES</b>	16

## LISTA DE ABREVIATURAS:

AIS	Servicio de Información Aeronáutica
ARO	Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo
ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
CG	Centro de Gravedad
°C,F,M,T	Grados Centígrados, Fahrenheit, Magnético y Verdadero
FL	Nivel de vuelo
Ft	Pies (medida de altitud)
Gls	Galones (medida de capacidad)
HLV	Hora Legal de Venezuela
Hp	Caballos de Fuerza (medida de potencia)
Hrs	Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico
In	Pulgadas (medida)
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
JIAA	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación (Venezuela)
JP1	Combustible utilizado en motores a turbina
kg	Kilogramo (medida de peso)
Kts	Nudos (medida de velocidad)
Lbs	Libras (medida de peso)
lts	Litros (medida de capacidad)
m	Metros (medida de distancia)
min	Minutos (medida de tiempo)
NM	Millas náuticas (Medida de distancia)
OMAC	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada
QNH	Indicación de medida de presión - sobre el nivel medio del mar
QRH	Libreta de Referencia Rápida
Qts	Cuartos de galón (medida de capacidad)
Rpm	Revoluciones por minuto
TMA	Control de Área Terminal
TSN	Tiempo desde nuevo
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento
TT	Tiempo Total
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VMC	Condiciones meteorológicas visuales
VFR	Reglas de vuelo visual

## **SINOPSIS:**

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil del Ministerio del Poder Popular para Transporte y Comunicaciones, presenta el informe final correspondiente a la investigación realizada con ocasión del accidente ocurrido con la aeronave YV212T, de la empresa de servicios de transporte aéreo, ISLAS AVIATION SERVICES, C.A., ocurrido en la ruta SVRS – SVMII, el día 16 de agosto de 2009, aproximadamente a 2NM de la pista 09/27 del Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía, estado Vargas.

El accidente fue informado por el Centro Coordinador de Rescate del Aeropuerto de Maiquetía, a la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil como organismo encargado de la investigación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 99 de la Ley de Aeronáutica Civil vigente de la República Bolivariana de Venezuela, y la Junta a su vez produjo la notificación del mismo a través del formulario JIAA/NAI N° 040/2009, el cual se hizo llegar a los organismos correspondientes (fabricante y OACI).

Nota. A los efectos del presente informe, se utilizará de preferencia la indicación horaria en tiempo universal coordinado UTC (Z), en formato de 24 horas, todas las alturas serán en referencia al nivel medio del mar (MSL) y todos los rumbos en referencia al norte magnético, a menos que expresamente se indique otra cosa.

El 16 de agosto de 2009, la aeronave marca Britten Norman, modelo BN2A-6, serial número 171, matrícula YV212T cubría la ruta aeródromo de Los Roques (SVRS) – Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVMII), en la realización de un vuelo no regular, como parte de un paquete turístico de fin de semana.

El vuelo transcurrió sin inconvenientes hasta la fase de aproximación al TMA de Maiquetía, durante la cual se produce el apagado en secuencia de ambos motores durante la ejecución de una aproximación directa, autorizada por el control de aproximación luego que se produjera el apagado del primer motor.

Tan pronto se produjo el apagado del segundo motor, el piloto al mando realizó un amaraje en una bahía cercana a la población de Catia La Mar. El rescate de los ocupantes se llevó a cabo por pescadores de embarcaciones de la zona.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El día 16 de agosto de 2009, la aeronave marca BRITTEN NORMAN, modelo BN2A-6, realizaba un vuelo desde el aeródromo de Los Roques, Dependencias Federales (SVRS), con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI) de la ciudad de Maiquetía, estado Vargas, cubriendo una distancia de 82NM, con una altura de 6000ft.

Durante la fase de aproximación, fue autorizado por el Control de Aproximación a descender a 1500ft e instruido a realizar una espera visual al norte de la estación, en el radial 010 a una distancia de 7NM, durante aproximadamente 8 minutos, ejecutando dos (2) circuitos de espera estándar a una altura de 1500ft.

Posteriormente, fue autorizado a proceder hasta 5NM, descender hasta 1000ft y a realizar una nueva espera, esta vez de aproximadamente 6 minutos, con otros dos (2) circuitos de espera a una distancia de 5NM, manteniendo la altura de 1000ft, antes de incorporarse a la línea de aproximación final, maniobras indicadas por el control de aproximación para establecer su secuencia como número siete (7) y mantener la debida separación con un vuelo comercial que aproximaba a 14NM en el localizador.

Luego de ser autorizado para virar hacia la izquierda para la aproximación final, al momento de iniciarlo, se produce el apagado del motor N°1, procediendo a embanderar la hélice respectiva y a declarar la emergencia al control de aproximación. Inmediatamente fue instruido a proceder directo a final desde su posición e interrogado por la necesidad de algún servicio en tierra, siendo negativa su respuesta e informando de manera inmediata, que se producía el apagado del motor N°2.

El piloto al mando, considerando la distancia, la velocidad, la altura (que para ese momento era de 600ft aproximadamente), la presencia de edificaciones aledañas al cono de aproximación y que se encontraba aun sobre el mar, toma la decisión de realizar el amaraje en las cercanías del club Puerto Viejo, en el área de Catia la Mar. Una vez completada satisfactoriamente la maniobra, las embarcaciones cercanas a la bahía, procedieron a rescatar a los ocupantes a medida que fueron saliendo de la aeronave.

#### 1.1.1 El accidente

El accidente se produce durante la fase de aproximación final, debido al apagado súbito y consecutivo de ambos motores, durante la incorporación en secuencia para el aterrizaje.



## 1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	0	0	0
Graves	0	0	0
Leves	0	3	n/a
Ninguna	1	6	n/a

## 1.3 DAÑOS A LA AERONAVE:

Como consecuencia del impacto con el agua, la parte frontal del fuselaje de la aeronave, incluyendo la estructura y el plexiglás, resultó con daños de importancia.

## 1.4 OTROS DAÑOS

No se produjeron otros daños como consecuencia del accidente.

## 1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: venezolana

Edad: 67 años

Tipo de Licencia: Piloto Transporte Línea Aérea - Avión



Fecha de Expedición: 29/11/04  
Certificado de Aptitud Psico-Física, Fecha de Vencimiento: 30/11/2009  
Restricciones Médicas: Uso de lentes correctivos  
Habilitaciones: Vuelo Instrumental, Multimotores Terrestres, DC-9 Capitán

#### 1.5.2 Copiloto

Esta aeronave está certificada para un solo piloto.

### 1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE:

#### 1.6.1 Aeronave

Marca: BRITTEN-NORMAN LTD  
Modelo: BN2A-6  
Serial: 171  
Matrícula: YV212T  
Año de Fabricación: 1970  
Certificado Tipo: A17EU  
Peso Máximo de Despegue: 6.200 Lbs.  
Capacidad de combustible: 137 Gal (514lts)  
Tripulación: 1  
Pasajeros (capacidad): 9  
Horas totales de la Aeronave: 10.187,37 Hrs al 05/06/09  
Última inspección de Mantenimiento: 100 horas al 02/06/09

NOTA: Esta aeronave es empleada para transporte de pasajeros, carga y correo.

#### 1.6.2 Certificado de matrícula

Número: 3195  
Fecha de Expedición: 22/04/2009

#### 1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad

Número: 5331  
Fecha de Expedición: 01/07/2009  
Tipo: Especial / **Normal** / Restringido / Transporte  
Empleo: Transporte de pasajeros carga y correo.

#### 1.6.4 Registro de mantenimiento

Horas totales de la aeronave (casco) (TSN): 10.187,37 al 02/06/09  
Última Inspección de mantenimiento: 100 horas

#### 1.6.5 Peso y balance

Peso vacío: 4120 Lbs.  
Peso máximo de despegue: 6.200 Lbs.  
Capacidad de combustible: Gls/Lts: 514 Kgs./Lbs.: 137



La aeronave se encontraba cargada dentro de los parámetros permitidos para el vuelo proyectado.

1.6.6 Tipo de combustible utilizado  
AVGAS 100/130

## **1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

No es relevante para esta investigación

## **1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN**

No son relevantes para esta investigación

## **1.9 COMUNICACIONES**

Se realizaron satisfactoriamente para la coordinación con el Control de Aproximación de Maiquetía.

## **1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO:**

### **1.10.1 Información general**

Nombre: "Simón Bolívar"

Designador: SVMI

Coordenadas: 10 36 23 N / 066 59 22 W

Orientación de la Pista(s): 10/28 y 09/27

Superficie de la Pista: Concreto y asfalto

Dimensiones: 3.500 X 45 m / 3.000 X 60 m

Elevación: 235 Ft / 110 Ft

Servicios Terrestres: Aduana, Sanidad, AIS, ARO, MET, ATS, Combustible, Seguridad.

Horario de Servicio: 24 horas.

### **1.10.2 Área Geográfica**

Región norte-central de Venezuela.

## **1.11 REGISTRADORES DE VUELO:**

La aeronave no estaba equipada con un registrador de datos de vuelo o con un registrador de voz del puesto de pilotaje. La reglamentación pertinente no exigía transportar uno u otro de los registradores.

### 1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave resultó con daños importantes como consecuencia del amaraje y posteriormente, durante su extracción del agua resultó totalmente destruida.



### 1.13 INFORMACIÓN MÉDICA

Los ocupantes de la aeronave que resultaron afectados durante la salida de la aeronave, fueron trasladados a los centros asistenciales más cercanos y dados de alta sin otras complicaciones.

### 1.14 INCENDIO

Dadas las características del accidente, no se produjo incendio.

## 1.15 SUPERVIVENCIA

Tan pronto se tuvo conocimiento del accidente, a través de representantes del Centro de Rescate, localizado en el edificio ATC, del aeropuerto de Maiquetía (SVM), se solicitó la información correspondiente al suceso que ocupa esta investigación.

Posteriormente al rescate de los pasajeros, se hizo presente personal de los Bomberos Aeronáuticos y del Servicio de Guardacostas “La Guaira”, quienes se encargaron de la atención de los ocupantes de la aeronave y del resguardo y custodia de la misma, respectivamente. Una vez que se hizo presente la comisión de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, se recibió mediante un acta de entrega, material recuperado de la aeronave siniestrada, del cual sólo se mantuvo en custodia de la JIAAC, siete (7) salvavidas para su posterior verificación.



Se verificó que los seriales de los chalecos anteriormente referidos, estaban dentro del período de aeronavegabilidad correspondiente.

## 1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Tan pronto se tuvo acceso en tierra a la estructura de la aeronave, se verificó la integridad de las secciones de los planos correspondientes a los tanques de combustible y a las tapas de las tomas respectivas, constatando que estas últimas se encontraban colocadas y ajustadas y que no se apreciaba daño en el área de los tanques. Se procedió entonces a verificar la cantidad de combustible remanente en ambos lados, pudiendo constatar su ausencia total.



No obstante a que no hubo reporte del piloto en cuanto a falla en los motores, previa al apagado de éstos, se procedió a realizar inspecciones a sus elementos principales, con el fin de descartar alguna falla en su funcionamiento.

Para asegurar la objetividad en la realización de las experticias, se solicitó la presencia de representantes, tanto de la empresa ISLAS AVIATION SERVICES, C.A., como de la OMA-052, AEROSERVICIOS DAYTONA C.A.

Las pruebas y experticias realizadas, se limitaron a verificación de compresión en los cilindros, verificación del estado de las bujías, condición de las bombas de combustible y verificación de magnetos.





A pesar de la acción del agua salada sobre estos componentes, fue posible establecer su condición de operatividad para el momento del accidente, con la excepción de los magnetos, cuyo estado no permitió llegar a alguna determinación, más allá del hecho que no hubo reporte de algún mal funcionamiento reciente.



Se procedió a retirar todas las bujías de ambos motores, a los fines de permitir el movimiento con relativo poco esfuerzo del cigüeñal de los motores. Debido al daño presentado en uno de los impulsores de los martillos de las válvulas (push rod), no fue posible girar completamente el motor N° 2.



Se pudo constatar que se producía la compresión en los cilindros que fue posible verificar.







No fue posible establecer la operatividad de los magnetos para el momento de su desensamble, en razón del deterioro producido por la acción de la sal contenida en el agua de mar.





La verificación de las bombas de combustible se circunscribió a su integridad y al estado de operatividad del diafragma de las mismas



## 1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

Las oficinas comerciales de empresa ISLAS AVIATION SERVICES, C.A., se encuentran en la avenida La Estancia, Centro Comercial Ciudad Tamanaco, Nivel C-2, Sector Yarey, Oficina M3-33, de la urbanización Chuao en Caracas.

Es una empresa de reciente data, cuyo objeto es el transporte no regular de pasajeros, aun cuando no pudo constatarse de manera oficial su capacidad y competencia para el desarrollo de esta actividad.

En cuanto al requerimiento de información manejada por la Autoridad Aeronáutica, tanto en esta como en otras ocasiones, no ha sido posible obtener de manera eficaz y oportuna, ni la solicitada como soporte para la investigación realizada, ni aquella que por disposición normativa debería facilitar para la atención adecuada de la ocurrencia de eventos que así lo amerite.

## 1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

Durante la entrevista con el piloto al mando, se obtuvo información en referencia a la operación de transporte de pasajeros, bajo la modalidad de vuelos a demanda, que se llevaba a cabo desde la llegada y puesta en operación de dos aeronaves del mismo tipo, por parte de la empresa “Islas Aviation Services C. A.”. Es así que se conoció que desde hacía un mes y medio se realizaba de la misma manera, reabasteciendo totalmente la capacidad de combustible de la aeronave, suficiente para las cuatro horas y media (04:30) que indica el manual de la misma, y realizaban dos (2) vuelos de ida y vuelta a los roques, cubriendo 83 NM en cada pierna volada. De igual manera, se obtuvo información que sólo el indicador de combustible del lado derecho se encontraba operativo, por lo que en referencia al otro tanque era operado “por estimación”. El motor izquierdo fue el primero en apagarse. Adicionalmente, manifestó que solamente hacía el chequeo de combustible en el primer vuelo y que a su parecer, debieron haber sustraído combustible de la aeronave mientras se encontraba estacionada en el aeropuerto de Maiquetía.

Con referencia a la operación de transporte realizada, algunos de los pasajeros del accidentado vuelo, manifestaron en sus declaraciones, la manera irregular y poco ordenada, en la que se distribuyeron los pasajeros para el retorno desde Los Roques a Maiquetía.

Posteriormente, y dada la naturaleza del vuelo efectuado, traslado de pasajeros de un paquete turístico “full day” ofertado por la empresa “Ecoaventura Turística S.M. C.A.”, se procedió a solicitar a la Autoridad Aeronáutica, copia de las autorizaciones emitidas por ese instituto para la operación de la aeronave objeto de esta investigación, propiedad de la empresa “Islas Aviation Services C.A.”, recibiendo de la Gerencia General de Transporte Aéreo, información que “no reposa ninguna

documentación que acredite a la citada empresa a realizar operaciones comerciales”.

Este tipo de operación, se encuentra enmarcado dentro de las previsiones de la Regulación Aeronáutica Venezolana (RAV) 135, REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN DE TRANSPORTISTAS AÉREOS EN OPERACIONES COMPLEMENTARIAS Y A DEMANDA, por lo que es menester la certificación de la capacidad y la competencia de las empresas aéreas que procuren la realización de estas actividades, como garantía de una operación segura y en resguardo de los derechos de los usuarios.

### 1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES Y EFICACES

Dada las características del accidente, solo se recurrió a inspecciones visuales y pruebas de funcionalidad de diferentes componentes de los motores, así como a constataciones de las condiciones de algunos sistemas.

## 2. ANÁLISIS

Con base en las evidencias y testimonios recabados, en las pruebas y verificaciones efectuadas y en los análisis y determinaciones llevadas a cabo, fue posible establecer lo siguiente:

Según los datos disponibles, el vuelo transcurrió con normalidad hasta la fase de aproximación, ya que durante ésta y siendo las 22:17, fue instruido a efectuar tres (3) procedimientos de espera visual, los dos primeros a 15 NM y 1.500ft durante seis (6) minutos. Cuatro minutos después, cuando se encontraba a 5 NM, fue instruido a realizar una tercera espera durante cinco (5) minutos adicionales.

Luego de esto, la aeronave procedió hacia el oeste (W) para seguir a un tránsito que se encontraba a 3NM, antes de TACOA, con 2.000ft, siendo número dos en secuencia para el aterrizaje.

Momentos después, siendo las 22:34, el piloto al mando reportó “estamos perdiendo un motor, aparentemente por combustible”. En ese momento, procedió directo a la estación. A las 22:36, reportó “no voy a llegar, voy a amarizar, estoy perdiendo el otro motor”. A partir de este momento se activó el Plan de Emergencia y se le solicitó confirmación de las personas a bordo. Segundos más tarde, el piloto al mando indicó “me voy a tirar aquí en Puerto Viejo”.

En el área del accidente, posterior al rescate de la aeronave, se procedió a la verificación de presencia de combustible AV-GAS, tanto en los depósitos en las alas, como en las líneas de distribución respectivas, constatándose que no había combustible.

Luego de la verificación de la condición de las bombas de combustible, de las bujías, de los magnetos, del movimiento libre del conjunto de componentes internos de las plantas propulsoras y el chequeo por compresión de los cilindros, se descartaron fallas mecánicas.

En ninguna de las entrevistas realizadas al piloto al mando, se hizo mención de la realización de procedimientos de re-encendido de motor, lo que en una operación normal, es una de las acciones que se espera realice la tripulación.

### 3. CONCLUSIONES

#### 3.1 Hechos definidos

El piloto al mando contaba con la licencia y sus habilitaciones correspondientes, así como el certificado de aptitud psico-física vigentes para el momento del accidente, por lo que se considera que estaba calificada para el vuelo, en acuerdo a las regulaciones aplicables.

La aeronave había sido mantenida según plan de mantenimiento aprobado y contaba con un certificado de aeronavegabilidad vigente, por lo cual se considera que no presentaba ningún inconveniente para la realización del vuelo.

No había ninguna información respecto a fallas de la aeronave o mal funcionamiento de los sistemas antes del accidente.

El día del accidente las condiciones meteorológicas eran VMC, favorables para las operaciones bajo reglas visuales.

La operación de transporte aéreo no regular que efectuaba la empresa ISLAS AVIATION SERVICES, no estaba soportada por la correspondiente certificación de la Autoridad Aeronáutica, en acuerdo a lo estipulado por las Regulaciones Aeronáuticas 119 y 135.

La verificación de la cantidad de combustible disponible, no se realizó antes del último vuelo.

#### 3.2 Causa

Dadas las circunstancias en las que se produjo el accidente, es posible concluir que la causa del accidente fue el apagado repentino y secuencial de ambos motores, por la ausencia total de combustible al momento del accidente.

La falta de verificación durante el pre-vuelo, del combustible necesario para la realización de los vuelos planificados para el día del accidente, permite establecer el **Factor Humano** como factor causal del accidente.



#### 4. RECOMENDACIONES

Esta Junta Investigadora hace del conocimiento del lector que las recomendaciones que se ofrecen a continuación, persiguen un carácter estrictamente administrativo, sin que las conclusiones generen presunción de culpas, reflejado a través de las medidas de prevención recomendadas, la finalidad de prevenir la recurrencia de las causas que produjeron el accidente, indicadas con base en:

El capítulo 3, del Anexo 13 de la OACI, que indica textualmente: *“El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes, el propósito de esta actividad no es determinar la culpa o responsabilidad”*

El capítulo 5 del mismo anexo, aparte 5.4.1, que establece lo siguiente: *“Recomendación - Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o responsabilidad debería ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones del presente anexo”*.

El artículo 97 de la Ley de Aeronáutica Civil que indica: *“El objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico”*.

Por todo lo anterior, esta Junta Investigadora presenta las siguientes recomendaciones:

##### **A la Gerencia de Operaciones de la empresa Islas Aviation Services C.A.:**

**040/2009GOE1.-** Se recomienda implementar las sesiones de instrucción que sean requeridas, a los fines de asegurar que las tripulaciones efectúen adecuadamente, las rutinas de planificación y las verificaciones requeridas, antes de iniciar las operaciones propias del vuelo.

**040/2009GOE2.-** Garantizar el correcto desarrollo de las operaciones en tierra acorde a las regulaciones respectivas (RAV 135, 139), en cuanto a embarques y desembarques irregulares, mediante la designación de personal debidamente adiestrado para la guía y conducción de los pasajeros.

**040/2009GOE3.-** Cumplir con el Proceso de Certificación de Explotador de Servicios de Transporte Aéreo bajo la RAV135, a los fines de constatar la capacidad y la competencia requerida para efectuar este tipo de operación.

**Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil:**

**040/2009AA1.-** Agilizar la ejecución apropiada de los procedimientos que garanticen la efectiva remisión de la información que en cada caso se requiera, en cumplimiento de lo estipulado en la Ley de Aeronáutica Civil.

**040/2009AA2.-** Realizar los correctivos que garanticen que, por su carácter de servicio público, las operaciones de transporte aéreo sean ejecutadas por empresas que cuenten con la aptitud y la certificación necesarias para realizarlas en condiciones seguras, en acuerdo a lo estipulado en el artículo 66 de la Ley de Aeronáutica Civil y las Providencias Administrativas pertinentes.

**040/2009AA3.-** Garantizar el correcto desarrollo de las operaciones en tierra, acorde a la regulación aeronáutica venezolana 135 y 139, en lo atinente a embarques y desembarques de aeronaves, mediante la designación de personal calificado para supervisar los procedimientos establecidos para estas operaciones.

Para lograr el objetivo final de la investigación de accidentes, haciendo una efectiva labor de prevención, se requiere el compromiso del destinatario de las recomendaciones de seguridad, a los fines de suministrar a esta Junta Investigadora, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.