



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

**TERCERA REUNIÓN DE AUTORIDADES AIG DE
SUDAMÉRICA**

(AIG-SAM/3)

INFORME FINAL

LIMA, PERU, DEL 07 AL 09 DE MARZO DE 2016

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y duración de la Reunión	ii-1
ii.2 Ceremonia inaugural	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión	ii-1
ii.4 Idiomas de trabajo	ii-1
ii.5 Horario y modalidad de trabajo.....	ii-1
ii.6 Orden del Día	ii-2
ii.7 Asistencia	ii-3
ii.8 Conclusiones y decisiones.....	ii-3
ii.9 Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones	ii-4
Lista de participantes	iii-1
Información de contacto	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día	1-1
<i>Aprobación del Orden del Día y horario para la reunión</i>	
Cuestión 2 del Orden del Día	2-1
<i>Revisión y firma del Acuerdo de cooperación AIG entre los Estados del ARCM</i>	
a) <i>Propuesta del Acuerdo de cooperación AIG entre los Estados del ARCM</i>	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
<i>Revisión de los reglamentos AIG</i>	
a) <i>Propuestas de enmienda del Reglamento AIG del Estado</i>	
b) <i>Propuestas de enmienda del LAR 113</i>	
Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
<i>Revisión del manual de procedimientos AIG del ARCM</i>	
a) <i>Propuestas de enmienda del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM</i>	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
<i>Revisión del programa de instrucción AIG del ARCM</i>	
a) <i>Propuestas de enmienda del programa de instrucción AIG del ARCM</i>	

Contenido	Página
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
<i>Revisión de los procedimientos para la implantación del Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM</i>	
a) <i>Propuesta sobre los procedimientos para la implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM.</i>	
Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
<i>Investigación de los incidentes que no son graves</i>	
a) <i>Rol de los organismos involucrados en la investigación de los incidentes que no son graves</i>	
Cuestión 8 del Orden del Día	8-1
<i>Aprobación del programa de actividades del ARCM para el 2016</i>	
a) <i>Propuesta sobre el programa de actividades del ARCM para el 2016</i>	
Cuestión 9 del Orden del Día	9-1
<i>Certificación del investigador multinacional del ARCM de Sudamérica</i>	
a) <i>Propuesta del manual para la certificación como investigador multinacional del ARCM de Sudamérica</i>	
Cuestión 10 del Orden del Día	10-1
<i>Otros asuntos</i>	
a) <i>Revisión de la propuesta de la página web del ARCM</i>	
b) <i>Revisión de las propuestas del logo tipo del ARCM</i>	
c) <i>Propuesta de la sede para las reuniones del Comité Ejecutivo del ARCM</i>	
d) <i>Revisión de la propuesta del manual de organización y planificación del ARCM</i>	
e) <i>Revisión de la propuesta del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM</i>	
f) <i>Avances del programa de actividades del ARCM 2016</i>	
g) <i>Propuesta de incorporación de la BEA y NTSB como miembros del ARCM en calidad de observadores especiales</i>	

RESEÑA

ii.1 Lugar y duración de la Reunión

La Tercera Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica (AIG-SAM/3) se llevó a cabo en las instalaciones de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en la ciudad de Lima, Perú, del 7 al 9 de marzo de 2016.

ii.2 Ceremonia inaugural

El Sr. Oscar Quesada, Sub Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI y el señor Marcus Costa, Jefe de la Sección AIG de la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) dieron la bienvenida a los participantes. Por su parte la señora Ana Pamela Suárez, Presidenta del Comité Ejecutivo del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica y de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de Argentina, pronunció el discurso de apertura e inauguró oficialmente la Reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión AIG-SAM/3 se llevó a cabo con la participación de la señora Ana Pamela Suárez, Presidenta del Comité Ejecutivo del ARCM de Sudamérica y de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de Argentina. El Sr. Marcelo Ureña, Oficial Regional de Seguridad Operacional de la Oficina Sudamericana de la OACI, el señor Marcio Abreu, Especialista AIG de Brasil y el Sr. Daniel Barafani, Jefe del Departamento de Investigación Operativa de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de Argentina, actuaron como co-secretarios de la Reunión. El Sr. Adolfo Iriarte Navas, Jefe AIG de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, fue elegido como Presidente de la Reunión.

ii.4 Idiomas de trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés, y se contó con interpretación simultánea. Las notas de estudio, las notas de información y el informe preliminar de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

ii.5 Horario y modalidad de trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 17:30 horas, con períodos de intermedio requeridos. La Reunión se llevó a cabo en sesión plenaria. Al término de la misma, la Secretaría preparó un informe preliminar para consideración de la Reunión, donde se determinaron las medidas a tomarse y los acuerdos a seguirse.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1 del Orden del Día: Aprobación del Orden del Día y horario para la reunión

Cuestión 2 del Orden del Día: Revisión y firma del Acuerdo de cooperación AIG entre los Estados del ARCM

- a) Propuesta del Acuerdo de cooperación AIG entre los Estados del ARCM

Cuestión 3 del Orden del Día: Revisión de los reglamentos AIG

- a) Propuesta de enmienda del Reglamento AIG del Estado
- b) Propuesta de enmienda del LAR 113

Cuestión 4 del Orden del Día: Revisión del manual de procedimientos AIG del ARCM

- a) Propuestas de enmienda del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM

Cuestión 5 del Orden del Día: Revisión del programa de instrucción AIG del ARCM

- a) Propuesta de enmienda del programa de instrucción AIG del ARCM

Cuestión 6 del Orden del Día: Revisión de los procedimientos para la implantación del Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM

- a) Propuesta sobre los procedimientos para la implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM

Cuestión 7 del Orden del Día: Investigación de los incidentes que no son graves

- a) Rol de los organismos involucrados en la investigación de los incidentes que no son graves

Cuestión 8 del Orden del Día: Aprobación del programa de actividades del ARCM para el 2016

- a) Propuesta sobre el programa de actividades del ARCM para el 2016

**Cuestión 9 del
 Orden del Día:**

Certificación del investigador multinacional del ARCM de Sudamérica

- a) Propuesta del manual para la certificación como investigador multinacional del ARCM de Sudamérica

**Cuestión 10 del
 Orden del Día:**

Otros asuntos

- a) Revisión de la propuesta de la página web del ARCM
- b) Revisión de las propuestas del logo tipo del ARCM
- c) Propuesta de la sede para las reuniones del Comité Ejecutivo del ARCM
- d) Revisión de la propuesta del manual de organización y planificación del ARCM
- e) Revisión de la propuesta del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM.
- f) Avances del programa de actividades del ARCM 2016
- g) Propuesta de incorporación de la BEA y NTSB como miembros del ARCM en calidad de observadores especiales

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 11 Estados de la Región SAM y un Estado observador, con un total de 26 delegados, como se indica en la lista de participantes.

ii.8 Lista de conclusiones

Número	Título	Página
AIG-SAM/3-01	Firma del Acuerdo de cooperación técnica multinacional entre las Autoridades de investigación de accidentes e incidentes de aviación de los Estados miembros del ARCM de Sudamérica	2-2
AIG-SAM/3-02	Aprobación de la Enmienda 1 de la Primera edición del Reglamento AIG del Estado y LAR 113	3-3
AIG-SAM/3-03	Aprobación de la Enmienda 1 de la Primera edición del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM	4-1
AIG-SAM/3-04	Aprobación de la Enmienda 1 de la Primera edición del programa de instrucción AIG del ARCM	5-2
AIG-SAM/3-05	Aprobación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM	6-3
AIG-SAM/3-06	Conformación de un grupo de tarea del ARCM para que coordine los criterios de intervención de las diferentes autoridades ante un suceso clasificado como incidente que no es grave	7-2
AIG-SAM/3-07	Aprobación del programa de actividades del ARCM para el 2016	8-2
AIG-SAM/3-08	Aprobación de la Primera edición del manual para la certificación como investigador multinacional de accidentes e incidentes del ARCM	9-2

AIG-SAM/3-09	Aprobación de la página Web del ARCM	10-1
AIG-SAM/3-10	Aprobación del logotipo del ARCM	10-1
AIG-SAM/3-11	Sedes para la Cuarta y Quinta Reuniones de las Autoridades AIG de los Estados del ARCM	10-2
AIG-SAM/3-12	Aprobación de la Primera edición del manual de organización y planificación del ARCM	10-3
AIG-SAM/3-13	Aprobación de la Primera edición del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación del ARCM	10-4
AIG-SAM/3-14	Aprobación de las solicitudes de la BEA y NTSB para ser parte del ARCM en calidad de observadores especiales	10-5

ii.9 Lista de notas de estudio y notas de información

Refiérase a la página de internet de la Reunión:

<http://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2016-AIGSAM03>
y/o http://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation_ES.aspx?m=2016-AIGSAM03

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

1. Ana Pamela Suárez
2. Oscar Daniel Barafani
3. Víctor Godoy

BOLIVIA

4. Franz Ronald Tamayo
5. Ernesto Saavedra

BRASIL

6. Dilton José Schuck
7. Marcio Abreu
8. Alexandre Prado Lima

CHILE

9. Alonso Lefno

COLOMBIA

10. Gustavo Adolfo Iriarte Navas
11. Julián Echeverri Valencia

ECUADOR

12. Armando Durán Nuñez

FRANCIA

13. Thierry Loo

GUYANA

14. Paula McAdam

PANAMÁ

15. Robert Katz
16. Eunides Antonio Pérez

PERÚ

17. Fernando Melgar
18. Pedro Avila y Tello
19. Fredy Núñez Munarriz
20. Victor Arcaya
21. Renzo Gallegos Begazo

SURINAME

22. Clifford Themen

URUGUAY

23. Miguel Angel Russo
24. Rubén Villagra

OACI

25. Marcus Costa
26. Marcelo Ureña

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
ARGENTINA		
Ana Pamela Suárez Presidenta de la JIAAC y del ARCM SAM	Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil -- JIAAC	Tel. 5411 43828890 E-mail psuarez@jiaac.gov.ar
Oscar Daniel Barafani Investigador	Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil -- JIAAC	Tel. 5411 1532954023 E-mail obarafani@jiaac.gov.ar
Víctor Godoy	Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil -- JIAAC	Tel. 54 9 11 21795954 E-mail vgodoy@jiaac.gov.ar victorhugogodoy@gmail.com
BOLIVIA		
Franz Ronald Tamayo de la Rocha Director de Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica Civil La Paz, Bolivia	Tel. 715 20448 E-mail ftamayo@dgac.gob.bo
Ernesto Saavedra Ruiz Inspector de Operaciones	Dirección General de Aeronáutica Civil La Paz, Bolivia	Tel. 715 30052 E-mail esaavedra@dgac.gob.bo
BRASIL		
Dilton José Schuck Jefe del CENIPA	CENIPA	Tel. 5561 96548872 E-mail chefia@cenipa.aer.mil.br schuckdjs@cenipa.aer.mil.br
Marcio Abreu Especialista AIG	CENIPA	Tel. 511 611 8686 E-mail mabreu@icao.int
Alexandre Prado Lima Jefe de la División de Operaciones	CENIPA	Tel. 5561 91270108 E-mail pradoalp@cenipa.aer.mil.br lpradoa@hotmail.com
CHILE		
Alonso Lefno Director de Prevención de Accidentes	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. 562 2439 2000 E-mail alefno@dgac.gob.cl
COLOMBIA		
Gustavo Adolfo Iriarte Navas Jefe AIG	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Tel. 57 3175171027 E-mail gustavo.iriarte@aerocivil.gov.co
Julián Echeverri Valencia Investigador AIG	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Tel. 57 3175171162 E-mail: julian.echeverri@aerocivil.gov.co
ECUADOR		
Armando Durán Núñez Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes	DGAC/JIA	Tel. 593 22947428; 57984942953; 57996140517 E-mail aduran@aviacioncivil.gob.ec

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
GUYANA		
Paula McAdam AIG Unit	Guyana Civil Aviation Authority	Tel. 592 225 6822; 592 623 4211 E-mail pmcadam@gcaa-gy.org
PANAMÁ		
Robert Katz Subdirector General	Autoridad Aeronáutica Civil	Tel. (507) 501-9400 ext. 9409 E-mail rkatz@aeronautica.gob.pa
Eunides Antonio Pérez Jefe de Investigación de Accidentes	Autoridad Aeronáutica Civil	Tel. 507 68692253 E-mail eperez@aeronautica.gob.pa
PERÚ		
Fernando Melgar Presidente de la CIAA	CIAA, MTC	Tel. 51 941989127 E-mail fmelgar@mtc.gob.pe
Pedro Avila y Tello Investigador, Operaciones	CIAA, MTC	Tel. 51942133429 E-mail pavila@mtc.gob.pe
Fredy Núñez Munarriz Coordinador Técnico de Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC	Tel. 511 615-7800 Ext. 1195 E-mail fnunez@mtc.gob.pe
Victor Arcaya Inspector de Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC	Tel. 51 984 990 562 E-mail varcaya@mtc.gob.pe
Renzo Gallegos Begazo Jefe Area Gestión Seguridad Operacional	CORPAC	Tel. 511 4141000 Ext 1270 E-mail rpinto@mtc.gob.pe
SURINAM		
Clifford Themen Legal Advisor	CASAS	Tel. 597 434286 E-mail cthemen@casas.sr
URUGUAY		
Rubén Villagra Director de la CIAIA	CIAIA	Tel. 598 9138 3231 E-mail director.ciaia@mdn.gub.uy
Miguel Angel Russo Subdirector de la Escuela Militar de Aeronáutica	FAU	Tel. 598 91383231 E-mail mrusso@fau.mil.uy

OBSERVADORES**FRANCIA**

Thierry Loo Senior Safety Investigator	BEA, Bureau d'Enquête et d'Analyse	Tel. 33149927291; 33623750340 E-mail thierry.loo@orange.fr; pph@bea.fr.org
--	---------------------------------------	--

ORGANISMOS INTERNACIONALES**OACI**

Marcus Araujo da Costa Jefe, Sección de Investigación de Accidentes	Oficina Sede, Montreal	Tel. 1 514 954-8219 ext 8160 E-mail mcosta@icao.int
Marcelo Ureña Logroño Oficial Regional de Seguridad Operacional	Oficina Regional para Sudamérica (SAM)	Tel. 511 6118686 E-mail murena@icao.int

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Aprobación del Orden del Día y horario para la reunión**

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 e invitó a los participantes de la reunión a aprobar la agenda y el horario provisional de la Tercera Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica (AIG-SAM/3). Los participantes de la reunión aprobaron el programa como se presenta en la reseña de este informe y el horario como se presenta en el Adjunto B de la NE/01.

1.2 A continuación la Reunión tomó nota, a través de dos presentaciones, sobre los siguientes temas:

- ✓ Mejora en la protección de los registros de investigación, a cargo del Jefe de la Sección AIG de la OACI; y
- ✓ Avances en la implantación de ARCM, a cargo de la Secretaría.

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Revisión y firma de Acuerdo de cooperación AIG entre los Estados del
ARCM**

2.1 Bajo este asunto de la agenda, el Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM presentó la NE/02 con la propuesta para la revisión y firma del Acuerdo de Cooperación AIG entre los Estados del ARCM.

2.2 Sobre el particular, la Reunión tomó nota que la AIG-SAM/2 acordó el establecimiento del ARCM para que los Estados de Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela puedan facilitar la cooperación técnica multinacional entre sí, y por tanto era necesario disponer de un instrumento jurídico que permita dicha cooperación en el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

2.3 A continuación se informó a la Reunión que la pregunta del protocolo (PQ) AIG 6.115, permite que un Estado que no dispone de personal propio debidamente cualificado o que no sea suficiente, pueda concertar arreglos (p. ej., memorandos de acuerdo) con otros Estados u organizaciones regionales para obtener con prontitud el personal necesario en caso de accidente.

2.4 En el mismo sentido, la PQ 6.122 requiere que un Estado establezca un medio formal, tal como cartas de acuerdo, que defina claramente las prerrogativas y las obligaciones de quienes participan en la investigación, tales como expertos adscritos, representantes acreditados, asesores, observadores y expertos.

2.5 La Reunión concordó que la cooperación estará supeditada a que una autoridad AIG de un Estado miembro lo solicite y existan los medios necesarios y la aceptación por parte de las otras autoridades AIG de los otros Estados miembros del ARCM para facilitar dicha cooperación.

2.6 Siguiendo con el asunto de la agenda, se presentó a la Reunión la propuesta del Acuerdo de cooperación AIG entre los Estados del ARCM, que permitirá la cooperación regional con los siguientes recursos:

- ✓ investigadores u otros especialistas afines al campo AIG, por ejemplo, especialistas en el sistema ADREP/ECCAIRS;
- ✓ instalaciones técnicas;
- ✓ equipos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes graves;
- ✓ instrucción, incluyendo oportunidades para instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), ya sea observando o participando en una investigación, y la disponibilidad de instructores y/o de materiales de instrucción;
- ✓ lecturas de registradores de datos de vuelo y registradores de la voz en el puesto de pilotaje, excluyendo el análisis de los datos y sonidos recuperados, con fines de investigación de accidentes e incidentes graves;
- ✓ ensayos de material y fluidos; y
- ✓ elaboración de documentos y otras publicaciones, tales como informes finales, boletines, manuales, declaraciones provisionales y otros documentos públicos.

2.7 Respecto al Artículo 9 - Aspectos financieros del Acuerdo, la Reunión convino en la necesidad de reemplazar *Naciones Unidas* por *OACI* en el régimen de viáticos, en virtud que es el Organismo que todos los Estados conocen y por tanto sería más fácil para las Autoridades AIG tramitar dichos viáticos en los departamentos respectivos de sus Estados. Sobre este asunto, la Reunión encargó a la Secretaría realizar el cambio acordado.

2.8 Finalmente, la Reunión comentó que el alcance del ARCM debería ser ampliado a otros Estados que no necesariamente se encuentran en Sudamérica, como es el caso de Panamá, y por tanto concordó en buscar un nombre que abarque a otros Estados de la comunidad Americana. Al respecto, la Reunión intercambió un importante número de ideas y acordó mantener el nombre actual en virtud que el Artículo 11 del Acuerdo permite la adhesión de otras Autoridades AIG de otros Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que no sean miembros del ARCM, previa aprobación del Comité Ejecutivo del ARCM.

2.9 Una vez que la Reunión concluyó el análisis de la nota de estudio y acordó una enmienda al Acuerdo, el Presidente del Comité Ejecutivo invitó a las Autoridades AIG de los Estados presentes a firmar el Acuerdo de cooperación técnica multinacional del ARCM. Al respecto, las Autoridades AIG de Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Ecuador, Guyana, Panamá, Perú y Uruguay suscribieron el Acuerdo, por lo que la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-01

**Firma del Acuerdo de cooperación técnica multinacional
entre las Autoridades de investigación de accidentes e
incidentes de aviación de los Estados miembros del
ARCM de Sudamérica**

- a) Aprobar la enmienda al Artículo 9 del Acuerdo - Aspectos financieros, reemplazando *Naciones Unidas* por *OACI* en el régimen de viáticos.
- b) Depositar el Acuerdo firmado por las Autoridades AIG de Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Ecuador, Guyana, Panamá, Perú y Uruguay en el Comité Técnico del ARCM.
- c) Solicitar a las Autoridades AIG de los Estados de Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Surinam y República Bolivariana de Venezuela, suscribir el Acuerdo lo más pronto posible.
 - ✓ Las Autoridades AIG de los Estados de Brasil y Chile, expresaron que necesitan más tiempo para poder firmar el Acuerdo, ya que el mismo se encuentra en las áreas jurídicas de cada Estado para su aprobación.
 - ✓ Las Autoridades AIG de los Estados de Paraguay y República Bolivariana de Venezuela, se excusaron de asistir a la Reunión, pero informaron su intención de firmar el Acuerdo, por lo que la Presidencia del Comité Ejecutivo del ARCM se comprometió en circular el Acuerdo para la firma respectiva.
 - ✓ El representante de Surinam manifestó no estar facultado para firmar el Acuerdo, sin embargo informará al ARCM la fecha en que la Autoridad AIG de dicho Estado podrá suscribir el Acuerdo referido.

- ✓ El representante de la Autoridad AIG de Colombia indicó que el Acuerdo será firmado por el Sr. Director General de la UAEAC.

- d) En el **Adjunto A** de este asunto del informe se presenta el Acuerdo firmado por las Autoridades AIG de Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Ecuador, Guyana, Panamá, Perú y Uruguay. También se incluye la firma del representante de la BEA, que participará como observador especial del ARCM.

MULTINATIONAL TECHNICAL COOPERATION AGREEMENT AMONG
AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION AUTHORITIES OF
MEMBER STATES OF THE AIG REGIONAL COOPERATION MECHANISM
(ARCM) OF SOUTH AMERICA

ACUERDO DE COOPERACIÓN TÉCNICA MULTINACIONAL ENTRE LAS
AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE
AVIACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL MECANISMO REGIONAL DE
COOPERACIÓN AIG (ARCM) DE SUDAMÉRICA

**MULTINATIONAL TECHNICAL COOPERATION AGREEMENT AMONG
AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION AUTHORITIES OF
MEMBER STATES OF THE AIG REGIONAL COOPERATION MECHANISM
(ARCM) OF SOUTH AMERICA**

PREAMBLE

The parties to this Agreement are the aircraft accident and incident investigation authorities of the South American States.

Whereas the International Civil Aviation Organization (ICAO) is the international body created by the 1944 Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) having as its main objectives the safe and orderly development of international civil aviation, the implementation and adoption of the principles and provisions of the Chicago Convention, including standards and recommended practices concerning accident and incident investigation and other matters connected with the safety and efficiency of air navigation;

Whereas Article 26 of the Convention provides that a State in which an accident occurs “will institute an inquiry into the circumstances of the accident in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization”;

Whereas Annex 13 to the Convention specifies standards and recommended practices (SARPs) for the conduct of aircraft accident and incident investigations on the part of States to meet their obligations under Article 26 of the Convention;

Recognising that ICAO audits and coordinated validation missions (ICVM) conducted within the framework of the Universal safety oversight audit programme continuous monitoring approach (USOAP-CMA) have shown that many Contracting States have not established and/or managed effective accident and incident investigation organisations, primarily because of difficulties in the allocation of more resources to their organisations to meet their obligations under the Convention and Annex 13 to the Convention;

Taking into account the recommendations of the Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting (2008) (AIG/08) held in Montreal, Canada, from 13 to 18 October 2008, and in particular Recommendation 6/3 a), urging Contracting States to conduct safety investigations pursuant to Article 26 of the Chicago Convention and Annex 13 when an accident occurs in their territory, and to obtain regional support if the required capabilities or resources are not available;

Taking into account that Chapter 5 of Annex 13 includes the possibility for the State of occurrence to delegate the whole or any part of the conducting of an investigation in another State to a regional accident and incident investigation organisation by mutual arrangement and consent;

Considering that the 38th Session of the ICAO Assembly resolved, in Appendix N – Cooperation among member States concerning aircraft accident investigations, to recommend member States to cooperate in the investigation of aircraft accidents, especially accidents in which the investigation requires highly-specialised experts and facilities, and that to this end, Member States and regional accident and incident investigation organisations (RAIOs), to the extent possible, *inter alia*:

- a) provide, on request by other Member States, expert assistance and facilities for the investigation of major aircraft accidents; and

- b) afford opportunity to Member States seeking investigation experience to attend the investigation of aircraft accidents, in the interest of developing and furthering investigation expertise.

Recalling that the First AIG Meeting of the SAM Region (AIG/SAM-1), held from 18 to 20 March 2014 at the ICAO South American Regional Office, agreed on the strategy for moving towards the creation of a Regional AIG Cooperation Mechanism (ARCM) in the SAM Region, as one of the forms of a RAIO, that would allow Member States facing difficulties to meet their international obligations in terms of accident investigation, to meet those obligations by pooling efforts and sharing resources that they would otherwise not be able to obtain.

Considering that AIG authorities of the South American States agreed at the Second AIG Meeting of the SAM Region (AIG/SAM-2), held in Buenos Aires, Argentina, from 9 to 11 June 2015, to establish a Regional AIG Cooperation Mechanism (ARCM) and approved its regulations, procedural handbooks, training programme, and the regional database.

Considering the need to further an agreement among AIG authorities of the South American ARCM Member States with a view to formalising and increasing cooperation and collaboration in accident and incident investigation.

Considering that one of the objectives of the ARCM is to support and assist the AIG authorities of the States that so request it in aspects related to aircraft accident and incident investigation within a context of regional cooperation that contributes to improve effective implementation in the AIG area.

Considering that an aspiration of the States is to ensure that AIG authorities of the South American Region apply the highest standards in aircraft accident and incident investigation processes.

Therefore, the AIG authorities of the States of Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, and Venezuela.

HAVE AGREED TO THE FOLLOWING:

ARTICLE 1

Application of the Agreement

The Agreement will govern cooperation in aircraft accident and incident investigation among aircraft accident and incident investigation authorities of States that are party to the Regional AIG Cooperation Mechanism (ARCM) of South America.

ARTICLE 2

Objective

The objective of this Agreement is to facilitate multinational technical cooperation in aircraft accident and incident investigation, including technical assistance by investigators in the investigation of aircraft accidents and serious incidents, training of investigation personnel, and

mainly material and equipment testing, whenever requested by an AIG authority of a member State, the required means are available, and the other AIG authorities of the other ARCM Member States agree to facilitate the requested cooperation. Resources to be provided under this agreement include:

- a) investigators or other specialists related to the AIG field, for example, experts in the ADREP/ECCAIRS system;
- b) technical facilities;
- c) equipment related to the investigation of accidents and serious incidents;
- d) training, including on-the-job training (OJT) opportunities, either observing or participating in an investigation, and availability of instructors and/or training materials;
- e) flight data recorder and cockpit voice recorder readings, excluding the analysis of recovered data and noise, for the purpose of investigating accidents and serious incidents;
- f) material and fluid testing; and
- g) drafting of documents and other publications, such as final reports, bulletins, manuals, provisional statements, and other public documents.

ARTICLE 3

Cooperation among AIG authorities of ARCM States

1. Under this Agreement, AIG authorities of ARCM Member States may provide technical assistance in the resources mentioned in Article 2 of this Agreement, when so requested by an AIG authority of another Member State, and the terms of the required cooperation are agreed upon, and they have the capacity to do so.
2. The AIG authorities in charge of the investigation may request technical assistance from other AIG authorities of ARCM States to cooperate in the investigation of accidents and serious incidents. However, the AIG authorities in charge of the investigation will be responsible for the investigation as a whole, in accordance with the provisions of Annex 13 to the Chicago Convention.
3. The AIG authority of the State providing the required services will determine if the circumstances allow for assistance to be provided to the petitioner, in which case the terms governing such assistance will be determined by common agreement among the Parties.
4. The request for cooperation will be submitted to the Chairperson of the Executive Committee of the ARCM.
5. The assistance provided under this agreement will be offered in accordance with national AIG documentation harmonised with ARCM AIG documentation.

ARTICLE 4

Training cooperation methods

When an investigation in one of the ARCM States is in a particular area of interest of the AIG authority of another State, or in an area in which the latter does not have resources or technical expertise, said authority may request that an AIG specialist participate in the investigation as an observer, who will be under the control and direction of the investigator in charge, for purposes of on-the-job training (OJT). Participation as an observer will imply compliance with all

information protection measures resulting from the application of applicable regulations of the State conducting the investigation, as well as signing current confidentiality agreements to preserve the confidential nature of the information.

ARTICLE 5

Methods for participating as investigator or specialist in an investigation

When an AIG authority of the ARCM States requests the participation of an investigator or specialist in the investigation of an accident or serious incident as an investigator or advisor, the latter will be under the control and direction of the investigator in charge of the investigation. Participation as an investigator or advisor implies compliance with all information protection measures derived from the applicable regulations of the State conducting the investigation, as well as signing current confidentiality agreements to preserve the confidential nature of the information.

ARTICLE 6

Method of operation for testing materials

When an AIG authority of the ARCM States requests from another AIG authority the conduction of a material test of a part corresponding to an aircraft involved in an accident, the former will be responsible for delivering the element to the laboratory where such testing will take place, and also for its retrieval. It will also be responsible for all administrative and export formalities required for the delivery of the element.

ARTICLE 7

Method for reading the FDR or CVR

When an AIG authority of the ARCM States requests another AIG authority to obtain data from an FDR or CVR corresponding to an aircraft involved in an accident, it will be responsible for the delivery of the element to the laboratory where such testing will take place, as well as of its retrieval. It will also be responsible for all administrative and export formalities required for the delivery of the element.

ARTICLE 8

Confidentiality and information protection

The data, records, recordings, statements, communications, and reports to which one of the parties might have access as a result of its collaboration with the other will be subject to the confidentiality and information protection measures of the State of the party that provides them, and their dissemination or assignment to third parties will be subject to the conditions and obligations contained in such regulatory provisions.

ARTICLE 9

Financial aspects

The AIG authority of the State requesting the cooperation of another AIG authority of another ARCM State will cover air travel expenses and *per diems* resulting from such cooperation, in accordance with ICAO *per diem* rates.

ARTICLE 10

Entry into force, duration, and withdrawal

1. This Agreement shall be signed and deposited by the AIG authorities of the respective States with the ARCM Technical Committee, through the Chairperson of the Executive Committee.
2. This Agreement will enter into force immediately upon signature by at least three AIG authorities of ARCM States. Thereafter, it will come into force for the other AIG authorities of ARCM States immediately after at least three AIG authorities of ARCM States have signed this Agreement.
3. The AIG authorities of the States agree that the Chairperson of the ARCM Executive Committee shall notify the entry into force of this Agreement to them, as well as the signatures and deposits received after the entry into force of this Agreement.
4. Any Party that elects to withdraw from this Agreement will forward an official notification of its intent to withdraw to the Chairperson of the ARCM Executive Committee. The withdrawal will take effect one year after the date of the receipt by the Chairperson. The withdrawal will be without prejudice to any obligation incurred by the withdrawing party under this Agreement prior to such withdrawal. This Agreement will continue to be in force thereafter with respect to the other Parties.

ARTICLE 11

Accession

1. This Agreement, once in force, will remain open to accession by other AIG authorities of other Contracting States of the Convention on International Civil Aviation that are not ARCM members, upon approval by the ARCM Executive Committee. The ARCM Technical Committee will be the depository of the Agreement and accession requests will be submitted to the Chairperson of the ARCM Executive Committee.
2. Requests by entities or other bodies interested in becoming a party to the ARCM as special observers shall be submitted to the Chairperson of the ARCM Executive Committee, who will initiate the corresponding administrative process. Accession will be granted to entities or other interested bodies upon approval by the ARCM Executive Committee.
3. Any other AIG authority of another State that wishes to become a party to this Agreement shall submit an accession request to the Chairperson of the ARCM Executive Committee, and may do so upon approval by the other AIG authorities of ARCM Member States and upon signature of the Agreement.
4. In case of accession, this Agreement will enter into force for the party acceding, thirty days after the date of signature.

ARTICLE 12

Dissolution

The Agreement may be dissolved by the AIG Authorities of Member States.

ARTICLE 13 Amendment of the Agreement

1. This Agreement may be amended by the agreement of the AIG authorities of the ARCM member States.
2. The AIG authorities of the member States may submit proposals for the amendment of this Agreement.
3. Any proposal for amendment will be submitted in writing to the Chairperson of the ARCM Executive Committee who will, within thirty (30) days of its receipt, communicate the proposed amendment to the AIG authorities of ARCM member States.
4. The AIG authorities of ARCM member States that wish to make comments concerning the proposal may do so within ninety (90) days from the date of its delivery by the Chairperson of the ARCM Executive Committee.
5. Proposals and comments received in this regard from AIG authorities of the ARCM Member States will be submitted at the following meeting of the ARCM Executive Committee for approval.
6. Any amendment to this Agreement will be valid only when adopted by the AIG authorities of the ARCM member States, and will enter into force once approved by all the AIG authorities of ARCM member States.

IN WITNESS WHEREOF, the AIG authorities sign this Agreement on this seventh day of March in the year two thousand and sixteen

**ACUERDO DE COOPERACIÓN TÉCNICA MULTINACIONAL ENTRE LAS
AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE
AVIACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL MECANISMO REGIONAL DE
COOPERACIÓN AIG (ARCM) DE SUDAMÉRICA**

PREÁMBULO

Las partes en el presente Acuerdo son las autoridades de investigación de accidentes e incidentes de aviación de los Estados de Sudamérica.

Considerando que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo internacional creado por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (el Convenio de Chicago) que tiene como sus principales objetivos el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional, la aplicación y adopción de los principios y disposiciones del Convenio de Chicago, incluyendo las normas y métodos recomendados relativos a la investigación de accidentes e incidentes y otros asuntos relacionados con la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea;

Considerando que el Artículo 26 del Convenio dispone que todo Estado en donde ocurra un accidente “abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional”;

Considerando que el Anexo 13 al Convenio especifica las normas y métodos recomendados (SARPS) para la realización de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación que han de seguir los Estados para cumplir con sus obligaciones en virtud del Artículo 26 del Convenio;

Reconociendo que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) indican que muchos Estados contratantes no han establecido y/o gestionado organizaciones eficaces de investigación de accidentes e incidentes, debido principalmente a las dificultades que tienen para asignar mayores recursos a sus organizaciones y cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio y del Anexo 13 al Convenio;

Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por la Reunión departamental de investigación y prevención de accidentes (AIG) (2008) (AIG/08) celebrada en Montreal, Canadá, del 13 al 18 de octubre de 2008, y en particular la Recomendación 6/3 a), en la que se insta a los Estados contratantes a que realicen investigaciones de seguridad operacional con arreglo al Artículo 26 del Convenio de Chicago y el Anexo 13 cuando ocurra un accidente en su territorio y a que procuren apoyo regional si no se dispone de capacidades o recursos;

Teniendo en cuenta que el Capítulo 5 del Anexo 13 incluye la posibilidad que el Estado del suceso pueda delegar total o parcialmente, la realización de la investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos;

Considerando que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI resolvió, mediante el Apéndice N - Cooperación entre los Estados miembros en las investigaciones de accidentes de aviación, recomendar a los Estados miembros que cooperen en la investigación de accidentes de aviación, especialmente accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones altamente especializados, y que para este fin los Estados miembros y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), en la medida de lo posible, entre otras cosas:

- c) proporcionen, a solicitud de otros Estados miembros, ayuda e instalaciones especializadas para la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud; y
- d) brinden la oportunidad a los Estados miembros que desean adquirir experiencia en investigaciones, para que asistan a las investigaciones de accidentes de aviación, en interés del desarrollo y fomento de la investigación especializada.

Recordando que en la Primera Reunión AIG de la Región SAM (AIG/SAM-1), celebrada del 18 al 20 de marzo de 2014 en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en Lima, Perú, se acordó la estrategia para avanzar hacia la formación de un Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) en la Región SAM, como una de las formas de una RAIO, que permita que sus Estados miembros que tengan dificultades en atender sus obligaciones internacionales en materia de investigación de accidentes puedan cumplir dichas obligaciones uniendo esfuerzos y compartiendo recursos que de otra manera no podrían obtener.

Considerando que en la Segunda Reunión AIG de la Región SAM (AIG/SAM-2), celebrada en Buenos Aires, Argentina, del 09 al 11 de junio de 2015, las autoridades AIG de los Estados de Sudamérica, acordaron el establecimiento del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) y la aprobación de sus reglamentos, manuales de procedimientos, programa de instrucción y de la base de datos regional.

Considerando que es necesario propiciar un Acuerdo entre las autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM de Sudamérica, con el objeto de formalizar y acrecentar la cooperación y colaboración respecto a la investigación de accidentes e incidentes.

Considerando que entre los objetivos del ARCM se encuentra el apoyar y asistir a las autoridades AIG de los Estados que lo soliciten en los aspectos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes de aviación en un ambiente de cooperación regional que permita mejorar la aplicación eficaz en el área AIG.

Considerando que es una aspiración de los Estados asegurar los más altos estándares en los procesos de investigación de accidentes e incidentes de aviación de las autoridades AIG de la Región Sudamericana.

Por consiguiente, las autoridades AIG de los Estados de Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela.

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO I **Aplicación del Acuerdo**

El Acuerdo regirá la cooperación entre las autoridades de investigación de accidentes e incidentes de aviación de los Estados miembros del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica en el marco de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

ARTÍCULO 2

Objetivo

El objetivo de este Acuerdo es facilitar la cooperación técnica multinacional en el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes de aviación que incluirá asistencia técnica con investigadores en la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación, en la formación del personal de investigadores y en los ensayos de materiales y equipos principalmente, siempre que una autoridad AIG de un Estado miembro lo solicite y existan los medios necesarios y la aceptación por parte de las otras autoridades AIG de los otros Estados miembros del ARCM para facilitar la cooperación solicitada. Los recursos a ser cubiertos por este acuerdo incluyen:

- h) investigadores u otros especialistas afines al campo AIG, por ejemplo, especialistas en el sistema ADREP/ECCAIRS;
- i) instalaciones técnicas;
- j) equipos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes graves;
- k) instrucción, incluyendo oportunidades para instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), ya sea observando o participando en una investigación, y la disponibilidad de instructores y/o de materiales de instrucción;
- l) lecturas de registradores de datos de vuelo y registradores de voz de cabina, excluyendo el análisis de los datos y sonidos recuperados, con fines de investigación de accidentes e incidentes graves;
- m) ensayos de material y fluidos; y
- n) elaboración de documentos y otras publicaciones, tales como informes finales, boletines, manuales, declaraciones provisionales y otros documentos públicos.

ARTÍCULO 3

Cooperación entre las autoridades AIG de los Estados del ARCM

6. Las autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM, al amparo de este Acuerdo, podrán proveer asistencia técnica en los recursos mencionados en el Artículo 2 de esta Acuerdo, cuando una autoridad AIG de otro Estado miembro lo solicite y estén de acuerdo con los términos de la cooperación requerida y tengan capacidad para ello.
7. Las autoridades AIG encargadas de la investigación podrán solicitar asistencia técnica de otras autoridades AIG de los Estados del ARCM para que colaboren en la investigación de accidentes e incidentes graves, no obstante, las autoridades AIG encargadas de la investigación serán responsables de la investigación en su totalidad, de acuerdo con las disposiciones del Anexo 13 al Convenio de Chicago.
8. La Autoridad AIG del Estado prestador de los servicios requeridos determinará si las circunstancias hacen posible que se preste la asistencia al solicitante, en cuyo caso se establecerán los términos por los cuales se regirá la misma, de común acuerdo entre las Partes.
9. La solicitud de cooperación será tramitada a través del/la Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM.
10. La asistencia brindada conforme a este acuerdo será ofrecida en base a la documentación nacional AIG, armonizada con la documentación AIG del ARCM.

ARTÍCULO 4

Métodos de cooperación en cuanto a capacitación

Cuando una investigación en uno de los Estados del ARCM es en un área de particular interés de una autoridad AIG de otro Estado, o en un área donde este último no cuenta con recursos o experiencia técnica especializada, dicha autoridad podrá solicitar la participación de un especialista AIG en la investigación, en calidad de observador, quien estará bajo el control y dirección del investigador encargado para los fines de instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT). La participación como observador implicará el cumplimiento de toda medida de protección de la información que resultase de la aplicación de la reglamentación aplicable del Estado que realiza la investigación, así como la firma de compromisos de confidencialidad vigentes que preserven el carácter reservado de la información.

ARTÍCULO 5

Métodos para participar como investigador o especialista en una investigación

Cuando una autoridad AIG de los Estados del ARCM solicite la participación de un investigador o especialista en la investigación de un accidente o incidente grave, en calidad de investigador o asesor, éste estará bajo el control y dirección del investigador encargado de la investigación. La participación como investigador o asesor implica la observación de toda medida de protección de la información que resultase de la aplicación de la reglamentación aplicable del Estado que realiza la investigación, así como la firma de compromisos de confidencialidad vigentes que preserven el carácter reservado de la información.

ARTÍCULO 6

Método de actuación para realizar un ensayo de material

Cuando una autoridad AIG de los Estados del ARCM solicite a otra, la realización de un ensayo de material a una parte correspondiente a una aeronave accidentada, esta se hará cargo del envío del elemento hasta el laboratorio donde se realizará dicho ensayo, como así también de su recuperación. Además se encargará de realizar todos los trámites administrativos y de exportación necesarios para el envío del elemento.

ARTÍCULO 7

Método de actuación para realizar la lectura de FDR o CVR

Cuando una Autoridad AIG de los Estados del ARCM solicite a otra Autoridad AIG, la obtención de datos de un equipo FDR o CVR correspondiente a una aeronave accidentada, ésta se hará cargo del envío del elemento hasta el laboratorio donde se realizará dicho ensayo, como así también de su recuperación. Además se encargará de realizar todos los trámites administrativos y de exportación necesarios para el envío del elemento.

ARTÍCULO 8

Confidencialidad y protección de la información

Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones, e informes a los que pudiera tener acceso una de las partes como consecuencia de su colaboración con la otra estarán sujetas a las medidas de confidencialidad y protección de la información del Estado de la parte que los proporciona y su divulgación o cesión a terceros estará sujeta a los condicionantes y obligaciones contenidas en dichas disposiciones reglamentarias.

ARTÍCULO 9

Aspectos financieros

La autoridad AIG del Estado que solicite la cooperación de otra autoridad AIG de otro Estado del ARCM, sufragará los gastos de pasajes aéreos y viáticos que dicha cooperación ocasione, de acuerdo con el régimen de viáticos de OACI.

ARTÍCULO 10

Entrada en vigor, duración y retiro

5. El presente Acuerdo deberá ser firmado y depositado por las autoridades AIG de los Estados respectivos en el Comité Técnico del ARCM a través del/la Presidente del Comité Ejecutivo.
6. El presente Acuerdo entrará en vigor inmediatamente después que al menos tres autoridades AIG de los Estados del ARCM hayan firmado y depositado el presente Acuerdo. De allí en adelante, entrará en vigor para las otras autoridades AIG de los Estados del ARCM que firmen posteriormente el presente Acuerdo.
7. Las autoridades AIG de los Estados acuerdan que el/la Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM, les notifique la entrada en vigor del presente Acuerdo, así como las firmas y depósitos que se reciban con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo.
8. Toda Parte que opte por retirarse del presente Acuerdo enviará una notificación oficial de su intención de retirarse al Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM. Tal retiro surtirá efecto un año después de la fecha en que el/la Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM reciba la mencionada notificación. El retiro será sin perjuicio de las obligaciones contraídas por la Parte que se retira en virtud de este Acuerdo antes de retirarse. El presente Acuerdo continuará en vigor de allí en adelante con respecto a las demás Partes.

ARTÍCULO 11

Adhesión

5. El presente Acuerdo, una vez vigente, quedará abierto a la adhesión de otras autoridades AIG de otros Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que no sean miembros del ARCM, previa aprobación del Comité Ejecutivo del ARCM. El Comité Técnico del ARCM será la depositaria del Acuerdo y las solicitudes de adhesión serán cursadas al Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM.
6. Las solicitudes de entidades u otros organismos interesados en ser admitidos en el ARCM en la condición de observadores especiales, deberán ser cursadas al Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM, para que dé inicio al proceso administrativo correspondiente. La

adhesión de entidades u otros organismos interesados será otorgada previa aprobación del Comité Ejecutivo del ARCM.

7. Toda otra autoridad AIG de otro Estado que desee ser Parte del presente Acuerdo deberá presentar al Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM una solicitud de adhesión, dicha autoridad AIG podrá serla tras la aprobación de las otras autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM y la firma del Acuerdo.
8. En caso de adhesión, este Acuerdo entrará en vigor para la Parte que se adhiere al mismo, treinta días después de la fecha de la firma.

ARTÍCULO 12

Disolución

El Acuerdo puede ser disuelto por las Autoridades AIG de los Estados miembros.

ARTÍCULO 13

Enmienda del Acuerdo

7. El presente Acuerdo puede ser enmendado por acuerdo de las autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM.
8. Las autoridades AIG de los Estados miembros pueden presentar propuestas de enmienda al presente Acuerdo.
9. Toda propuesta de enmienda se presentará por escrito al Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM, quien en el plazo de treinta (30) días de su recepción, comunicará la enmienda propuesta a las autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM.
10. Las autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM que deseen formular comentarios con respecto a la propuesta, pueden hacerlo dentro de un plazo de noventa (90) días a partir de la fecha de envío de la propuesta por el/la Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM.
11. Las propuestas y comentarios que se reciban al respecto de las autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM, serán presentados en la próxima reunión del Comité Ejecutivo del ARCM para aprobación.
12. Toda enmienda al presente Acuerdo será válida únicamente cuando las autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM la hayan adoptado y entrará en vigor cuando haya sido aprobada por todas las autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM.

EN FE DE LO CUAL, las autoridades AIG que suscriben firman el presente Acuerdo el día séptimo del mes de marzo en el año dos mil dieciséis.

Autoridad AIG del Estado miembro del ARCM

Nombre y título del representante

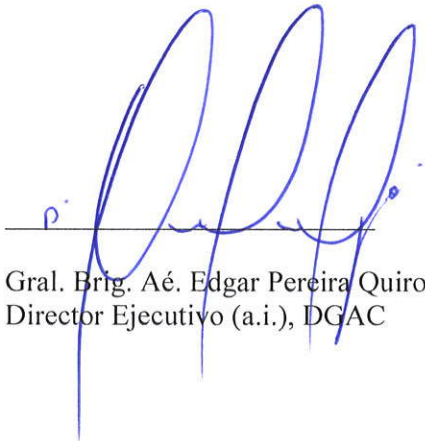
firma/fecha

JIAAC, Argentina



Sra. Ana Pamela Suárez
Presidenta de la JIAAC

DGAC, Estado Plurinacional de Bolivia



Gral. Brig. Aé. Edgar Pereira Quiroga
Director Ejecutivo (a.i.), DGAC

CENIPA, Brasil

Brig. Dilton José Schuck
Jefe de CENIPA

DGAC, Chile

General de Brigada Aérea (A) Víctor O. Villalobos,
Director General, DGAC

UAEAC, Colombia

Dr. Gustavo Alberto Lenis Steffens
Director General UAEAC

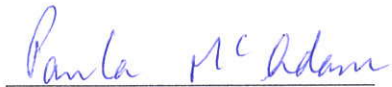
DGAC, Ecuador



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke, positioned above a horizontal line.


Capt. Roberto Yerovi de la Calle
Director General, DGAC

Aircraft Accident and Incident Investigation Authority of Guyana



Mrs. Paula McAdam
Aircraft Accident Investigator

AAC, Panamá

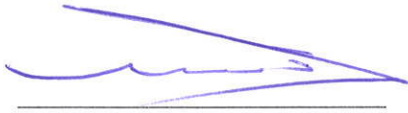


Ing. Alfredo Fonseca Mora
Director General, AAC

DINAC, Paraguay

Dr. Luis Manuel Aguirre
Presidente de la DINAC

CIAA, Perú



Sr. Fernando Melgar, Presidente
CIAA, MTC

The Aircraft Accident and Incident Investigation Authorities of Suriname

Mr. Roy Baidjnath Panday
Attorney General of the Republic of Suriname

CIAIA, Uruguay



Cnel. (Av.) Rubén Villagra
Director de la CIAIA

DGPAAA, República Bolivariana de Venezuela

Gral. Khyumell Ponte Soteldo
Director, DGPAAA, Ministerio del Poder Popular
para Transporte Acuático y Aéreo

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA)
Special observer of ARCM

On behalf of BEA



Thierry Loo
Senior Safety Investigator

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Revisión de los reglamentos AIG**

3.1 Siguiendo con los asuntos de la agenda, la Reunión tomó nota de las propuestas de enmienda de los siguientes reglamentos:

- ✓ Reglamento AIG del Estado, que se presenta en el Apéndice B de la NE/03; y
- ✓ Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR) 113 que se presenta en el Apéndice B de la NE/04.

Propuestas de enmienda del Reglamento AIG del Estado

3.2 Al respecto, la Reunión comentó que según los últimos resultados obtenidos en el marco de las actividades del enfoque de observación continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI, una de las áreas de auditoría con menor aplicación eficaz (EI) respecto a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados SAM sigue siendo el área de investigación de accidentes e incidentes (AIG).

3.3 En ésta área se observó que uno de los subgrupos con menor aplicación eficaz en el promedio general de los Estados SAM, corresponde a legislación y reglamentos.

3.4 La Reunión consideró que la implementación de reglamentos AIG armonizados en el ARCM, facilitará el proceso de investigación, impulsando de manera significativa la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados SAM y el cumplimiento del Anexo 13, de otros Anexos relacionados, y de las exigencias de las preguntas del protocolo (PQs) del área AIG, correspondientes al CMA del USOAP.

3.5 La Reunión fue informada que en base a lo anterior, la Primera edición del Reglamento AIG del Estado fue circulada a los Estados del ARCM para que emitieran sus comentarios. Sobre el particular seis (6) Estados remitieron comentarios acerca de este Reglamento. Dichos comentarios fueron analizados por el Comité Técnico de ARCM.

3.6 La Reunión concordó que cada Estado miembro del ARCM deberá hacer el mayor esfuerzo por armonizar los reglamentos AIG nacionales con respecto al Reglamento AIG del ARCM.

3.7 Se señaló a la atención de los Estados miembros del ARCM, la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en el Anexo 13 y en las enmiendas del mismo.

3.8 La Reunión también concordó que los Estados miembros del ARCM deberán notificar toda diferencia existente entre sus reglamentos nacionales al ARCM, en relación al Reglamento AIG del Estado, especificando el plazo dentro del cual será superada la diferencia o la decisión de mantener dicha diferencia.

3.9 La Reunión concluyó que la realidad de la Región SAM en el área AIG, nos plantea la necesidad y el desafío de trabajar en el fortalecimiento del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM), que permita establecer una relación legal y tecnológica que beneficie a la Región SAM, en la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

3.10 Esta actividad, además de estar alineada con los objetivos de GASP de la OACI, representa una excelente oportunidad para trabajar en un ambiente colaborativo, y que le permitirá a la Región SAM mejorar sus niveles de aplicación eficaz (EI) correspondientes a AIG, que no llega actualmente al 70%.

3.11 Asimismo fortalecerá las capacidades AIG, el mejor uso de los recursos limitados de los Estados, y la reducción de la tasa de accidentes en todos los segmentos de la aviación civil.

3.12 En lo que atañe al Reglamento AIG del Estado, la Reunión acordó realizar los siguientes cambios:

- ✓ En el Capítulo 1 - Definiciones, se añadió la definición de *Comité Ejecutivo* y una nota en la definición de *Estado de matrícula*, se retiró la definición de *Junta General del ARCM* y se modificó la definición de *Estado miembro*.
- ✓ Se mejoró la redacción del Párrafo 5.1.2 para clarificar la responsabilidad de realizar una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave.
- ✓ Se retiró el término “*cuando corresponda*” de los siguientes literales y secciones:
 - Capítulo 6, Sección 6.3, Literal g)
 - Capítulo 7, Sección 7.1, Literal g)
 - Capítulo 7, Sección 7.2; Literal f)
 - Capítulo 7, Secciones 7.5 y 7.7
- ✓ En los cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes, se aceptaron los cambios en los campos de *Destinatario* y *Referencia*.

Propuesta de enmienda del LAR 113

3.13 Siguiendo con la agenda, la Reunión tomó nota de la propuesta de enmienda del LAR 113. Al respecto, la Reunión consideró indispensable que a nivel Estado exista un reglamento en concordancia con el resto de Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), que transponga las disposiciones del Anexo 13 - Investigación de accidentes e incidentes, y en el cual:

- ✓ Se establezcan las obligaciones y requisitos que deben cumplir los explotadores aéreos y proveedores de servicios del sistema aeronáutico ante un accidente, incidente grave e incidente de aviación ocurrido en aeronaves con un peso (masa) de más de 5 700 kg.
- ✓ Se observen las mismas obligaciones y requisitos por parte de los explotadores de servicios aéreos y proveedores de servicios, independientemente del Estado del suceso, ante un accidente, incidente grave e incidente ocurrido en aeronaves con un peso (masa) de más de 5 700 kg.

3.14 Durante la exposición de este asunto se dio una reseña de los requisitos del Anexo 13 y de las preguntas del protocolo (PQ) relacionadas con las notificaciones y preservación de evidencias que deben cumplir los proveedores de servicios y explotadores de servicios aéreos ante la ocurrencia de un suceso. En la presentación referida también se mencionó que estos requisitos y obligaciones son el sustento por el cual se desarrolló este reglamento latinoamericano.

3.15 A continuación la Reunión tomó nota de las observaciones realizadas por seis (6) Estados y procedió a evaluar las siguientes propuestas de enmienda del LAR 113:

- ✓ Inclusión de los términos *accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves cuyo peso es superior a 5700 kg*, en varias partes del Reglamento;
- ✓ Inclusión de una nota, la cual hace referencia a que en el evento de incidentes de aeronaves de 5700 kg o menos, el organismo AIG procederá de acuerdo con la legislación y reglamentos que haya promulgado el Estado;
- ✓ Incorporación de la figura personal de operaciones en varios puntos del Reglamento;
- ✓ Inclusión de la definición *Autoridad para realizar la investigación*, de acuerdo con la definición propuesta en la Enmienda 15 del Anexo 13.

3.16 Durante la exposición de la nota de estudio, la Reunión hizo algunas aclaraciones cuando se propuso que los organismos AIG conformen talleres de coordinación con otras Autoridades Aeronáuticas a los fines de poder articular las intervenciones ante un incidente con aeronaves de 5700 kg o menos.

3.17 Finalmente la Reunión propuso estudiar la factibilidad de incorporar en el LAR 113, un texto donde se exija al proveedor de servicios y/o explotador de servicios aéreos, la obligación de permitir a los investigadores de los organismos AIG acceso inmediato a una aeronave involucrada en un suceso y a sus registros.

3.18 Una vez que la Reunión dio por terminado el análisis de las propuestas de enmienda de los reglamentos AIG del Estado y LAR 113, adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-02

Aprobación de la Enmienda 1 de la Primera edición del Reglamento AIG del Estado y LAR 113

- a) Aprobar la Enmienda 1 de la Primera edición de los siguientes reglamentos:
 - ✓ Reglamento AIG del Estado; y
 - ✓ LAR 113.
- b) Que las Autoridades AIG de los Estados y el ARCM lleven a cabo talleres con las otras Autoridades Aeronáuticas para definir las responsabilidades de intervención cuando existan incidentes con aeronaves de 5 700 kg o menos.
- c) Que el Comité Técnico del ARCM incluya en el LAR 113, la obligación de los proveedores de servicios y explotadores de servicios aéreos de proveer acceso inmediato a una aeronave involucrada en un suceso y a sus registros.
- d) En el **Adjunto A** de esta parte del informe, se presenta la Enmienda 1 aprobada de la Primera edición del Reglamento AIG del Estado.
- e) En el **Adjunto B** de esta parte del informe, se presenta la Enmienda 1 aprobada de la Primera edición del LAR 113.

Enmienda 1 aprobada de la Primera edición del Reglamento AIG del Estado

Capítulo 1 - Definiciones

Estado de matrícula.- Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota.- En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).

Estado miembro.- ~~designa a un Estado miembro del ARCM que es parte del presente Acuerdo.~~
Corresponde a un Estado integrante del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica.

Junta General del ARCM.- ~~designa a la Junta General establecida en virtud del Artículo 9 del presente Acuerdo, que estará compuesta por las Autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM.~~

Capítulo 5 – Investigación

5.1.2 La Autoridad AIG instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave e incidentes y será responsable de realizarla y de notificar a la OACI y al ARCM cuando la aeronave tenga un peso (masa) máximo superior a 2 250 kg, ~~de 2 250 kg y menor cuando sea apropiado.~~ Esta autoridad podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, en el ARCM o en una RAI, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, la Autoridad AIG empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

Nota.- ~~Si una Autoridad AIG de un Estado miembro del ARCM investiga los incidentes graves de aeronaves de 2 250 kg o menos, hasta 1 kg, dicha Autoridad podrá notificar los datos de estos incidentes graves al ARCM.~~

Comité Ejecutivo del ARCM.- Designa al Comité Ejecutivo establecido en virtud del Artículo 9 del manual de organización y funciones del ARCM, que estará compuesto por las Autoridades AIG de los Estados miembros del ARCM.

Capítulo 6 – Informe final

6.3 La Autoridad AIG enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:

- a) Estado que instituyó la investigación;
- b) Estado de matrícula;
- c) Estado del explotador;
- d) Estado de diseño;
- e) Estado de fabricación; y

- f) a todo Estado que participó en la investigación, de acuerdo con el Capítulo 5; y
- g) al ARCM ~~cuando corresponda~~.

Capítulo 7 – Notificación ADREP

7.1 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 2 250 kg, la Autoridad AIG enviará el informe preliminar:

- a) Al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación;
- e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores;
- f) a la Organización de Aviación Civil Internacional; y
- g) al ARCM, ~~cuando corresponda~~.

7.2 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de 2 250 kg o menos no comprendida en 7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados, la Autoridad AIG enviará el informe preliminar:

- a) al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b) al Estado del explotador;
- c) al Estado de diseño;
- d) al Estado de fabricación;
- e) a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
- f) al ARCM, ~~cuando corresponda~~.

7.5 Cuando se trate de un accidente de una aeronave de un peso (masa) máximo superior a 2 250 kg, la Autoridad AIG enviará, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación en cuestión a la Organización de Aviación Civil Internacional y al ARCM, ~~cuando corresponda~~.

7.7 Cuando la Autoridad AIG realice una investigación sobre un incidente ocurrido a una aeronave de un peso (masa) máximo de más de 5 700 kg, esta autoridad enviará, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional y al ARCM, ~~cuando corresponda~~.

Cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes

1. NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES Y DE INCIDENTES GRAVES

<i>Procedente de</i>	<i>Respecto de</i>	<i>Destinatario</i>	<i>Referencia en el Anexo 13 Reglamento AIG de Estado</i>
Estado del suceso	Sucesos internacionales: Aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turbo reactor) Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el caso de que la aeronave correspondiente posea un peso (masa) máximo de más de 2 250 kg o se trate de un avión turbo reactor, y al ARCM todos los sucesos sin importar el peso (masa) de la aeronave. Nota.- Si una Autoridad AIG de un Estado miembro del ARCM investiga los incidentes graves de aeronaves de 2 250 kg o menos, hasta 1 kg, podrá notificar los datos de estos incidentes graves al ARCM.	4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: Aeronaves de todo tipo	Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave supere los 2 250 kg o se trate de un avión turbo reactor) Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuando la aeronave involucrada tenga un peso (masa) máximo superior a 2 250 kg o se trate de un avión turbo reactor, y al ARCM todos los sucesos sin importar el peso (masa) de la aeronave. Nota.- Si una Autoridad AIG de un Estado miembro del ARCM investiga los incidentes graves de aeronaves de 2 250 kg o menos, hasta 1 kg, podrá notificar los datos de estos incidentes graves al ARCM.	4.8

**Organización de Aviación Civil Internacional
Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica**

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

LAR 113

**Requisitos de notificación y reporte de accidentes e
incidentes de aviación**

**Original-Primera edición
Junio 2015**

LAR 113

Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación

Enmiendas del LAR 113			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobada por el Comité Ejecutivo del ARCM
Primera edición	Segunda Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica (AIG-SAM/02), Buenos Aires, Argentina, del 09 al 11 de junio de 2015	LAR 113 Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación Este reglamento incluye la Enmienda 14 del Anexo 13 – Décima edición, Julio 2010	11 de junio de 2015 AIG-SAM/02

LAR 113

Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación

Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas			
Detalle	Páginas	Enmienda	Fechas
Preámbulo	vii a viii	Original	Junio 2015
Capítulo A Generalidades	113-A-1 a 113-A-5	Original	Junio 2015
Capítulo B Notificación y reporte de sucesos	113-B-1 a 113-B-2	Original	Junio 2015
Capítulo C Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros	113-C-1	Original	Junio 2015
Apéndice 1 Información requerida para notificación inicial de incidentes	113- AP-1-1 a 113- AP-1-3	Original	Junio 2015
Adjunto A Lista de ejemplos de incidentes graves	113- AD-A-1	Original	Junio 2015

ÍNDICE

	PÁGINA
CAPÍTULO A GENERALIDADES	
113.001 Aplicación.....	113-A-8
113.005 Definiciones	113-A-8
113.010 Autoridad para investigar.....	113-A-12
CAPÍTULO B NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE SUCESOS	
113.105 Notificación de accidentes.....	113-B-13
113.110 Notificación en la fase de peligro.....	113-B-13
113.115 Notificación de incidentes	113-B-13
CAPÍTULO C PRESERVACIÓN DE LA AERONAVE, SUS CONTENIDOS Y REGISTROS	
113.205 Acceso a una aeronave involucrada en un accidente.....	113-C-15
113.210 Preservación de registros	113-C-15
113.215 Retención de productos defectuosos y equipos.....	113-C-15
Apéndice 1 Información requerida para notificación inicial de incidentes	113-AP-1-16
Adjunto A Lista de ejemplos de incidentes graves.....	113-AD-A-19

LAR 113
PREÁMBULO
Antecedentes

La Asamblea de la OACI, mediante la Resolución A29-3 – *Armonización mundial de la reglamentación*, insta a los Estados y grupos de Estados que aún no lo han hecho, a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Por su parte, el Artículo 26 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que le incumbe al Estado en donde ocurre el accidente abrir una encuesta sobre las circunstancias del mismo. Esta obligación sólo puede cumplirse cuando existe una organización apropiada para la investigación de accidentes de aviación. En el Anexo 13 al Convenio se especifican las normas y métodos recomendados (SARPS) para la realización de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación por parte de los Estados a fin de que cumplan sus obligaciones en virtud del Artículo 26 del Convenio mencionado.

Las constataciones de las auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global (CSA) vigente hasta el año 2011 y las actividades del nuevo enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, indican que varios Estados no han podido implantar un sistema eficaz para la investigación de accidentes e incidentes de sus actividades aeronáuticas. Las constataciones se han relacionado, en general, con la falta de recursos (humanos y financieros) y, específicamente, con la falta de legislación y reglamentación apropiadas; una organización para la investigación de accidentes e incidentes; un sistema de instrucción, para los investigadores; equipos para llevar a cabo las investigaciones; y políticas, procedimientos y directrices para la investigación de accidentes e incidentes.

Mediante un mecanismo regional de cooperación AIG pueden obtenerse economías de escala al permitir que se compartan los recursos necesarios. Además, al trabajar juntos, los Estados contratantes de una región o subre-

gión pueden ejercer su influencia de manera más eficaz en el contexto mundial y pueden contribuir a velar por que se creen condiciones más favorables con miras a lograr un sistema internacional de transporte aéreo operacionalmente seguro y eficaz.

Las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica, en su décimo tercera reunión celebrada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013 convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a 13 Estados y 8 organizaciones internacionales e industria, acordaron, mediante **la Declaración de Bogotá**, su compromiso en alcanzar las siguientes metas regionales relacionadas con la seguridad operacional en 2016:

- ✓ **Accidentes:** Reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.
- ✓ **Excursiones en pista:** Reducir en 20% la tasa de excursiones de pista con relación a la tasa promedio de la Región (2007 – 2012).

En el ámbito de la Región Sudamericana, los últimos resultados obtenidos en el marco de las actividades del USOAP indicaron que una de las áreas de auditoría con menor aplicación eficaz (EI) respecto a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados SAM sigue siendo el área de investigación de accidentes e incidentes (AIG).

En esta área se observó principalmente que los subgrupos de políticas y procedimientos para la investigación; desarrollo, finalización y divulgación del informe final; organización, dotación de personal e instrucción de la autoridad de investigación de accidentes; desarrollo, divulgación y registro de recomendaciones en materia de seguridad operacional y procedimientos de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP), son los que tienen la mayor cantidad de preguntas del protocolo (PQs) no satisfactorias como promedio general de los Estados SAM.

Para analizar la situación AIG y acordar un plan estratégico con miras a dar los primeros pasos en la conformación de una de las formas de una organización regional de investi-

gación de accidentes e incidentes (RAIO), la Región SAM llevó a cabo la Primera reunión de autoridades AIG (AIG-SAM/1) en Lima, Perú, del 18 al 20 de marzo de 2014.

En esta reunión se comentó sobre el concepto de una RAIO y que ésta podría ser implementada de varias formas, desde la más simple como es la formación de un grupo de investigadores regionales hasta una más compleja como es una RAIO completamente implementada, independiente e institucionalizada. Al respecto se invitó a la reunión a efectuar un análisis sobre las necesidades regionales para poder determinar qué forma de una RAIO podría ser aplicable en la Región SAM.

A continuación se presentaron las directrices para el desarrollo de un plan estratégico de cooperación regional AIG y se conformaron tres grupos de trabajo entre los representantes de los Estados y la industria para el desarrollo de un plan estratégico de la Región SAM. Los tres grupos conformados presentaron sus propuestas del plan estratégico, acordándose la adopción de un proceso de implantación por fases e identificándose objetivos concretos para cada una de ellas.

Para iniciar la Primera fase del proyecto, la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de la Argentina, cedió a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, los servicios de un especialista AIG durante el mes de noviembre 2014 para que trabaje en esta fase.

Durante este mes, se llevaron a cabo dos reuniones virtuales, la primera, el día viernes 07 de noviembre de 2014, para presentar el programa de trabajo del especialista nombrado y la segunda, el día jueves 27 de noviembre de 2014, para presentar el diagnóstico AIG de la Región SAM con miras a dar los primeros pasos en el establecimiento de un Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM). En la Segunda reunión virtual se acordó desarrollar cinco (5) tareas cuyas propuestas, entre ellas la propuesta para el desarrollo de un reglamento AIG, fueron presentadas, mediante notas de estudio (NE), en la Segunda reunión de autoridades AIG de la Región SAM (AIG-SAM/2) que se celebró en Buenos Aires, Argentina, del 09 al 11 de Junio de 2015.

Para apoyar el proyecto AIG de la Región SAM, Brasil, en el mes de febrero de 2015,

cedió los servicios de un experto AIG en calidad de especialista adscrito a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. Dicho experto, junto con el especialista de la JIAAC de la Argentina que realizó su segunda misión en los meses de abril y mayo de 2015 y bajo la dirección del Oficial de seguridad operacional de la Oficina SAM de la OACI, prepararon las tareas correspondientes para la AIG-SAM/2.

La Segunda reunión de autoridades AIG de la Región SAM (AIG-SAM/2) que se celebró en Buenos Aires, Argentina, del 09 al 11 de Junio de 2015, conformada por Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Surinam, Uruguay y Venezuela, acordó por unanimidad el establecimiento del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica. Asimismo, la documentación que rige este mecanismo fue aprobada por los Estados participantes de esta reunión.

El LAR 113 desarrollado, ha tomado en cuenta las disposiciones de los Anexos 6, 12, 13 y 18, así como los reglamentos nacionales de los Estados de Sudamérica y el reglamento de Nueva Zelanda.

El LAR 113, que prescribe los requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación está conformado por los siguientes capítulos:

- *el Capítulo A - Generalidades*, que incluye la aplicabilidad del Reglamento LAR 113, las definiciones que son utilizadas en ese LAR y la autoridad para investigar;
- *el Capítulo B – Notificación de reportes y sucesos* establece los requisitos para notificar un accidente e incidente; y
- *el Capítulo C – Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros*, prescribe los requisitos para el acceso a una aeronave involucrada en un accidente, la preservación de registros y la retención de productos defectuosos y equipos.
- El LAR 113 también incluye el Apéndice 1 relacionado con la información requerida para la notificación inicial de incidentes y el Adjunto A que contiene la lista de ejemplos de incidentes graves.

Bibliografía**OACI**

Doc 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte II – Aviación general internacional - Aviones

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte III – Operaciones internacionales – Helicópteros

Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo

Anexo 12 – Búsqueda y salvamento

Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Anexo 18 – Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea

Doc 9756 – Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación

Protocolo del área AIG del CMA del USOAP - 2014

Reglamentos de los Estados

Parte 12 – CAA, Nueva Zelanda.

Capítulo A: Generalidades

113.001 Aplicación

(a) Este reglamento establece requisitos para la:

- (1) notificación y reportes de accidentes, e incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg cuando éstos son investigados;
- (2) preservación de aeronaves, contenidos de aeronaves y registros de aeronaves después de un accidente, incidente grave e incidente de aeronaves de más de 5 700 kg cuando éstos son investigados; y
- (3) preservación de registros relacionados con un accidente, incidente grave e incidente, de mal funcionamiento de instalaciones, ~~un incidente~~ en un espacio aéreo o ~~un incidente~~ de información publicada.

Nota.- Para incidentes de aeronaves de 5 700 kg o menos, se procederá de acuerdo con la legislación y reglamentos que haya promulgado el Estado.

(b) Esta parte del reglamento no se aplica a:

- (1) giro planeador;
- (2) parapentes,
- (3) globos cautivos, libres y no tripulados;
- (4) cometas;
- (5) cohetes no tripulados;
- (6) paracaídas; y
- (7) alas delta.

113.005 Definiciones

(a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

- (1) Accidente.- Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave es-

tá lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(i) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- A. hallarse en la aeronave, o
- B. por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- C. por exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, 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; o

(ii) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- A. afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- B. que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o

- choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o
- (iii) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.
- (2) Actuación humana.- Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeronáuticas
- (3) Aeródromo.- Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- (4) Aeronave.- Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- (5) Análisis de datos de vuelo.- Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.
- (6) Asesor.- Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.
- (7) Avión (aeroplano).- Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
- (8) Avión grande.- Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es superior a 5 700 kg.
- (9) Avión pequeño.- Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es de 5 700 kg o menos.
- (10) Autoridad AIG.- designa al organismo que es responsable de la investigación de accidentes e incidentes en el Estado.
- (11) Causas.- Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.
- La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.
- (12) Estado de diseño.- El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.
- (13) Estado de fabricación.- El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.
- (14) Estado de matrícula.- Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- (15) Estado del explotador.- Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- (16) Estado del suceso.- Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.
- (17) Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- (18) Factores contribuyentes.- Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriera, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.
- (19) Fase de peligro.- Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.
- (20) 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.
- ~~(21) Incidente de carga.- Significa un in-~~

- ~~evidente que involucra correo o carga que es transportada o ha sido aceptada por un agente de carga o por un explotador para ser transportada por aire en una aeronave que realiza una operación de transporte aéreo regular de pasajeros, si~~
- ~~(i) hay evidencia de manipulación o sospecha de manipulación de la carga o correo que podría ser un acto o un acto de intento de interferencia ilícita; o~~
- ~~(ii) se detecta en la carga o correo, un arma, explosivo u otro dispositivo peligroso, artículo o sustancia que puede ser utilizada para cometer un acto de interferencia ilícita~~
- (22) Incidente en el espacio aéreo.- Significa un incidente que involucra una desviación de, o deficiencias de, los procedimientos o reglas para:
- (i) Evitar una colisión entre aeronaves; o
- (ii) Evitar una colisión entre aeronaves y otros obstáculos cuando una aeronave está siendo provista con un servicio de tránsito aéreo.
- (23) Incidente con pájaros.- Significa un incidente donde:
- (i) hay una colisión entre una aeronave y uno o más pájaros; o
- (ii) cuando uno o más pájaros pasan lo suficientemente cerca de una aeronave en vuelo causando alarma al piloto.
- (24) Incidente por defecto.- Significa un incidente que involucra una falla o mal funcionamiento de una aeronave o componente de aeronave detectado en vuelo o en tierra.
- (25) Incidente por mal funcionamiento de instalaciones.- Significa un incidente que involucra una instalación aeronáutica.
- (26) Incidente de información publicada.- significa un incidente que involucra información significativamente incorrecta, inadecuada o confusa o información aeronáutica publicada en una publicación de información aeronáutica (AIP), mapa, carta o de otra manera provista por la operación de una aeronave.
- (27) Incidente grave.- Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal. En el Adjunto A de este reglamento se formula ejemplos de incidentes graves.
- ~~(28) Incidente relacionado con seguridad de la aviación.- Significa un incidente que involucra un acto de interferencia ilícita.~~
- (29) Informe preliminar.- Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.
- (30) 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/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.
- (31) Investigador encargado.- Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nota.- Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

- (32) Lesión grave.- Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:
- (i) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o.
 - (ii) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
 - (iii) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
 - (iv) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
 - (v) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
 - (vi) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.
- (33) Masa máxima.- Masa máxima certificada de despegue.
- (34) Mercancías peligrosas.- Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad operacional, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.
- (35) Peso (masa) máximo.- Peso (masa) máximo certificado de despegue.
- (36) Personal de operaciones.- Es aquel que participa en las operaciones de aviación y está en condiciones de notificar los accidentes, incidentes graves e incidentes relacionados con la operación de una aeronave que afecte o pueda afectar la seguridad operacional a través de los sistemas de notificación reglamentados. Dicho personal comprende, entre otros, tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelo y personal de plataforma;
- (37) Programa estatal de seguridad operacional (SSP).- Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.
- (38) Recomendación sobre seguridad operacional.- Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.
- (39) Registrador de vuelo.- Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.
- (40) Representante acreditado.- Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

113.010 Autoridad para investigar

- (a) Con arreglo a las disposiciones del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la reglamentación AIG del Estado, la Autoridad AIG instituirá investigaciones para determinar las circunstancias de los accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg cuando éstos son investigados.

Nota.- Para la notificación e investigación de incidentes de aeronaves de 5 700 kg o menos, se procederá de acuerdo con la legislación y reglamentos que haya promulgado el Estado.

- (b) El Estado del suceso puede delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, o en el Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica (ARCM) o en una Organización regional de investigación de accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos.
- (c) La autoridad AIG encargada de la investigación gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en el Anexo 13 y reglamento AIG del Estado. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:
- (1) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
 - (2) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
 - (3) de ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes; y
- (4) la redacción del informe final.
- (d) La autoridad encargada de la investigación podrá solicitar a todo Estado, toda información pertinente relacionada con la investigación.
- (e) Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La autoridad AIG determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.
- (f) Los proveedores de servicios y explotadores de servicios aéreos involucrados en un accidente, incidente grave o incidente, permitirán a los investigadores de la Autoridad AIG acceso inmediato e ininterrumpido a una aeronave y a sus registros.
-

Capítulo B: Notificación y reporte de sucesos

113.105 Notificación de accidentes

- (a) Todo piloto al mando de una aeronave que esté involucrada en un accidente o, si esa persona está herida seriamente o mortalmente, o si esa aeronave está perdida, el explotador o propietario o el personal de operaciones, notificará el accidente inmediatamente y de forma directa a la Autoridad AIG.
- (b) La notificación según el Párrafo (a) será de una manera aceptable para la Autoridad AIG y contendrá, hasta donde sea comprobable, la:
- (1) fecha y hora del accidente;
 - (2) naturaleza del accidente;
 - (3) tipo, nacionalidad y marcas de registro de la aeronave;
 - (4) nombre del explotador o del propietario de la aeronave;
 - (5) lugar del suceso o localización de la última posición conocida de la aeronave con referencia a un punto geográfico de fácil identificación;
 - (6) nombre del piloto al mando de la aeronave;
 - (7) tipo de operación;
 - (8) último punto de salida de la aeronave;
 - (9) próximo punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
 - (10) descripción de las condiciones del cielo, precipitación, velocidad del viento y visibilidad;
 - (11) número de personas a bordo de la aeronave;
 - (12) número de tripulantes y pasajeros fallecidos o gravemente heridos como resultado del accidente;
 - (13) número de personas fallecidas o gravemente heridas como resultado del accidente que no son tripulantes o pasajeros;
 - (14) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descrip-

ción de las mismas; y

- (15) detalles de daños de la aeronave.

113.110 Notificación en la fase de peligro

Al producirse una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento notificará a la Autoridad AIG sobre la situación de una aeronave en peligro.

113.115 Notificación de incidentes

- (a) El piloto al mando o personal de operaciones involucrado de una aeronave involucrada en un incidente grave o, en un incidente que constituya un peligro inmediato para la seguridad operacional de la una aeronave, notificará el incidente grave o incidente sin demora a la Autoridad AIG.
- (b) Si lo exige la Autoridad AIG del Estado donde ocurre el incidente, el piloto al mando de la aeronave o el personal de operaciones involucrado presentará, tan pronto como sea posible, un informe sobre el incidente. En este caso, el piloto al mando presentará también copia del informe a la Autoridad AIG del Estado del explotador. Tales informes se presentarán tan pronto como sea posible y por lo general dentro de un plazo de 10 días.
- (c) Si una persona que opera, provee mantenimiento y servicios o realiza otra actividad respecto a una aeronave, producto aeronáutico o servicio de aviación relacionado, está involucrada en un incidente que constituye un incidente grave o un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave, debe notificar el incidente a la Autoridad AIG, tan pronto como sea practicable.
- (d) El piloto al mando de una aeronave o el personal de operaciones que esté involucrado en un incidente de espacio aéreo o, en un incidente con pájaros, debe notificar el incidente a la Autoridad AIG, tan pronto como sea practicable, si el incidente es un incidente grave o un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave.
- (e) La notificación de un incidente requerido por los Párrafos (a), (b), (c) y (d) debe ser transmitida por medios aceptables a la Autoridad AIG y contener, hasta donde sea comprobable, información de acuerdo a lo

siguiente:

- (1) para un incidente en el espacio aéreo, Apéndice 1 (a);
 - (2) para un incidente relacionado con un defecto, Apéndice 1 (b);
 - (3) para un incidente por malfuncionamiento de una instalación, Apéndice 1 (c);
 - (4) para un incidente de aeronave, Apéndice 1 (d);
 - ~~(5) para un incidente relacionado con seguridad de la aviación, Apéndice 1 (e);~~
 - (6) para un incidente por información publicada, Apéndice 1 (f) (e);
 - (7) para un incidente de aeródromo, Apéndice 1 (g) (f);
 - ~~(8) para un incidente de carga, Apéndice 1 (h);~~
 - (9) para un incidente de mercancías peligrosas, incidente con pájaros o cualquier otro incidente, Apéndice 1 (h) (g);
- (f) Salvo lo indicado en el Párrafo (a) de esta sección, un explotador:
- (1) certificado según el LAR 119, debe notificar a la Autoridad AIG de un incidente de aeronave o incidente relacionado con un defecto, dentro de las 72 horas de ocurrido el incidente, si el incidente está asociado con una aeronave que está operando o es utilizada en operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) y el incidente involucra:
 - (i) una parada de motor en vuelo; o
 - (ii) una desviación o retorno; o
 - (iii) pérdida de combustible inadvertida o falta de disponibilidad de combustible o desbalance de combustible que no puede ser corregido; o
 - (iv) malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o
 - (v) cualquier otro suceso que afecta a la seguridad operacional de una operación EDTO; y
 - (2) una organización de mantenimiento de aeronaves certificada de acuerdo con el LAR 145 debe notificar a la Autoridad AIG de un incidente relacionado con un defecto dentro de 72 horas de ocurrido un incidente, si el incidente está asociado con una aeronave que se utiliza para realizar operaciones EDTO; y
 - (i) el incidente involucra un malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o
 - (ii) cualquier otro defecto que podría afectar la seguridad operacional de una aeronave que realiza una operación EDTO.
-

Capítulo C: Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros

113.205 Acceso a una aeronave involucrada en un accidente

- (a) Para preservar la aeronave y sus contenidos después de un accidente, ninguna persona accederá, interferirá con, o removerá una aeronave y sus contenidos que esté involucrada en un accidente salvo que sea autorizada por la Autoridad AIG para ello.
- (b) Para los propósitos de la investigación, la Autoridad AIG podrá acceder, inspeccionar, asegurar o remover, una aeronave o sus contenidos que esté involucrada en un accidente.
- (c) Una persona puede de acuerdo con el Párrafo (d):
- (1) remover personas o animales de la aeronave o restos; o
 - (2) proteger la aeronave, restos o contenidos, incluyendo correo o carga, de daños posteriores; o
 - (3) desconectar o desactivar cualquier registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), registrador de datos de vuelo (FDR), o transmisor de localización de emergencia (ELT); o
 - (4) evitar obstrucción al público o a la navegación aérea donde ninguna alternativa práctica está disponible;
- (d) Cualquier resto de la aeronave, correo o cargo removido según el Párrafo (c) deberá:
- (1) ser movido sólo lo necesario para garantizar su seguridad;
 - (2) ser mantenido en áreas distintas y separadas para indicar de cual parte de la aeronave ha sido tomada; y
 - (3) cuando sea posible, hacer diseños, notas descriptivas y fotografías de su posición original y de cualquier marca de impacto significativa.

113.210 Preservación de registros

- (a) El explotador de una aeronave que está involucrada en un accidente, incidente

grave o incidente, debe preservar todos los registros, incluyendo todos los medios de grabación para la operación y el mantenimiento de la aeronave, por lo menos 14 días después del accidente, incidente grave o incidente salvo que de otra manera se haya notificado a requerido la Autoridad AIG competente.

- (b) Un explotador proveedor de servicios que esté involucrado en un accidente, incidente grave o incidente:
- (1) un incidente de mal funcionamiento de una instalación ~~o en un accidente~~; o
 - (2) un incidente de espacio aéreo ~~o en un accidente~~; o
 - (3) un incidente de información publicada ~~o en un accidente~~;

debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del incidente ~~o accidente~~, incidente grave o incidente, por lo menos 14 días después del incidente ~~o accidente~~, incidente grave o incidente, salvo que de otra manera haya notificado a requerido la Autoridad AIG competente.

- (c) Una Toda persona que esté involucrada en un accidente, incidente grave o incidente de información publicada que involucra responsabilidades con los procedimientos de vuelo instrumental, debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del incidente ~~o accidente~~, incidente grave o incidente por lo menos 14 días después del incidente ~~o accidente~~, incidente grave o incidente, salvo que de otra manera se haya notificado a requerido la Autoridad AIG competente.

Nota.- Los registros de accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg, serán requeridos por la Autoridad AIG.

113.215 Retención de productos defectuosos y componentes

El titular de un certificado de una organización de mantenimiento aprobada, organización de diseño u organización de fabricación, debe remitir un reporte de incidente relacionado con un defecto a la Autoridad AIG competente y

retener el producto defectuoso por al menos 14 días después de reporte, salvo que de otra manera haya notificado a requerido la Autoridad AIG competente.

Nota.- Los registros de incidentes relacionados con un defecto en aeronaves de más de 5 700 kg, serán requeridos por la Autoridad AIG.

Apéndice 1

Información requerida para notificación inicial de incidentes

- (a) **Incidente en espacio aéreo.**- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente en espacio aéreo:
- (1) fecha y hora del incidente;
 - (2) breve descripción de los eventos;
 - (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
 - (4) nombre del explotador de la aeronave;
 - (5) posición y altitud de la aeronave;
 - (6) nombre del piloto al mando;
 - (7) fase de vuelo;
 - (8) efecto sobre el vuelo;
 - (9) reglas de vuelo según las cuales la aeronave estuvo operando;
 - (10) punto de salida y destino de la aeronave;
 - (11) localización, tipo y clase de espacio aéreo y unidad ATS involucrada;
 - (12) cualquier otra información relevante remitida por el piloto involucrado.
- (b) **Incidente relacionado con un defecto.**- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente relacionado con un defecto:
- (1) fecha y hora en que el incidente fue detectado;
 - (2) breve descripción de los eventos;
 - (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula y tipo;
 - (4) nombre del explotador de la aeronave y propietario;
 - (5) localización de la aeronave, parte o equipo a la hora del incidente;
 - (6) fase de vuelo;
 - (7) efecto sobre el vuelo;
 - (8) punto de salida y destino de la aeronave;
 - (9) nombre del fabricante de la aeronave, parte o equipo y cuando sea apropiado, el número de la parte, su norma de modificación y la ubicación en la aeronave;
 - (10) descripción del incidente, sus efectos y cualquier otra información relevante;
 - (11) si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;
 - (12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.
- (c) **Incidente por malfuncionamiento de una instalación.**- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente por malfuncionamiento de una instalación:
- (1) fecha y hora del incidente;
 - (2) breve descripción de los eventos;
 - (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
 - (4) nombre del explotador de la aeronave;

- (5) posición y altitud de la aeronave;
 - (6) nombre del aeródromo y pista utilizada;
 - (7) nombre del piloto al mando;
 - (8) fase de vuelo;
 - (9) efecto sobre el vuelo;
 - (10) identificación, tipo, nombre, frecuencia y proveedor de la instalación de telecomunicación aeronáutica involucrada;
 - (11) si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;
 - (12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.
- (d) **Incidente de aeronave.**- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de aeronave:
- (1) fecha y hora del incidente;
 - (2) breve descripción de los eventos;
 - (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
 - (4) nombre del explotador de la aeronave y propietario;
 - (5) posición y altitud de la aeronave;
 - (6) fase de vuelo;
 - (7) si es aplicable, nombre del aeródromo y pista utilizada;
 - (8) efecto sobre el vuelo;
 - (9) nombre del piloto al mando;
 - (10) tipo de la operación realizada;
 - (11) número de personas a bordo de la aeronave;
 - (12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.
- ~~(e) **Incidente relacionado con seguridad de la aviación.**— La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente relacionado con seguridad de la aviación:~~
- ~~(1) fecha y hora del incidente;~~
 - ~~(2) breve descripción de los eventos;~~
 - ~~(3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;~~
 - ~~(4) nombre del explotador de la aeronave y propietario;~~
 - ~~(5) posición y altitud de la aeronave o lugar del incidente;~~
 - ~~(6) nombre del aeródromo o instalación de telecomunicación aeronáutica, si es aplicable;~~
 - ~~(7) nombre del piloto al mando;~~
 - ~~(8) fase de vuelo;~~
 - ~~(9) efecto sobre el vuelo;~~
 - ~~(10) tipo de la operación realizada;~~
 - ~~(11) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.~~

- (f) **Incidente por información publicada.**- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente por información publicada:
- (1) fecha y hora en que el incidente fue descubierto;
 - (2) breve descripción de los eventos;
 - (3) detalles para identificar la publicación, mapa, carta u otro medio mediante el cual la información o los datos aeronáuticos fueron publicados;
 - (4) detalles relacionados a la información o datos aeronáuticos que originaron el incidente;
 - (5) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.
- (g) **Incidente de aeródromo.**- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de aeródromo:
- (1) fecha y hora del incidente;
 - (2) breve descripción de los eventos;
 - (3) nombre del aeródromo;
 - (4) descripción y localización de defecto u obstrucción reportada;
 - (5) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.
- ~~(h) **Incidente de carga.**- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de carga:~~
- ~~(1) fecha y hora del incidente;~~
 - ~~(2) breve descripción de la naturaleza del incidente;~~
 - ~~(3) detalles, si es conocido, del lugar donde el incidente puede haber ocurrido;~~
 - ~~(4) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.~~
- (i) **Incidente de mercancías peligrosas, con pájaros u otro incidente.**- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de mercancías peligrosas, pájaros u otro incidente:
- (1) fecha y hora del incidente;
 - (2) breve descripción de los eventos;
 - (3) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.
-

Adjunto A

Lista de ejemplos de incidentes graves

1. La expresión "incidente grave" se define así en el Capítulo A:

Incidente grave. Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

2. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave.
 - a) Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.
 - b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
 - c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
 - d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
 - e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.
 - f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
 - g) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
 - h) Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
 - i) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
 - j) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
 - k) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.
 - l) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Revisión del manual de procedimientos AIG del ARCM**

Propuestas de enmienda del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM

4.1 Sobre este asunto de la agenda, la Reunión analizó las propuestas de enmienda del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM que se presenta en el Apéndice B de la NE/5.

4.2 Al respecto, la Reunión tomó nota que un Estado contratante de la OACI puede delegar en otro Estado la tarea de llevar a cabo la investigación o solicitar su ayuda. Asimismo, podría solicitar la participación de investigadores de los Estados del ARCM. Para ello, es necesario que los Estados tengan requisitos y procedimientos comunes que faciliten las tareas de cooperación y de asistencia requerida.

4.3 Contar con procedimientos armonizados bajo un mismo esquema, es vital para el cabal funcionamiento de cualquier mecanismo regional AIG. No podrá haber un intercambio eficaz de conocimientos y capacidades entre los Estados de la Región sin contar primero con un cuerpo de reglamentos y procedimientos normalizados y con investigadores instruidos y calificados bajo un mismo esquema y estándar.

4.4 La Reunión comentó que la Segunda Reunión de Autoridades AIG (AIG-SAM/2) aprobó la Primera edición del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM y que la Secretaría circuló dicho manual para que los Estados del ARCM remitieran sus comentarios y diferencias. También solicitó que el Comité Técnico del ARCM analizara la pertinencia de incluir los comentarios enviados por los Estados.

4.5 Al recibir los comentarios de los Estados, el Comité Técnico del ARCM, después de realizar el análisis correspondiente, propuso las siguientes enmiendas:

- ✓ Reemplazar en el índice del manual, Capítulo 3, Numeral 3.5, el término *representantes acreditados por investigador/experto ARCM*;
- ✓ agregar en el Capítulo 1, Numeral 1.5.3, *poder judicial*; y
- ✓ reemplazar en el Capítulo 3, Numeral 3.2.1, el término *cotidiana* por *diaria*.

4.6 Una vez que la Reunión analizó las propuestas de enmienda del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM, adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-03

Aprobación de la Enmienda 1 de la Primera edición del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM

- a) Aprobar la Enmienda 1 de la Primera edición del manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM.
- b) En el **Adjunto A** de esta parte del informe, se presenta la Enmienda 1 aprobada de la Primera edición de manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM.

Enmienda 1 aprobada de la Primera edición de manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes

Índice – Capítulo 3

Capítulo 3. Responsabilidades respecto de la investigación	3-1
3.1 Generalidades.....	3-1
3.2 Investigador encargado.....	3-2
3.3 Coordinadores de apoyo.....	3-2
3.4 Grupos de investigación.....	3-3
3.5 Representantes acreditados Investigador/Experto ARCM.....	3-7
3.6 Asesores de los representantes acreditados	3-8
3.7 Observadores y participantes	3-9

Capítulo 1 – Mandato de la investigación

1.5.3 La respuesta inmediata de la autoridad investigadora a las notificaciones facilitará la respuesta inmediata de las autoridades locales (poder judicial, departamentos de bomberos y policía) así como la rápida llegada de los investigadores al lugar del hecho. Las tareas siguientes deberán realizarse sin demora en coordinación con la Autoridad que tiene jurisdicción en el lugar del accidente para que se proceda a tomar todas las medidas necesarias a los fines de:

Capítulo 3 – Responsabilidad respecto de la investigación

3.2.1 El investigador encargado es responsable de la dirección y realización ~~cotidianas~~ diaria de la investigación. Durante la etapa anterior a su traslado al lugar del hecho, el investigador encargado debe determinar los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para la investigación y establecer el equipo investigador que trabajará en el accidente. Durante la etapa sobre el terreno, el investigador encargado es responsable de la realización y control de la investigación, incluyendo la definición del alcance de la información concreta que ha de recogerse. Durante las fases posteriores de la investigación, cuando se está considerando la importancia de los hechos establecidos, el investigador encargado debe consolidar los informes de los grupos, analizar la información y redactar el informe final.

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Programa de instrucción AIG del ARCM**

Propuestas de enmienda del programa de instrucción AIG del ARCM

5.1 Bajo este asunto de la agenda, la Reunión revisó las propuestas de enmienda del programa de instrucción AIG del ARCM que se presenta en el Apéndice B de la NE/6.

5.2 Sobre el particular, la Reunión fue informada que según los últimos resultados obtenidos en el marco de las actividades del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI, una de las áreas de auditoría con menor aplicación eficaz (EI) respecto a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados SAM, sigue siendo el área de investigación de accidentes e incidentes (AIG).

5.3 En este sentido la Reunión tomó nota que para el desarrollo de investigaciones objetivas, bien dirigidas y con alto impacto en sus recomendaciones, los Estados deberán contar con personal idóneo para tal fin. Sin embargo, ocurre que muchos Estados no tienen personal dedicado exclusivamente a la investigación de accidentes, y en tales casos conviene elegir a personal calificado para instruirle en los métodos de investigación de accidentes antes de asignarle a un caso real de investigación.

5.4 Una inquietud que preocupa principalmente a los investigadores de accidentes y a sus organizaciones es la capacitación y la continua actualización de sus conocimientos y destrezas para poder cumplir a cabalidad sus funciones encomendadas. Los investigadores no solo deben recibir instrucción básica en investigación de accidentes de aviación, sino también recibir capacitación inicial, práctica en el puesto de trabajo (OJT), periódica, avanzada y especializada para mantener y mejorar sus habilidades.

5.5 Contar con un programa de instrucción común para todos los Estados miembros que facilite la armonización de los conocimientos y habilidades es de vital importancia. Esta armonización de conocimientos y habilidades permitirá a la Región SAM contar con un grupo selecto de investigadores que podrán participar a solicitud de cualquier Estado en las investigaciones de accidentes de aviación de la Región.

5.6 Durante la Segunda Reunión de Autoridades AIG (AIG-SAM/2) se presentó la Primera edición del programa de instrucción armonizado del ARCM.

5.7 Al respecto, la Reunión tomó nota que la Primera edición del citado programa fue circulada a los Estados del ARCM para evaluación, y que el Comité Técnico del ARCM, en base a los comentarios enviados por los Estados y su análisis, propuso los siguientes cambios al programa:

- ✓ eliminar del Capítulo 3, los temas de la Fase 1 – Formación inicial, debido a que están descritos en 4.1.7 y añadir la Fase 5 a dicho capítulo que corresponde al curso periódico;
- ✓ reemplazar en el Capítulo 4, Numeral 4.1.1, literal a), el término *Junta de Investigación* por *organismo de investigación* y añadir el término *promulgados*;
- ✓ incluir en el Capítulo 4, Numeral 4.2.6.1, los temas relacionados con medicina aeronáutica y patología y el sistema de notificación ADREP/ECCAIRS;
- ✓ añadir en el Capítulo 4, Numeral 4.2.6.2, el detalle del sistema de notificación ADREP/ECCAIRS;

- ✓ incluir en el Capítulo 4, Numeral 4.5, el curso periódico de investigación de accidentes de aviación con su temario respectivo; y
- ✓ reemplazar en el Adjunto C, el término *noticieros* por *de prensa*.

5.8 Una vez que la Reunión analizó las propuestas de enmienda del programa de instrucción del ARCM, adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-04

Aprobación de la Enmienda 1 de la Primera edición del programa de instrucción AIG del ARCM

- a) Aprobar la Enmienda 1 de la Primera edición del programa de instrucción AIG del ARCM.
- b) En el **Adjunto A** de esta parte del informe, se presenta la Enmienda 1 aprobada de la Primera edición del programa de instrucción AIG del ARCM.

Enmienda 1 aprobada de la Primera edición del programa de instrucción AIG armonizado del ARCM

Capítulo 3 – Guía de instrucción

3.1 FASE 1 – FORMACIÓN INICIAL

El objetivo de la formación inicial es familiarizar a los investigadores recién contratados con la legislación aplicable en los Estados miembros del ARCM y los procedimientos y requisitos de la Autoridad AIG. ~~Los siguientes temas serán incluidos en la formación inicial o adoctrinamiento:~~

- a) ~~Disposiciones administrativas:~~
 - (i) ~~Legislación aplicable~~
 - (ii) ~~Acuerdos internacionales (incluido el Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación)~~
 - (iii) ~~Memorando de acuerdo con otras organizaciones (si es aplicable)~~
 - (iv) ~~Mecanismos de enlace con las autoridades locales y nacionales~~
 - (v) ~~Estructura de la Autoridad AIG~~
 - (vi) ~~Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, políticas y procedimientos~~
 - (vii) ~~Definiciones y clasificación de accidentes~~
 - (viii) ~~Equipos y herramientas~~
 - (ix) ~~Arreglos de transporte~~
 - (x) ~~Ética y la conducta del investigador~~
- b) ~~Procedimientos de investigación~~
 - (i) ~~Procedimientos de respuesta (el investigador de turno)~~
 - (ii) ~~Custodia de grabaciones y componentes de una aeronave accidentada~~
 - (iii) ~~Competencia y seguridad en el sitio del accidente~~
 - (iv) ~~Seguridad del investigador incluyendo estrés psicológico~~
 - (v) ~~Cooperación en la recuperación de restos humanos~~

- (vi) ~~Solicitudes de autopsias~~
- (vii) ~~Asistencia a los familiares~~
- (viii) ~~Autoridad y responsabilidad~~
- (ix) ~~Gestión de la investigación~~
- (x) ~~Uso de especialistas~~
- (xi) ~~Partes en la investigación, los representantes acreditados, asesores y observadores~~
- (xii) ~~Entrega de información a los medios de comunicación~~
- (xiii) ~~SMS aplicada a la investigación—SSP~~

3.6 FASE 5 – CURSO PERIÓDICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

3.7.1 Después de haber completado la formación básica sobre la investigación de accidentes e incidentes de aviación, el investigador debe continuar su formación a través de cursos periódicos, cuya estructura es la del curso básico en forma parcializada, y cuyas asignaturas se podrán combinar de acuerdo al diagnóstico interno realizado por la organización a través de procesos de control de calidad en las investigaciones y o deficiencias detectadas a través de distintos métodos como evaluaciones, entrevistas a los investigadores etc.

Estos cursos recurrentes se realizarán cada 2 años calendarios y su carga horaria no debería superar al 50% respecto a la de un curso básico de investigación. El mismo puede darse en un período de tiempo de 30 días, adecuando la carga horaria semanalmente de acuerdo a las actividades y al plantel de investigadores.

Capítulo 4 – Investigación de accidentes – Currículos de los cursos

4.1 CURSO INICIAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

4.1.1 Objetivos:

- a) Conocer los conceptos INICIALES de la metodología establecida por ~~la Junta de Investigación de Accidentes~~ el organismo de investigación para las investigaciones de los accidentes e incidentes de aviación civil, de acuerdo con las normas y métodos recomendados promulgados por la OACI.

4.2.1 Temario

4.2.6.1 El curso básico de investigación de accidentes de aeronaves deben cubrir al menos los siguientes temas:

Curso básico de investigación de accidentes de aviación	
Asignatura	

a) Responsabilidades de los Estados involucrados	
b) Procedimientos de notificación	
c) Gestión de las investigaciones	
d) Equipo de los investigadores	
e) Seguridad en el sitio del accidente	
f) Protección de las evidencias	
g) Medidas iniciales en el lugar del accidente	
h) Técnicas de recolección de información	
i) Comunicación y medios de grabación	
j) Entrevistas de testigos.	
k) Grabadores de vuelo (FDR, CVR) y grabaciones del ATS	
l) Aeronavegabilidad aplicada	
m) Incendios y explosiones	
n) Supervivencia	
o) Estructuras	
p) Sistemas	
q) Aerodinámica	
r) Plantas de poder	
s) Aeronaves de ala rotatoria	
t) Factores humanos y organizacionales (FHOs)	
Medicina aeronáutica y patología,	
u) Métodos de análisis de la información recolectada sobre los hechos	
v) Redacción de informes	
w) Sistema de notificación ADREP/ECCAIRS	
x) Medios de comunicación y relaciones públicas	

4.2.6.2 Desglose detallado de los temas que deben ser cubiertos

a) Sistema de notificación ADREP/ECCAIRS

Introducción al sistema de notificación ECCAIRS, bajo taxonomía ADREP, con el propósito de que cada investigador pueda utilizar esta herramienta para cargar los detalles de la investigación que lleva adelante en el sistema ECCAIRS, haciendo uso de la taxonomía ADREP.

4.4.1 El aprendizaje del uso de la herramienta del sistema ADREP/ECCAIRS, es de suma importancia para el investigador, ya que ésta es una herramienta fundamental para la notificación de sucesos y alimentar la base de datos de la organización AIG, la integración con otras bases de datos y la base de datos del ARCM

4.5 CURSO PERIÓDICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

4.5.1 Objetivos:

a) Reforzar la metodología y los procedimientos para realizar la investigación técnica de los sucesos acaecidos de acuerdo con la reglamentación AIG del Estado, de conformidad con lo establecido en el Anexo 13 de la OACI y nuevos procedimientos o directivas emanadas por la organización.

- b) Reforzar y actualizar las distintas fuentes de las que se puede obtener información y la interrelación entre las mismas según el área de conocimiento de que se trate, adaptándose para integrar equipos de trabajo interdisciplinarios.
- c) Reforzar y actualizar al personal de investigadores sobre las herramientas adecuadas para que puedan realizar un análisis lógico de los hechos y evidencias, a los fines de arribar a conclusiones comprobables.

4.5.2 Requisitos:

- a) El curso está orientado al personal de investigadores, que ya han concluido la formación inicial y básica en investigación de accidentes e incidentes, que están cumpliendo funciones como investigadores en la organización AIG.

4.5.3 Alcances:

- a) Reforzar y actualizar los conceptos y conocimientos adquiridos durante la formación inicial y básica como investigadores de accidentes e incidentes.

Certificación de curso: Curso periódico aprobado

4.5.4 Metodología:

- a) El eje metodológico del curso será la integración teórica-práctica y el uso y conocimiento de la documentación existente y las actualizaciones que se hayan realizado. El mismo se desarrollará con clases en las que se combinarán las exposiciones con estudios de casos, debates, etc. Se promoverá la reflexión y la transferencia mediante trabajos grupales. Se aplicará durante todo el curso un enfoque interdisciplinario en función del objetivo propuesto.

4.5.5 Evaluación:

- a) La evaluación del curso estará centralizado en que cada investigador pueda poner en práctica sus conocimientos trabajando sobre una investigación de accidente que esté realizando.
- b) En caso de que se haya actualizado la documentación y/o procedimientos referidos a la investigación o al funcionamiento del organismo, solo estos ítem serán evaluados en forma escrita y en la metodología de elección múltiple.

4.5.5 Temario

- 4.5.5.1 El curso periódico de investigación de accidentes de aeronaves deben cubrir en forma combinada algunas de las siguientes asignaturas, tratándose en lo posible no volverlas a impartir en el próximo curso periódico.

Curso periódico de investigación de accidentes de aviación	
Asignatura	
Reforzar y/o actualizar	
a) Responsabilidades de los Estados involucrados	
b) Procedimientos de notificación	

c) Gestión de las investigaciones	
d) Equipo de los investigadores	
e) Seguridad en el sitio del accidente	
f) Protección de las evidencias	
g) Medidas iniciales en el lugar del accidente	
h) Técnicas de recolección de información	
i) Comunicación y medios de grabación	
j) Entrevistas de testigos.	
k) Grabadores de vuelo (FDR, CVR) y grabaciones del ATS	
l) Aeronavegabilidad aplicada	
m) Incendios y explosiones	
n) Supervivencia	
o) Estructuras	
p) Sistemas	
q) Aerodinámica	
r) Plantas de poder	
s) Aeronaves de ala rotatoria	
t) Factores humanos y organizacionales (FHOs)	
u) Medicina aeronáutica y patología,	
v) Métodos de análisis de la información recolectada sobre los hechos	
w) Redacción de informes	
x) Medios de comunicación y relaciones públicas	

Desglose detallado de los temas deberán referirse al Punto 4.2.6.2 y se deberá tener en cuenta que los temas en las asignaturas a impartir pueden ser parciales de acuerdo al diagnóstico realizado por la organización y que deben reforzarse y/o actualizarse.

Adjunto C – Formulario de plan de desarrollo individual

Procedimientos de investigación			
Autoridad y responsabilidades			
Tamaño y alcance de la investigación			
Gestión de la investigación (líder de grupo e IIC) en la escena			
Uso de especialistas			
Participantes en la investigación, representantes acreditados, asesores y observadores			

Trato con los medios noticieros de prensa			
Procedimientos de especialistas (operaciones, aeronavegabilidad, factores humanos, etc.)			

Cuestión 6 del Orden del Día: Revisión de los procedimientos para la implantación del Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM

Propuesta sobre los procedimientos para la implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM

6.1 Bajo este asunto de la agenda, se presentó a la Tercera Reunión de Autoridades AIG (AIG-SAM/3) de Sudamérica, los procedimientos para la implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) dentro del marco del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM).

6.2 Al respecto, la Reunión tomó nota que el Párrafo 8.1 del Anexo 13 - *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* prescribe la siguiente norma:

Cada Estado establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y para determinar las medidas preventivas necesarias.

6.3 En este sentido, el SDCPS es una integración de las bases de datos de los Estados miembros del ARCM.

6.4 Desde el año 2008, la Región SAM se encuentra implementando el Sistema de Notificación de Accidentes e Incidentes del Centro de Coordinación Europeo (ECCAIRS), con el propósito de cumplir con los requerimientos de notificación de accidentes e incidentes del Anexo 13 y satisfacer las preguntas de protocolo (PQs) pertinentes, objeto de las siguientes actividades del CMA del USOAP: auditorías CMA, misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM) y actividades de validación *ex-situ*.

6.5 Es por ello que se adoptó el software ECCAIRS como plataforma para el SDCPS, que es una base de datos de accidentes e incidentes de aviación de la Región SAM.

6.6 La Reunión tomó nota que el 76,92% de los Estados de la Región SAM ya tienen implementado el sistema de notificación ADREP/ECCAIRS, lo que facilitará la implantación del SDCPS del ARCM.

6.7 La Reunión comentó que para optimizar los beneficios potenciales de una base de datos centralizada, se requieren aspectos básicos en su operación por parte de los Estados, como seguridad e integridad en los procedimientos de notificación, y la gestión y análisis de los datos que establezcan indicadores eficaces por parte del ARCM, a fin de tener una comprensión clara de los peligros y sus consecuencias relacionadas.

6.8 Para que el SDCPS pueda ser implementado por los Estados miembros del ARCM, se desarrollaron los procedimientos correspondientes, que permitirán almacenar, agregar y mantener información concisa y actualizada. La estructuración de dichos procedimientos contará con las siguientes aplicaciones:

- a) de notificación, que definirá qué y cómo los Estados notificarán al ARCM;

- b) de registro normalizado de notificaciones;
- c) de recopilación y captura;
- d) de procesamiento de datos;
- e) de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional;
- f) de medidas preventivas necesarias para mitigar los riesgos de seguridad operacional;
- g) de vigilancia de la seguridad operacional basado en riesgos;
- h) de protección de la información;
- i) de intercambio de la información; y
- j) para comunicar a los Estados del ARCM y sus usuarios, la información accesible de seguridad operacional, por ejemplo, informes anuales de seguridad operacional del ARCM.

6.9 La Reunión acordó que los datos del SDCPS serán utilizados únicamente por el ARCM para generar informes periódicos y a requerimiento, respecto a cuestiones que puedan afectar la seguridad de las operaciones aéreas, como también, para generar y alimentar indicadores, obteniendo información útil para la toma de decisiones en materia de seguridad operacional a nivel regional.

6.10 La Reunión además consideró que los datos deben ser almacenados en un servidor que cumpla con las especificaciones en cuanto a seguridad y con acceso restringido sólo a personas calificadas y autorizadas y que la manipulación de los datos y su distribución sin el consentimiento del Estado propietario, queda prohibida.

6.11 Asimismo, la Reunión tomó nota que la implantación del SDCPS en el ARCM, no reemplaza las obligaciones de notificación a la OACI en el marco del Anexo 13.

6.12 Siguiendo con el tratamiento de este asunto, la Reunión concordó que para llevar a cabo análisis exhaustivos de los datos sobre accidentes e incidentes a nivel regional, era necesario establecer el SDCPS del ARCM, como solución para la toma de decisiones, y como herramienta de los Estados para la elaboración de recomendaciones oportunas y eficaces de seguridad operacional, tanto nacionales como regionales.

6.13 Al respecto, la Reunión acordó recopilar los siguientes tipos de datos de seguridad operacional en el SDCPS, entre otros, que deberán utilizarse para respaldar los análisis de datos de seguridad operacional que gestionará el ARCM:

- a) datos de investigación de accidentes;
- b) datos de investigación de incidentes graves; y
- c) datos de investigación de incidentes en los que intervenga el organismo AIG.

6.14 Finalmente, la Reunión convino en recopilar los datos de seguridad operacional de las siguientes operaciones, que serán provistos por cada uno de los Estados del ARCM:

- a) transporte aéreo comercial regular;
- b) transporte aéreo comercial no regular;
- c) aviación general;
- d) aviación corporativa;

- e) trabajos aéreos; y
- f) aviación no tripulada (sistemas de aeronaves pilotadas a distancia – RPAS).

6.15 Una vez que la Reunión analizó la propuesta de los procedimientos para la implantación del SDCPS en el marco del ARCM, adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-05

Aprobación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM

- a) Aprobar la implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM;
- b) aprobar la implantación del sistema ECCAIRS y taxonomía ADREP como plataforma del SDCPS del ARCM y de las bases de datos de cada Autoridad AIG de los Estados miembros del ARCM;
- c) aprobar la Primera edición del manual de procedimientos para la implantación del SDCPS del ARCM;
- d) Aprobar la recopilación de los siguientes datos:
 - ✓ de investigación de accidentes;
 - ✓ de investigación de incidentes graves; y
 - ✓ de investigación de incidentes en los que intervenga el organismo AIG.
- e) aprobar la recopilación de los datos de seguridad operacional de las siguientes operaciones que serán provistos por cada uno de los Estados del ARCM:
 - ✓ transporte aéreo comercial regular;
 - ✓ transporte aéreo comercial no regular;
 - ✓ aviación general;
 - ✓ aviación corporativa;
 - ✓ trabajos aéreos; y
 - ✓ aviación no tripulada (sistemas de aeronaves pilotadas a distancia – RPAS).
- f) solicitar a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI albergar la base de datos AIG del ARCM.
- g) En el Apéndice A de la NE/07, se presenta el manual de procedimientos para la implantación del SDCPS del ARCM.

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Investigación de los incidentes que no son graves**

Rol de los organismos involucrados en la investigación de los incidentes que no son graves

7.1 Siguiendo con los asuntos de la agenda, la Reunión tomó nota del rol de los organismos involucrados en la investigación de los incidentes que no son graves.

7.2 En el marco del ARCM, uno de sus objetivos es colaborar y asistir a los Estados en materia de investigación de accidentes e incidentes de aviación por lo que el Mecanismo Regional:

- ✓ contribuirá para alcanzar las mejores prácticas en la investigación de accidentes e incidentes;
- ✓ analizará y clarificará aquellos conceptos que presentan posibles inconvenientes en la aplicación de las normas y métodos recomendados; y
- ✓ supervisará la continua observancia y evolución de los documentos que prescriben los requisitos y procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes, a fin de realizar las propuestas de enmienda que sean necesarias para mantener los documentos actualizados.

7.3 La Reunión comentó que en la implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) en los Estados miembros del ARCM, se torna necesario que los organismos AIG asuman un rol proactivo como organismo parte y custodio junto a las otras Autoridades Aeronáuticas.

7.4 En este sentido, es necesario que a nivel regional exista un concepto claro y armonizado sobre la intervención de los organismos AIG ante la ocurrencia de un incidente que no es grave, cuál debería ser su nivel de intervención en el mismo y cómo deberían coordinar con el resto de las Autoridades Aeronáuticas que componen el SSP.

7.5 Cada organismo AIG, ante la ocurrencia de un incidente que no es grave, debería aplicar criterios establecidos que definan los niveles de intervención conforme a lo expresado en el Anexo 13, donde sugiere que la investigación del suceso debe ser realizada teniendo en cuenta si de ésta se puede obtener un resultado que tenga un alto impacto en la seguridad operacional.

7.6 En aquellos sucesos (incidentes que no son graves) donde la Autoridad AIG considere que no es de su interés investigar, estos sucesos podrían ser investigados por otras Autoridades Aeronáuticas o proveedores de servicios, siempre y cuando éstos tengan la capacidad de hacerlo, mientras que el organismo AIG solo intervendría en calidad de observador, si así lo estima conveniente.

7.7 Quedó claro en la Reunión que es de suma importancia que se establezcan mecanismos de coordinación entre las distintas Autoridades Aeronáuticas responsables de la implantación de la gestión de la seguridad operacional del Estado, a los fines de optimizar los recursos y esfuerzos con el objetivo de obtener la mayor cantidad de información, procesar la misma y producir inteligencia de seguridad operacional, que permita establecer tendencias e indicadores y proponer las recomendaciones correspondientes para mitigar los riesgos identificados en el sistema aeronáutico.

7.8 De conformidad con el SSP, los organismos AIG acordaron que deben contribuir activamente al fortalecimiento del *sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS)* del Estado, aportando toda la información procesada que surja de las investigaciones, que pueda mostrar indicadores y tendencias que afecten a la seguridad operacional. Teniendo en cuenta que el SDCPS del Estado, puede estar compuesto por uno o varios sistemas de notificación obligatorios y voluntarios y por sistemas de recopilación propios de cada Autoridad Aeronáutica y Autoridad AIG, que capturan tanto información reactiva (organismos AIG) como proactiva (deficiencias de seguridad operacional reales o posibles), este sistema (SDCPS) requerirá de un esfuerzo de coordinación entre las Autoridades Aeronáuticas y de investigación para la articulación de la información necesaria y el procesamiento en pos del fortalecimiento de la gestión de la seguridad operacional a nivel del Estado.

7.9 Por lo expuesto, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-06

Conformación de un grupo de tarea del ARCM para que coordine los criterios de intervención de las diferentes autoridades ante un suceso clasificado como incidente que no es grave

- a) Aprobar la formación de un grupo de tarea del ARCM para que coordine con las Autoridades Aeronáuticas, Autoridades AIG y plataformas coordinadoras del SSP:
 - los criterios de intervención de cada una de ellas, ante un suceso clasificado como incidente que no es grave, incluyendo a los proveedores de servicios, de ser pertinente; y
 - los criterios para determinar las *capacidades de investigación* tanto de las Autoridades Aeronáuticas, plataformas coordinadoras del SSP y proveedores de servicios.
- b) Solicitar a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, autorice la presentación de una nota de estudio en la Quinta Reunión de Implantación del SSP (Lima, Perú, septiembre 2016), respecto a los resultados alcanzados por el grupo de tarea referido en el párrafo anterior;
- c) Que un grupo de tarea del ARCM, revise los documentos de OACI (Anexos y documentos) referentes a la investigación de accidentes e incidentes y proponga las enmiendas necesarias en cuanto a la utilización individual de los términos *accidente*, *incidente grave*, *incidente* y *deficiencias de seguridad operacional*, que permitan definir con suma claridad cada caso y evitar que los usuarios se confundan;
- d) Apoyar a los organismos AIG para que tengan un rol activo en el SSP junto con las Autoridades Aeronáuticas de los Estados.

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Aprobación del programa de actividades del ARCM para el 2016**

Propuesta sobre el programa de actividades del ARCM para el 2016

8.1 Sobre este asunto de la agenda, la Reunión fue informada que de acuerdo al manual de organización y funciones del ARCM, le corresponde al Comité Ejecutivo de este mecanismo examinar el programa anual de actividades para su aprobación.

8.2 Teniendo en cuenta las conclusiones y recomendaciones convenidas en la Primera y Segunda Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica, el desarrollo del programa de actividades para el año 2016 permitirá consolidar el establecimiento del ARCM.

8.3 Para la implantación del ARCM, el programa de actividades del 2016 ha sido dividido en las siguientes áreas de trabajo:

- ✓ armonización de la reglamentación;
- ✓ actividades con equipos multinacionales;
- ✓ actividades de capacitación y seminarios;
- ✓ reuniones; y
- ✓ desarrollo e implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM.

8.4 Respecto a las actividades presentadas, la Reunión se comprometió en alcanzar los siguientes objetivos:

- a) implantar el ARCM de Sudamérica;
- b) armonizar los reglamentos, procedimientos de investigación, listas de verificación, programas de instrucción y procedimientos de notificación, recopilación, procesamiento e intercambio de datos de seguridad operacional del ARCM;
- c) capacitar a los investigadores en los reglamentos, procedimientos y sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM;
- d) establecer un banco de investigadores ARCM para poder gestionar la cooperación entre los Estados;
- e) proporcionar a los Estados asistencia para mejorar la aplicación eficaz (EI) AIG, revisando junto con ellos el avance de las preguntas del protocolo (PQ) no satisfactorias y de ser necesario las PQ satisfactorias; y
- f) contribuir en la reducción de los accidentes e incidentes en la Región SAM en todos los segmentos de la aviación, a través de la identificación de peligros, gestión de los riesgos y establecimiento de las medidas preventivas necesarias de acuerdo con el Capítulo 8 del Anexo 13.

8.5 A continuación la Reunión tomó nota que todas las actividades programadas por el ARCM para 2016, no requieren de un aporte económico por parte de los Estados miembros del ARCM y que éstos deberán cubrir únicamente los costos de pasajes y viáticos de sus participantes.

8.6 Después de analizar cada una de las actividades de las áreas de trabajo, la Reunión adoptó la siguiente conclusión.

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-07

Aprobación del programa de actividades del ARCM para el 2016

- a) Aprobar el programa de actividades del ARCM para el 2016.
- b) Instar a los Estados miembros del ARCM a participar en todas las actividades programadas para el año 2016, las cuales permitirán una implantación eficiente del ARCM.
- c) En el Apéndice A de la NE/09, se presenta el programa aprobado de actividades del ARCM para el 2016.

**Cuestión 9 del
Orden del Día: Certificación de investigador multinacional del ARCM de Sudamérica**

Propuesta del manual para la certificación como investigador multinacional del ARCM de Sudamérica

9.1 Bajo este asunto de la agenda, la Secretaría presentó la propuesta del manual para la certificación como investigador multinacional de accidentes e incidentes del ARCM.

9.2 Sobre el particular, la Reunión comentó que el Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica, fue establecido en la Segunda Reunión de Autoridades AIG de la Región SAM (Buenos Aires, Argentina, marzo 2015), para apoyar a los Estados que lo soliciten en los aspectos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes de aviación en un ambiente de cooperación regional que permita mejorar la aplicación eficaz en el área AIG y contribuir en la reducción de la tasa de accidentes e incidentes de aviación de la Región SAM por debajo de la tasa mundial en todos los segmentos de la aviación.

9.3 En este sentido, la Reunión reconoció que, para el desarrollo de investigaciones objetivas, bien dirigidas y con alto impacto en sus recomendaciones, los Estados deberán contar con personal idóneo para tal fin.

9.4 Sin embargo, ocurre que muchos Estados no tienen personal dedicado exclusivamente a la investigación de accidentes. En tales casos conviene, en un ambiente de cooperación y a solicitud del Estado interesado y aceptación del Estado que facilitará su personal, utilizar investigadores multinacionales disponibles del ARCM.

9.5 Para ello, el ARCM debe establecer y controlar los requisitos de competencias profesionales mínimas de sus investigadores. Para que los investigadores que representen al ARCM, puedan cumplir sus tareas en un ambiente regional, es necesario que sus conocimientos y aptitudes en relación con sus responsabilidades se mantengan en continuo desarrollo.

9.6 La investigación es desarrollada por investigadores que cuentan con las técnicas de investigación exigidas para participar en una investigación de accidentes e incidentes de aviación.

9.7 Asimismo, cada tipo de investigación requiere diferentes requisitos de competencia, de acuerdo a los niveles y alcances que se otorgan. La certificación como investigador multinacional de accidentes e incidentes significa que el ARCM reconoce la competencia del investigador.

9.8 Además de las habilidades, técnicas y experiencia, un investigador de accidentes requiere ciertas cualidades personales. Estos atributos incluyen la integridad y la imparcialidad en el análisis de los hechos, la capacidad para analizar los hechos de una manera lógica, la perseverancia en la búsqueda de preguntas, a menudo en condiciones difíciles, y el tacto en el trato con una amplia gama de personas que han participado en la traumática experiencia de un accidente aéreo.

9.9 Siguiendo con el tratamiento de este asunto, la Reunión comentó que el manual para la certificación como investigador del ARCM de Sudamérica, tiene la finalidad de establecer los perfiles y requerimientos de competencias que deben reunir los investigadores de accidentes e incidentes de aviación según el marco del ARCM. Además, la Reunión comentó que en dicho marco es necesario incorporar una herramienta para garantizar la homogeneidad en la competencia de los investigadores.

9.10 A continuación, la Reunión consideró apropiado reducir la experiencia de cinco (5) a tres (3) años en el Capítulo 2 - *Niveles de certificación y requisitos para la certificación*, a fin de permitir el ingreso de un mayor número de investigadores en el banco del ARCM.

9.11 Una vez que la Reunión finalizó el análisis de la propuesta del manual para la certificación como investigador multinacional de accidentes e incidentes del ARCM, adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3/08

**Aprobación de la Primera edición del manual para la
certificación como investigador multinacional de
accidentes e incidentes del ARCM**

- a) Aprobar la Primera edición del manual para la certificación como investigador multinacional de accidentes e incidentes del ARCM.
- b) Autorizar la certificación de los investigadores que cumplan con los requisitos del ARCM.
- c) En el Apéndice A de la NE/10, se presenta la Primera edición aprobada del manual para la certificación como investigador multinacional de accidentes e incidentes del ARCM.
- d) En el **Adjunto A** de esta parte del informe se presenta las enmiendas aprobadas en conjunto con la Primera edición del manual para la certificación como investigador multinacional de accidentes e incidentes del ARCM.

CAPÍTULO 2

NIVELES DE CERTIFICACIÓN Y REQUISITOS PARA LA CERTIFICACIÓN

2.5.1 Investigador ARCM provisional

2.5.1.3 El resumen de los requisitos para certificarse en este nivel son los siguientes:

b) **Experiencia laboral en la autoridad AIG** (Ver Nota 2)

- Cinco ~~(5) años~~ **(3) años** de experiencia laboral en la autoridad AIG como investigador de accidentes en su especialidad, de acuerdo a los requerimientos específicos de la categoría de actuación; y
- estar activo en la investigación de accidentes para a la autoridad investigadora de su Estado en el momento de la aplicación.

2.5.4 Notas

2.5.4.2 Nota 2: Experiencia laboral

- Para todos los niveles, en lo que se refiere a investigaciones de accidentes, el candidato a investigador multinacional deberá haber completado al menos cinco ~~(5) años~~ **(3) años** de experiencia laboral, en la autoridad AIG del Estado, en la industria o en organizaciones militares, habiendo desarrollado funciones como investigador de accidentes, especialista, experto o asesor;
- Los cinco ~~(5) años~~ **(3) años** de experiencia a los que hace referencia el Ítem (a) deben haberse acumulado en los últimos diez (10) años.

Figura 2-1 Progresión de niveles del investigador multinacional del ARCM



**Cuestión 10 del
Orden del Día: Otros asuntos**

Propuesta de la página Web del ARCM

10.1 Acerca de este tema, se presentó a la Reunión la propuesta de la página Web y de cuentas de correo institucionales del ARCM de Sudamérica.

10.2 Al respecto, la Reunión destacó la importancia de implementar la página Web del ARCM, como canal oficial de comunicación entre todos los Estados para el intercambio de información; aportando seriedad y confianza al ARCM.

10.3 La Reunión fue informada que se brindarán los servicios básicos de un sitio Web, como correo electrónico, comentarios, calendario y servicios específicos como acceso al SDCPS, además de soporte técnico y documentación. Asimismo se informó que la página web será independiente y no tendrá relación con ningún Estado del ARCM.

10.4 A continuación, la Reunión concordó en designar al presidente del Comité Ejecutivo del ARCM como titular de la página Web, quién designará un responsable técnico con las facultades de administrador del sitio.

10.5 Por lo expuesto, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-09 Aprobación de la página Web del ARCM

- a) Aprobar la página Web del ARCM.
- b) En el Apéndice A de la NE/11, se presenta el manual de la página Web del ARCM de Sudamérica.

Propuesta del logo tipo del ARCM

10.6 Bajo este asunto de la agenda, se presentó la propuesta del logotipo del ARCM de la Región SAM.

10.7 Al respecto, se analizaron tres propuestas de logotipos presentadas por Uruguay, Colombia y Argentina, de las cuales, la propuesta de Argentina fue seleccionada por votación de los miembros y representantes del Comité Ejecutivo del ARCM, acordándose adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-10 Aprobación del logotipo del ARCM

- a) Aprobar del logotipo del ARCM presentado por Argentina.
- b) En el **Adjunto A** de esta parte del informe, se presenta el logo tipo del ARCM.

Propuesta de la sede para las reuniones del Comité Ejecutivo del ARCM

10.8 Siguiendo con los asuntos de la agenda, se solicitó a los Estados participantes de la Reunión postular para que sus Estados sean sede de la Cuarta Reunión de Autoridades AIG (AIG-SAM/4) a realizarse en el año 2017.

10.9 Ante la solicitud realizada, los Estados de Colombia y Brasil se postularon como sede de la AIG-SAM/4. A continuación se procedió a la selección del Estado que sería la sede para la reunión AIG-SAM/4 en el año 2017. Por mayoría de los Estados se eligió al Estado de Brasil como sede de la próxima reunión AIG, considerando a Colombia para la reunión de 2018, por lo que la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-11

Sedes para la Cuarta y Quinta Reuniones de Autoridades AIG de los Estados del ARCM

Designar al Estado de Brasil como sede de la Cuarta Reunión y al Estado de Colombia como sede de la Quinta Reunión de Autoridades AIG de los Estados del ARCM, en fechas y lugares a ser determinados por dichos Estados en coordinación con la Secretaría y el Presidente del Comité Ejecutivo del ARCM.

Revisión de la propuesta del manual de organización y planificación del ARCM

10.10 Bajo este asunto de la agenda, la Secretaría presentó la propuesta del manual de organización y planificación del ARCM.

10.11 Sobre el particular, la Reunión consideró que, de conformidad con el Artículo 26 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, le incumbe al Estado en que ocurre el accidente abrir una investigación sobre las circunstancias del mismo. Esta obligación solo podrá cumplirse cuando exista la legislación debida respecto a la investigación de accidentes de aviación, en la cual se deberá contemplar el establecimiento de una jefatura de investigación de accidentes (o una comisión, junta u otro órgano) para la investigación de accidentes e incidentes de aviación que sea independiente de las autoridades aeronáuticas del Estado y otras entidades que pudieran interferir con la realización u objeto de una investigación.

10.12 La jefatura de investigación de accidentes ha de ser estrictamente objetiva y totalmente imparcial y ha de estar además considerada como tal. Dicha jefatura deberá establecerse de tal forma que no sea objeto de la injerencia o presión política o de otra índole.

10.13 Es fundamental que exista una legislación apropiada donde se definan los derechos y atribuciones de la jefatura de investigación de accidentes de aviación. La jefatura de investigación de accidentes deberá estar autorizada por la legislación a tener acceso inmediato e ilimitado a todos los elementos pertinentes sin tener que conseguir previamente el permiso de órganos judiciales o de otras autoridades.

10.14 De acuerdo con la Pregunta del protocolo (PQ) AIG 6.003, se requiere que el Estado haya designado formalmente un organismo/comisión/consejo u otro órgano específico responsable de la investigación de los accidentes e incidentes graves de aviación y si el Estado no lo ha designado, verificar si ha conformado acuerdos oficiales con otro u otros Estados para delegar la investigación.

10.15 De la misma manera, la PQ 6.101 requiere que un Estado establezca una estructura orgánica para la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación y que la misma indique claramente las líneas de responsabilidad.

10.16 Por su parte, la PQ 6.102 exige la definición clara de las funciones y responsabilidades de la autoridad encargada de la investigación.

10.17 Las siguientes 49 PQs se basan en la Parte I del Doc 9756 – *Organización y planificación*, lo que equivale al 42% del total de PQ (113) del área AIG:

6.001; 6.003; 6.005; 6.007; 6.009; 6.011; 6.021; 6.101; 6.102; 6.103; 6.105; 6.107; 6.109; 6.111; 6.113; 6.115; 6.119; 6.120; 6.121; 6.122; 6.123; 6.131; 6.133; 6.135; 6.201; 6.203; 6.205; 6.207; 6.209; 6.211; 6.301; 6.303; 6.311; 6.313; 6.315; 6.317; 6.319; 6.343; 6.345; 6.349; 6.351; 6.353; 6.355; 6.357; 6.359; 6.375; 6.379 y 6.380

10.18 Una vez que la Reunión analizó la propuesta del manual de organización y planificación del ARCM, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-12 Aprobación de la Primera edición del manual de organización y planificación del ARCM

- a) Aprobar la Primera edición del manual de organización y planificación del ARCM.
- b) En el Apéndice A de la NE/14, se presenta la Primera edición aprobada del manual de organización y planificación del ARCM.

Revisión de la propuesta del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes del ARCM.

10.19 Bajo este asunto de la agenda, la Secretaría presentó la propuesta del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación del ARCM.

10.20 Sobre el particular, la Reunión consideró que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes deberán establecer políticas y procedimientos en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Estos procedimientos deberán incluir la organización y planificación, la investigación e informes.

10.21 La propuesta del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación, se presentó para que los Estados del ARCM dispongan de una herramienta al elaborar sus respectivos manuales de políticas y procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes. El presente manual es compatible con las mejores prácticas internacionales e incluye políticas y procedimientos examinados durante las auditorías del programa USOAP de la OACI.

10.22 La Pregunta del protocolo (PQ) AIG 6.343, requiere que el Estado establezca y aplique un proceso para investigar los distintos tipos de accidentes y que promulgue textos de orientación para ayudar a determinar el alcance de la investigación de un accidente según las circunstancias del mismo y las lecciones que se espera obtener de la investigación sobre seguridad operacional.

10.23 De la misma manera, la PQ 6.345 exige que un Estado establezca un proceso para investigar los incidentes graves y textos de orientación que ayuden a determinar qué tipo de incidentes debe investigar la autoridad encargada de la investigación, conforme lo dispuesto en el Anexo 13.

10.24 Por otro lado, 59 de 113 PQs del área AIG hacen referencia al Doc 9962 - Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de la OACI, lo que da un porcentaje de 52.21%. Estas PQ son las siguientes:

6.109; 6.115; 6.119; 6.121; 6.122; 6.123; 6.125; 6.129; 6.131; 6.135; 6.201; 6.207;
6.301; 6.303; 6.311; 6.315; 6.317; 6.319; 6.327; 6.329; 6.343; 6.345; 6.347; 6.349;
6.351; 6.353; 6.357; 6.361; 6.363; 6.365; 6.369; 6.375; 6.377; 6.379; 6.380; 6.381;
6.391; 6.393; 6.395; 6.403; 6.404; 6.407; 6.409; 6.411; 6.413; 6.415; 6.421; 6.423;
6.425; 6.429; 6.431; 6.435; 6.437; 6.501; 6.503; 6.505; 6.507; 6.509 y 6.511.

10.25 Después de analizar la propuesta del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación del ARCM, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-13

Aprobación de la Primera edición del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación del ARCM

- a) Aprobar la Primera edición del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación del ARCM.
- b) En el Apéndice A de la NE/15, se presenta la Primera edición aprobada del manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación del ARCM.

Avance del programa de actividades del ARCM

10.26 A continuación, la Reunión tomó nota de los avances del programa de actividades del ARCM de Sudamérica de 2016.

10.27 Al respecto, la Reunión fue informada que el programa de actividades para el año 2016 está siendo desarrollado en lo que concierne a las actividades planificadas para los meses de enero, febrero y marzo en las áreas correspondientes a la armonización de la reglamentación, actividades con equipos multinacionales, actividades de capacitación, seminarios y reuniones y el desarrollo del sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS).

10.28 Asimismo se informó a la Reunión sobre el desarrollo de notas de estudio (NE) para la Tercera Reunión de Autoridades AIG de Sudamérica (AIG-SAM/3).

10.29 En lo que atañe a las actividades con equipos multinacionales, la Reunión tomó nota que el ARCM llevó a cabo la revisión de las Preguntas del protocolo (PQs) con las Autoridades AIG de los siguientes Estados: Ecuador, Surinam, Guyana y Uruguay, y que se programó una reunión virtual con la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de la Argentina para iniciar el trabajo de revisión de todas las PQs AIG en la tercera semana de marzo de 2016.

10.30 Respecto a las actividades de capacitación y seminarios, el ARCM circuló a sus Estados las respectivas convocatorias para el primer curso sobre el Sistema ADREP/ECCAIRS en el marco del ARCM y para el primer curso de investigadores AIG del ARCM.

10.31 En lo que se refiere al sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), el panel de expertos ADREP/ECCAIRS del ARCM desarrolló la nota de estudio correspondiente que fue objeto de análisis de la Reunión. De la misma manera se informó sobre la nota de estudio correspondiente a la página web del ARCM.

10.32 En el Apéndice A de la NE/16 se presenta el detalle de las actividades realizadas en las áreas de trabajo mencionadas en los párrafos 10.26 a 10.31.

Propuesta de incorporación de la BEA y NTSB como miembros del ARCM en calidad de observadores especiales

10.33 A continuación se presentó la NE/17, que aborda la propuesta de incorporación de la BEA (organismo de investigación de Francia) como miembro del ARCM en calidad de observador especial. Asimismo la Reunión tomó nota que la NTSB (organismo de investigación de los Estados Unidos) había remitido la solicitud de adhesión para ser parte del ARCM en calidad de *observador especial*, al igual que la BEA.

10.34 Cabe resaltar que la BEA envió a un representante de su organismo para participar en la Reunión AIG-SAM/3, e interiorizarse del ARCM. Además, este representante brindó una breve exposición institucional de la BEA.

10.35 En la reunión se puso de manifiesto que es de suma importancia para el ARCM, en esta etapa de consolidación, recibir el apoyo de organismos como la BEA y NTSB, que tienen una trayectoria reconocida internacionalmente en la investigación de accidentes de aviación.

10.36 Tanto la BEA como la NTSB al ser incorporadas como miembros del ARCM en calidad de observadores especiales, pueden facilitar la colaboración y cooperación a los organismos AIG de los Estados miembros del ARCM, no solo en el ámbito técnico investigativo sino además en el área de capacitación e intercambio de información.

10.37 Ante la solicitud de la BEA y NTSB, la Reunión de manera unánime adoptó la siguiente conclusión.

CONCLUSIÓN AIG-SAM/3-14

Aprobación de las solicitudes de la BEA y NTSB para ser parte del ARCM en calidad de observadores especiales

- a) Aprobar la incorporación de la BEA de la Republica de Francia y de la NTSB de los Estados Unidos de Norteamérica en calidad de observadores especiales del ARCM.
- b) En el **Adjunto B** de esta parte del informe, se presenta la carta de solicitud de la BEA.
- c) En el **Adjunto C** de esta parte del informe, se presenta la carta de solicitud de la NTSB.

El logo para documentación institucional del ARCM



Versión en negativo



Icono para barra de direcciones web y aplicaciones móviles (16 x 16 pixeles ó 32 x 32 pixeles)



CARTA DE LA BEA
(ORGANISMO DE INVESTIGACIÓN DE FRANCIA)

BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Le Bourget, le 27 janvier 2016

Mr. Franklin Hoyer
Regional Director
ICAO South American Regional Office

Av. Víctor Andrés Belaúnde N° 147
Vía principal N° 102
Edificio Real 4, Piso 4
Centro Empresarial Real
San Isidro - Lima 15073
Perou

Objet : Participation ARCM

Monsieur le Directeur Régional

Je vous écris en votre qualité de Coordinateur Général de la Coopération Régionale AIG Amérique du Sud,

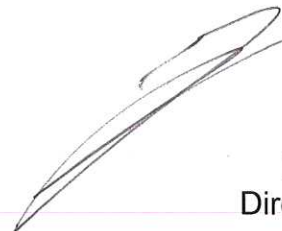
Je vous félicite pour la mise en place d'un Mécanisme de Coopération dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'avions (ARCM) avec un accord conclu par les autorités AIG-SAM Unies.

Je pense que cette coopération est très utile pour promouvoir les meilleures pratiques des enquêtes sur les accidents et contribuer à l'amélioration de la sécurité dans la région sud-américaine.

Le BEA a déjà eu l'occasion de travailler étroitement avec certaines autorités d'enquête d'Amérique du Sud dans le cadre d'enquêtes sur des accidents survenus dans la région. A cette occasion, celles-ci nous ont fait part de leur souhait de voir cette coopération prolongée de préférence dans un cadre élargi à la région sud-américaine.

Une participation du BEA aux activités de l'ARCM, avec un statut d'observateur spécial, pourrait être mutuellement bénéfique.

Dans l'espoir d'une réponse favorable par le Comité exécutif du ARCM, recevez Monsieur le Coordinateur, mes cordiales salutations.



Rémi Jouty
Directeur du BEA

Courtesy Translation

Le Bourget, le 27 janvier 2016

Mr. Franklin Hoyer
Regional Director
ICAO South American Regional Office

Av. Víctor Andrés Belaúnde N° 147
Vía principal N°. 102
Edificio Real 4, Piso 4
Centro Empresarial Real
San Isidro - Lima 15073
Perou

Objet : ARCM Participation

Mr. Regional Director

I am writing to you in your capacity as General Coordinator of Regional Cooperation AIG South America,

I congratulate you for the establishment of a cooperation mechanism in the field of accident investigation of aviation (ARCM) with an agreement concluded by the AIG-SAM United Authorities.

I think this cooperation will be very useful for promoting the best practices in accident investigations and contribute to improving safety in the South American region.

The BEA has already had the opportunity to work closely with some of the South American Accident Investigation Authorities within the framework of safety investigations in the region. On these occasions, they have expressed their desire to see this cooperation extended preferably in a broader context in the South American region.

BEA participation in ARCM activities with the status of special observer, could be mutually beneficial.

Hoping for a positive response from the Executive Committee of ARCM.

Please accept my cordial greetings.

Rémi Jouty
Directeur du BEA

CARTA DE LA NTSB
(ORGANISMO DE INVESTIGACIÓN DE ESTADOS UNIDOS)



National Transportation Safety Board

Washington, D.C. 20594

March 7, 2016

Ms. Pamela Suarez
Chair
South American AIG Regional Cooperation Mechanism
c/o ICAO South American Regional Office
Lima, Peru

Dear Ms. Suarez,

The United States National Transportation Safety Board (NTSB) requests to participate in the South American AIG Regional Cooperation Mechanism (ARCM) as an observer.

NTSB understands that participation as an observer carries no fiscal, investigative, training or other requirements, but allows it to attend meetings as it is able. NTSB cooperation with investigations or training would be decided by NTSB on a case-by-case basis when such requests are made. We view our participation as an observer as an opportunity to build relationships with accident investigation agencies in South America.

Thank you for your consideration.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Thomas E. Zoeller". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Thomas E. Zoeller
Managing Director