

CIAA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

CONTENIDO

1. Constitución.
2. Legislación.
3. Financiación.
4. Personal.
5. Equipo.
6. Dificultades y Necesidades
7. ICAO - RAIO

1. CONSTITUCION

- Ley N° 24882 del 30 de Julio de 1988.
La Investigación de Accidentes estaba a cargo de la Dirección General de Transporte Aéreo, a quien le correspondía la investigación y determinación de las causas de los accidentes de aeronaves civiles.
- Ley N° 27261 del 10 de Mayo del 2000.
- RM N° 171-2001-MTC/15.01 del 20 de Abril del 2001, se constituye la CIAA nombrándose tres miembros.
- RM N° 044-2002-MTC/15.01 del 23 de Enero del 2002, se constituye la CIAA como **un órgano permanente e independiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de dependencia directa del Ministro de Transportes y Comunicaciones.**

La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación se constituye por Resolución Ministerial del MTC y está integrada por cinco (05) miembros debidamente capacitados:



2. LEGISLACION

- Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, Título XV
- Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, Título XV
- Anexo Técnico de la CIAA
- Reglamento CIAA

3. FINANCIACION

- La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación - CIAA fue constituida mediante Resolución Ministerial N°171-2001-MTC/15.01 del 20 de Abril de 2001. Mediante Resolución Ministerial N° 044-2002-MTC/15.01 de 23 Enero de 2002 se adecuó la conformación de la CIAA al artículo 304º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil 27261.
- En Abril de 2004 el MTC creó la meta presupuestaria para la CIAA asignándole un **presupuesto anual variable proveniente de Recursos Ordinarios** (Ministerio de Economía y Finanzas- MEF). En el año 2005, el presupuesto asignado proveniente de Recursos Ordinarios permitió atender los accidentes e incidentes graves ocurridos en este periodo. Sin embargo, en el año 2006 el Presupuesto Inicial proveniente de Recursos Ordinarios fue insuficiente por lo que se presentó una solicitud de asignación de demanda adicional debidamente sustentada, que fue atendida a través de Recursos Directamente Recaudados.
- Así mismo, todos los años se realizan trámites con la Oficina General de Administración a fin de que autoricen la asignación de un **Fondo para Pagos en Efectivo**, para atender necesidades del Equipo de Respuesta Temprana de la CIAA, sujeto a disponibilidad en el presupuesto anual asignado.

3. FINANCIACION

- Parte de la financiación suplementaria para la investigación de accidentes o incidentes graves, se logra mediante la ejecución de la cláusula AVN76 de la póliza de seguros de los operadores.

4. PERSONAL

- La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación es un órgano permanente e independiente de la DGAC. Se constituye por Resolución Ministerial del MTC y está integrada por cinco (05) miembros debidamente capacitados:
 - Un representante del Ministro, quien actuará como Presidente.
 - Un abogado designado para tal efecto, quien actuará como Secretario.
 - Un (01) especialista en operaciones aéreas.
 - Un (01) especialista en aeronavegabilidad.
 - El Jefe del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento.
-
- La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación puede considerar la inclusión de personal adicional especializado que sea requerido, para que forme parte de la investigación, entre los cuales se encuentran:
 - Un especialista en control de tránsito aéreo.
 - Un especialista en meteorología.
 - Un médico especialista en patología de aviación.
 - Un médico especialista en medicina de aviación.

4. PERSONAL - Instrucción

- Adicionalmente la CIAA cuenta con dos Investigadores, uno de operaciones y uno de aeronavegabilidad, los cuales junto a los Miembros de la Comisión actúan en caso de ocurrir algún accidente o incidente grave.
- Todo el personal de la CIAA (técnico y administrativo) es instruido inicialmente en las políticas y procedimientos de la Comisión.
- La CIAA ha desarrollado su programa de instrucción basado en la Cir. 298, Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación de la OACI.
- Este programa permite el envío de todos los Investigadores a realizar estudios y estandarización en la National Transportation Safety Board Training Center.

5. EQUIPO

- El instrumental de trabajo de los Investigadores de la CIAA es estándar y ha sido basado en el Apéndice del Capítulo 2 del Doc 9756, Parte I, de la OACI.
- En el caso de la vestimenta, esta varia dependiendo de la zona donde ha ocurrido el accidente o incidente grave.
- Los Investigadores cuentan con todas las vacunas requeridas que les permita entrar en cualquier área o zona de nuestro territorio.
- Las investigaciones se llevan a cabo tomando en consideración la información contenida en la Cir. 315, “Riesgos en los lugares de accidentes de aviación”, de OACI.
- Debido a los riesgos y a la naturaleza de la labor que realizan, los Investigadores de la CIAA estos cuentan con las respectivas pólizas de seguro de atención medica y de riesgos.

5. EQUIPO - Comunicaciones

- Las comunicaciones entre el personal de investigadores en el área del accidente o incidente grave, varían de acuerdo a las características del suceso y/o al tipo de terreno o situación, generalmente se llevan a cabo con equipos de radio VHF portátiles o radios GMRS.
- Las comunicaciones externas, cuando sean requeridas, se llevan a cabo mediante equipos de comunicación satelital y línea fija. Próximamente se esta llevando la adquisición de un par de unidades Iridium Go! Las cuales convierten a cualquier Smartphone en un teléfono satelital!



5. EQUIPO - Transporte

- El transporte del personal de Investigadores hacia el área del suceso, varia de acuerdo a la zona donde ocurrió el evento y a la complejidad y gravedad del mismo.
- El traslado se puede llevar a cabo mediante la movilidad del MTC, la obtención de pasajes aéreos, llevar a cabo acuerdos entre la CIAA y la línea aérea para la facilitación del traslado de los investigadores, gestionar el traslado directamente con la DGAC para facilitar el transporte de los investigadores y finalmente coordinar directamente con el operador para la facilitación de los medios de transporte a través de su póliza de seguro.
- Los Investigadores pueden hacer uso de cualquier tipo de aeronave, embarcación o medio de transporte para llegar a la zona del evento.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

6. DIFICULTADES Y NECESIDADES

- La mayor y principal dificultad es la amplia variedad de zonas climáticas del territorio Nacional, el cual presenta ambientes tales como desiertos, la Cordillera de Los Andes y la selva. Esta diversidad puede llegar a hacer muy complicado desde el traslado hacia la zona del accidente, así como la investigación y recuperación de los restos debido a las dificultades logísticas que se presentan.
- Se requiere el establecimiento de un laboratorio de CVR y DFDR y lugares de almacenamiento para los restos de las aeronaves involucradas en investigaciones.











7. ICAO – RAIO - VISION

- a) Organismo con una clara definición de su misión, organización, funciones y responsabilidades.
- b) Creada sobre una base jurídica en que se indique claramente la situación jurídica y el nivel de responsabilidades en los Estados miembros.
- c) Que este adecuadamente financiado, con profesionales capacitados, independientes e imparciales encargados de la investigación de accidentes e incidentes de aviación dentro de la región;
- d) Organización independiente y libre de toda interferencia o presión política o de otra índole, en las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación que se llevan a cabo en los Estados miembros.
- e) Con una amplia cooperación y colaboración entre los Estados miembros, con respecto a la investigación de accidentes e incidentes de aviación;
- f) Que todos los accidentes e incidentes de aviación que ocurran en los Estados miembros sean objeto de una investigación que cumpla estrictamente con las disposiciones del Anexo 13 de la OACI, y normatividad conexas.
- g) Que promueva un enfoque sistémico global para la realización de investigaciones de accidentes e incidentes, centrándose en la aplicación eficaz de los SARPS correspondientes;

7. ICAO – RAIO - VISION

- h) Que cuente con reglamentos, políticas y procedimientos comunes y normalizados en materia de investigación de accidentes e incidentes
- i) Que ayude a los Estados miembros a cumplir con las obligaciones y responsabilidades de investigación de accidentes e incidentes en el marco del Convenio de Chicago.
- j) Que contribuya a fortalecer el marco institucional regional para la seguridad operacional de la aviación y la asistencia en la preparación de un marco normativo armonizado para la región;
- k) Que cuente con un sistema de información que facilite el acceso a la información relacionada con la seguridad operacional y decisiva para la seguridad operacional dentro de la región, teniendo en cuenta las orientaciones contenidas en el Adjunto E al Anexo 13.
- l) Que fortalezca el marco institucional regional para la investigación de accidentes e incidentes entre los Estados miembros;
- m) Que cuente con un sistema regional de intercambio de información para mejorar el acceso a la información relacionada con la seguridad operacional que esté protegida de conformidad con la orientación proporcionada en el Adjunto E al Anexo 13.

7. ICAO – RAIO - COOPERACION

- a) La CIAA podría contribuir a la Organización con personal altamente especializado y calificado en la labor de Investigación de accidentes e incidentes de aeronaves, en todas sus modalidades.
- b) Así también con personal especializado y experimentado para proveer instrucción AIG a los Estados que así lo requieran.

MUCHAS GRACIAS!