



ICAO

SAFETY

Webinario – AIG

Proceso para la investigación de los distintos tipos de accidentes

Fernando Camargo

Especialista Regional, Asistencia Técnica

Agosto 2020

fcamargo@icao.int





OBJETIVO

El propósito de este webinar es estudiar los elementos que deben considerarse cuando se establece un proceso para investigar los distintos tipos de accidentes, según lo requiere la PQ 6.343



ICAO

SAFETY

Orden del día

- ✈ Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)
- ✈ Reuniendo la información relevante
- ✈ Definiendo la estructura
- ✈ Desarrollando el proceso



Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)

PQ 6.343 - “¿Ha establecido y aplica el Estado:

- a) un proceso para investigar los distintos tipos de accidentes; y
- b) 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?”



ICAO

SAFETY

Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)

✈ Primer requerimiento:

Un **proceso** para investigar los **distintos tipos de accidentes**



Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)

✈ Primer requerimiento

Proceso

Un proceso para inve

*“Un proceso es una **secuencia de pasos** dispuesta con algún tipo de lógica para lograr un resultado específico”*



Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)

✈ Primer requerimiento

Un proceso para investigar

Proceso

*“Un proceso es una **secuencia de pasos** dispuesta con algún tipo de lógica para lograr un resultado específico”*

www.definicion.mx

Frecuentemente se organiza en uno o más procedimientos



ICAO

SAFETY

Proceso para la investigación de accidentes

✈ A lo largo de la investigación, hay diversas actividades que necesitan realizarse ya sea por el IIC o por el equipo de investigación

Ejemplo de una investigación de accidente





Proceso para la investigación de accidentes

- ✈ Las actividades pueden ser más o menos complejas dependiendo de las características del accidente (o incidente)
- ✈ El proceso de investigación debe planificarse de manera de asistir al IIC en llevar a cabo las actividades en el nivel de complejidad requerido por la investigación



Proceso para la investigación de accidentes

- ✈ El proceso debe ofrecer diferentes rutinas para cada actividad cuyo grado de complejidad varía según las circunstancias del accidente, como:
 - ✈ El nombramiento de una IIC únicamente o de un gran equipo
 - ✈ Ir o no al lugar del accidente
 - ✈ Interacción con otras entidades
 - ✈ Etc.



ICAO

SAFETY

Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)

✈ Primer requerimiento

Un proceso para investigar los **distintos tipos de accidentes**

Los accidentes pueden agruparse de acuerdo a determinados criterios tales como: tipo de operaciones, categoría de la ocurrencia, categoría de la aeronave, nivel de lesiones, daños, repercusiones sociales, involucramiento de otros Estados, presencia de actividades ilegales, etc.



Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)

✈ En otras palabras:

- ✈ Un Estado necesita hacer planes para tratar todas las situaciones predecibles* que pueda enfrentar una investigación
 - ✈ Estos planes formarán el proceso de investigación
- * Predecibles bajo el sistema de aviación civil del Estado



Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)

✈ Segundo requerimiento

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**

- *En algunas situaciones, la determinación del alcance puede predeterminarse (por ejemplo, accidentes que son ocasionados por interferencia ilícita, accidentes con aeronaves no certificadas, accidentes ocasionados por personas no calificadas, etc.*
- *Otras situaciones requerirán la valoración durante la investigación.*
- *Se tiene que proporcionar orientación en ambos casos*

alcance

circunstancias

lecciones

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



Orden del día

- ✈ Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)
- ✈ Reuniendo la información relevante
- ✈ Definiendo la estructura
- ✈ Desarrollando el proceso



| ICAO

SAFETY

Reuniendo la información relevante

✈ Reunir toda la información relevante para entender el requerimiento:

- ✈ las referencias de la OACI relativas a esa PQ
- ✈ la orientación para revisar la evidencia



Referencias de la OACI

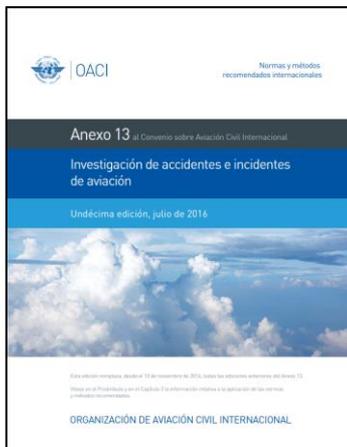
AIG 6.000 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación - Promulgation and amendment procedures					
STD A13 5.1 & 5.4 RP A13 5.4.2 GM Doc 9756 Parte I, 2.6, 3.1 & 3.2 Parte II, 1.1.3, 2.2.3 & C4 Doc 9962	AIG 342 Resultados OACI S	establecido y aplica el Estado: a) un proceso para investigar los distintos tipos de accidentes; y b) 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?	<input type="checkbox"/> Yes	1) Examinar el proceso y los textos de orientación existentes para ayudar a determinar de qué forma debe realizarse la investigación (incluido el alcance y profundidad de la investigación, y si se envían investigadores al lugar del suceso o no). 2) Asegurarse de que el proceso y los textos de orientación establecidos sean suficientemente detallados y estén adaptados al sistema establecido. 3) Examinar pruebas para confirmar su efectiva aplicación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio Escoja S NS NA

REFERENCIAS DE LA OACI ANEXO 13

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE

Estado del suceso

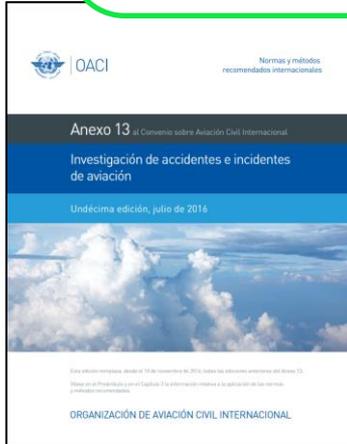
5.1 El Estado del suceso **instituirá una investigación** para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, **pero podrá delegar, total o parcialmente,** la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por **acuerdo** y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.



La delegación requiere:

- Disposiciones legales/regulatorias previas
- Un acuerdo formal (como los MOUs)
- El establecimiento de los procedimientos y lineamientos adecuados

ODUCEN
TRATANTE



5.1 El Estado del suceso constituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.



REFERENCIAS DE LA OACI ANEXO 13



RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

Generalidades

5.4 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes gozarán de **independencia** para realizar la investigación y de **autoridad absoluta** al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este Anexo. La investigación **normalmente comprenderá** lo siguiente:

- la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en 5.12;

REFERENCIAS DE LA OACI ANEXO 13



RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

Generalidades

5.4 Las autoridades encargadas de la investigación gozarán de **independencia** y **autoridad absoluta** al llevarla a cabo.

El Estado que se ve obligado a cumplir con lo dispuesto en este Anexo.

El Estado comprenderá lo siguiente:

- la recopilación, el registro y la preservación de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- la protección de determinados datos de los accidentes e incidentes de aviación de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5.12;

El proceso de investigación reflejará de manera natural la presencia o ausencia tanto de la independencia como de la autoridad absoluta.

REFERENCIAS DE LA OACI ANEXO 13



RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

Generalidades

5.4 Las autoridades encargadas de la investigación gozarán de **independencia** y **autoridad absoluta** al llevarla a cabo.

La autoridad absoluta al llevarla a cabo está dispuesto en este Anexo.

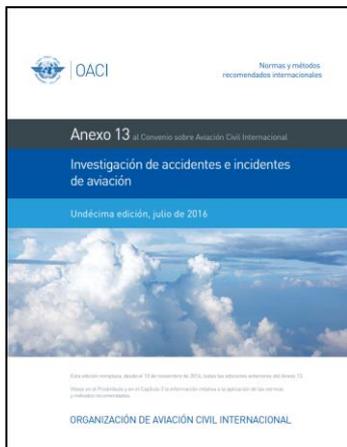
El Estado que comprenderá lo siguiente:

a) la recopilación, el registro y la preservación de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente de aviación;

b) la protección de determinados datos de accidentes e incidentes de aviación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.12;

La ausencia de dichos elementos tiene un impacto directo en el tratamiento de las investigaciones (especialmente en los accidentes de alto perfil)

REFERENCIAS DE LA OACI ANEXO 13



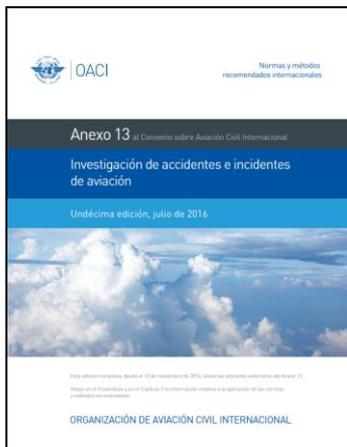
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

Generalidades

El proceso de investigación diferirá dependiendo de las circunstancias del accidente (por ejemplo, aeronaves no certificadas) y de la autoridad absoluta al llevarla a cabo, consecutiva con lo dispuesto en este Anexo. La investigación **normalmente comprenderá** lo siguiente:

- la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en 5.12;

REFERENCIAS DE LA OACI ANEXO 13



RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

Generalidades

5.4 ...

Quando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La autoridad encargada de la investigación de accidentes 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.

Las características del accidente determinarán cuáles rutinas del proceso de investigación del Estado serán aplicadas

REFERENCIAS DE LA OACI ANEXO 13



RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

Generalidades

5.4.2 **Recomendación.**— Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes deberían establecer políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Éstos deberían incluir: organización y planificación; investigación; e informes.

PROCESOS

REFERENCIAS DE LA OACI DOC 9756 I



2.6 EQUIPO

2.6.1 La adecuada planificación y preparación resultan fundamentales para facilitar la rápida llegada de los investigadores al lugar del accidente y tienen considerable importancia para la eficiencia de la investigación. A este respecto, los investigadores de accidentes deberían tener su instrumental de trabajo y efectos personales que necesiten preparados y listos para que puedan partir sin demora alguna hacia el lugar del accidente. También se deberían estudiar con antelación detalles tales como vacunas, pasaportes e itinerarios de viaje. Para protegerse contra peligros biológicos como los patógenos sanguíneos, los investigadores que tengan que moverse entre los restos de la aeronave siniestrada deberían tener vacunas válidas contra el tétano y la hepatitis B (y todo refuerzo recomendado) para conservar la inmunidad, y llevar el equipo de protección personal necesario.

REFERENCIAS DE LA OACI DOC 9756, I



2.6 EQUIPO

2.6.1 La adecuada planificación y preparación resultan fundamentales para facilitar la rápida llegada de los investigadores al lugar del accidente y tienen considerable importancia para la eficiencia de la investigación. A este respecto, los investigadores de accidentes deberían tener su instrumental de trabajo y efectos personales que necesiten prepararse antes para que puedan partir sin demora alguna hacia el lugar del accidente. También se deberían estudiar con antelación detalles como vacunas, pasaportes e itinerarios de viaje. Por ejemplo, los investigadores deberían tener como los patógenos sanguíneos, que se encuentran en los restos de la aeronave, así como las vacunas válidas contra el tétano (incluido) para conservar la inmunidad, y llevar el equipo de protección personal necesario.

No está limitado al equipo que va a utilizarse, pero es aplicable a todos los aspectos relacionados con la investigación

REFERENCIAS DE LA OACI DOC 9756, I



2.6 EQUIPO

2.6.2 Los accidentes e incidentes pueden ocurrir en cualquier parte: en los aeropuertos, montañas, pantanos, bosques muy espesos, desiertos, etc. Frecuentemente hay que pasar penalidades para llegar al lugar del accidente en zonas remotas, por lo que es importante que los investigadores estén en buena forma física y que el equipo de trabajo se seleccione teniendo presente las condiciones del terreno y el clima.

**Distintos ambientes implican
distintas estrategias.**

REFERENCIAS DE LA OACI DOC 9756, I



El capítulo 3, sección 3.1 brinda orientación sobre la planificación para la gestión de la investigación, enfatizando la importancia de:

- una valoración de la magnitud potencial de las tareas y el alcance de la investigación para obtener un nivel adecuado de recursos (humanos, financieros, equipo, etc.)
- la gestión del equipo de investigación por el IIC en las investigaciones importantes
- en el caso de los incidentes y accidentes menores, es necesario tener uno o dos investigadores realizando todas las funciones o, en su defecto un investigador y un especialista

REFERENCIAS DE LA OACI DOC 9756, I



El capítulo 3, sección 3.1, trata sobre la planificación para la investigación, enfatizando la importancia de la preparación.

- el potencial de las tareas y el nivel de preparación para obtener un nivel adecuado de recursos (humanos, financieros, equipo, etc.)

La asignación del equipo de investigación por el IIC en las investigaciones importantes

- en el caso de los incidentes y accidentes menores, es necesario tener uno o dos investigadores realizando todas las funciones o, en su defecto un investigador y un especialista

Es esencial planificar previo a la investigación en todos los casos

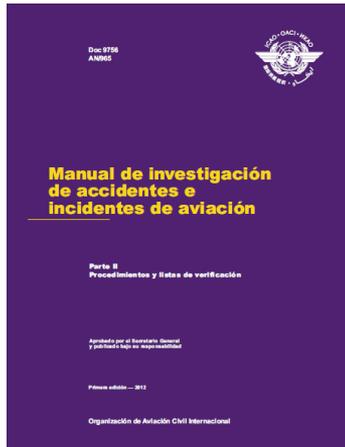


REFERENCIAS DE LA OACI DOC 9756, I



El Capítulo 3, Sección 3.2 proporciona orientación específica sobre la gestión efectiva de una investigación importante, presentando un sistema basado en un plan comprensivo, listas de verificación, y un método y diagramas de flujo para darle seguimiento al desarrollo de la investigación.

REFERENCIAS DE LA OACI DOC 9756, II

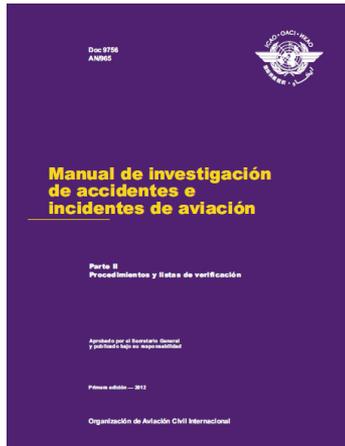


En la Parte II, párrafo 1.1.3, el Manual presenta algunos factores que, entre otros, puede tener un impacto en el alcance y complejidad de la investigación:

- a) lesiones, decesos y daño al equipo, terceras partes y el medio ambiente;
- b) identificación y asuntos potenciales de seguridad operacional subyacentes al accidente/incidente;
- c) la probabilidad de una recurrencia, o de consecuencias adversas, y la severidad de consecuencias adversas;
- d) historial de accidentes e incidentes relacionados con el tipo de operación, tamaño y tipo de aeronaves, el explotador, el fabricante y el regulador; y
- e) desviaciones reales y potenciales de la seguridad operacional de la industria y regulaciones, procedimientos y prácticas operacionales.

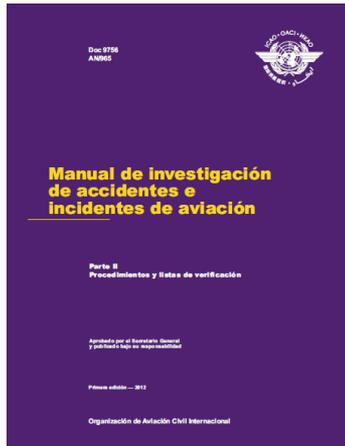


REF. DE LA OACI DOC 9756, II



2.2.3 En algunas investigaciones, las causas aparentes o factores contribuyentes pueden hacerse evidentes en las primeras etapas de las mismas. En dichas situaciones, las subsiguientes actividades de investigación principales pueden canalizarse con buenos resultados a un sector relativamente estrecho pero especializado. No obstante, todavía será necesario investigar todos los factores que puedan haber contribuido al accidente y eliminar aquellos que no lo hicieron. En los casos en que las causas no son claramente evidentes, el investigador debe avanzar en forma continua a través de todos los aspectos del suceso, y este tipo de situación puede requerir un esfuerzo considerable de muchos grupos de investigadores que trabajen en forma equilibrada y coordinada.

REFERENCIAS DE LA OACI DOC 9756, II



Capítulo 4 INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES IMPORTANTES

El Capítulo 4 contiene orientación relevante a:

- La necesidad de mantener la coordinación con todos los grupos con la finalidad de mantener y gestionar el avance de la investigación durante la fase posterior a la fase de investigación en el campo
- La importancia de liberar oportuna y eficazmente la información de la investigación, incluyendo informes preliminares y de otro tipo, declaraciones provisionales, informes finales y recomendaciones de seguridad operacional
- El sistema de gestión de la investigación
- La guía de investigación de accidentes importantes

REF. DE LA OACI DOC 9962



Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes

La orientación proporcionada en este manual es para que la usen aquellos Estados que no tienen políticas y procedimientos para cumplir los requisitos del Artículo 26 del Convenio de Chicago y las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 13. El contenido de este manual condice y está organizado de conformidad con los textos de orientación del:

Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756)

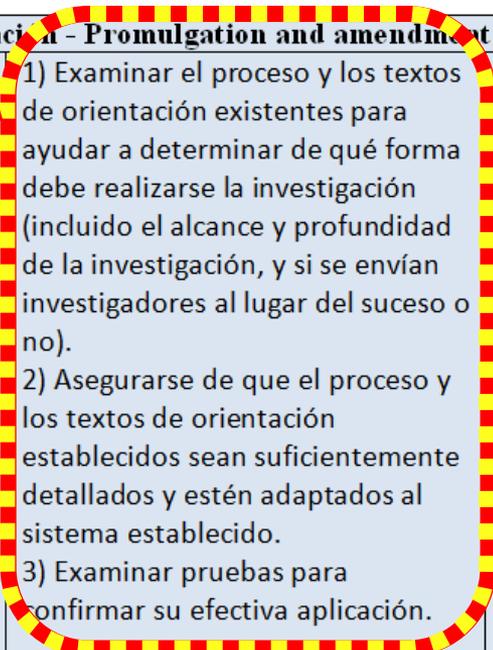
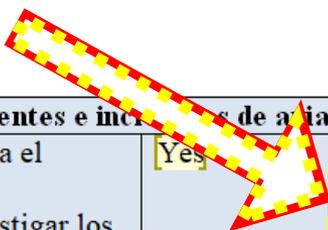
Parte I — Organización y planificación

Parte II — Procedimientos y listas de verificación

Parte III — Investigación (en preparación)

Parte IV — Redacción de informes

Orientación para la revisión de la evidencia



	AIG 6.000 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación		Annex 1 - Promulgation and amendment procedures		
STD A13 5.1 & 5.4 RP A13 5.4.2 GM Doc 9756 Parte I, 2.6, 3.1 & 3.2 Parte II, 1.1.3, 2.2.3 & C4 Doc 9962	AIG 6.343 (CE- 5) Resultados OACI S	¿Ha establecido y aplica el Estado: a) un proceso para investigar los distintos tipos de accidentes; y b) 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	1) Examinar el proceso y los textos de orientación existentes para ayudar a determinar de qué forma debe realizarse la investigación (incluido el alcance y profundidad de la investigación, y si se envían investigadores al lugar del suceso o no). 2) Asegurarse de que el proceso y los textos de orientación establecidos sean suficientemente detallados y estén adaptados al sistema establecido. 3) Examinar pruebas para confirmar su efectiva aplicación.	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Escoja S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NA



Orientación para la revisión de la evidencia

1. Revisar el proceso y material de orientación emitido para determinar cómo se realizará la investigación (incluyendo el alcance y profundidad de la investigación) y determinar si se enviarán investigadores al sitio del accidente.
2. Asegurar que el proceso y material de orientación establecido sea lo suficientemente detallado y que esté personalizado al sistema establecido.
3. Revisar la evidencia para confirmar su implementación efectiva.



ICAO

SAFETY

Orden del día

- ✈ Requerimientos de la Pregunta de Protocolo (PQ)
- ✈ Reuniendo la información relevante
- ✈ Definiendo la estructura
- ✈ Desarrollando el proceso



Definiendo la estructura

- ✈ Selecccionar los criterios relevantes de conformidad con el sistema establecido
- ✈ Organizar los criterios seleccionados para formar clases de accidentes
- ✈ Establecer la estructura para el proceso de investigación



ICAO

SAFETY

Seleccionando los criterios relevantes

- ✈ Se pueden establecer criterios basados en distintos aspectos/circunstancias
- ✈ Tenga en cuenta el tamaño y nivel de complejidad en su sistema de aviación civil

Seleccionando los criterios relevantes



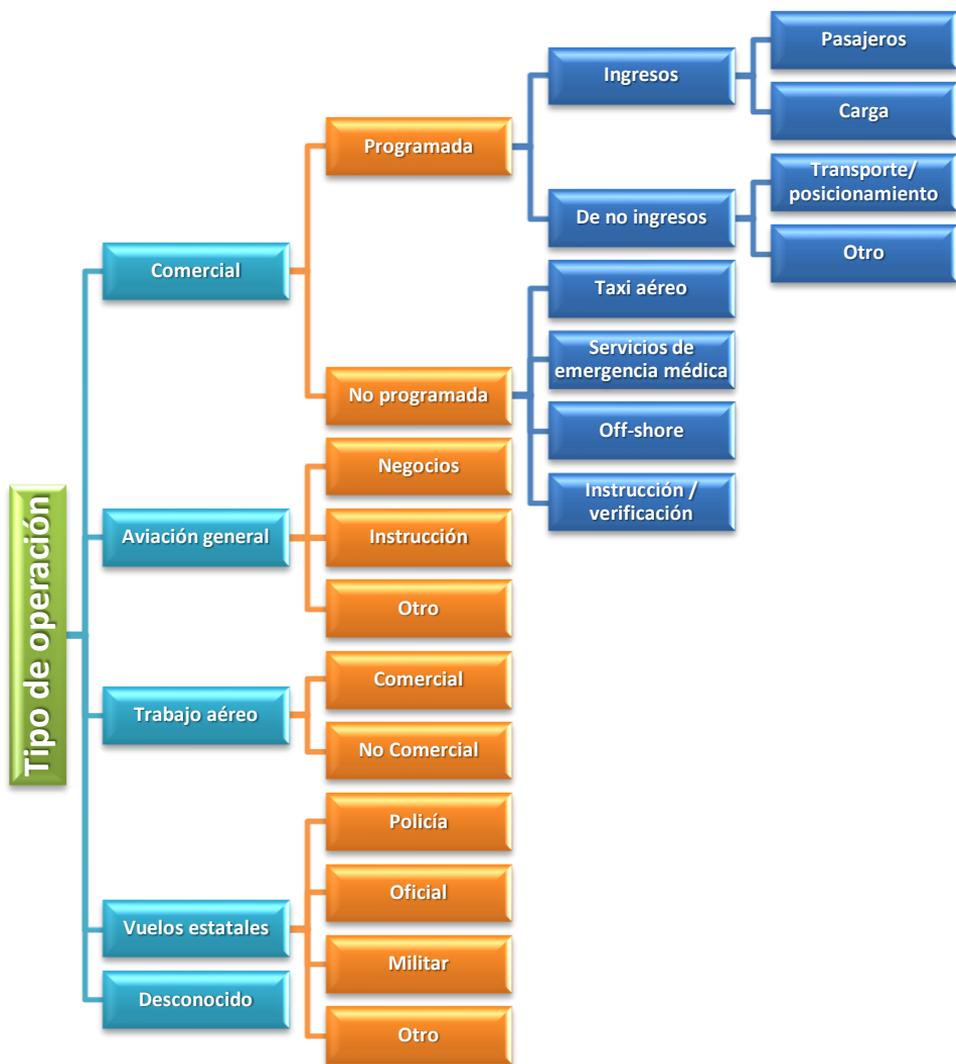
Ejemplos de
criterios para
la definición
de tipo de
accidente

- Tipo de operación
- Nivel de lesiones
- Categoría de la ocurrencia
- Involucramiento de otros Estados
- Repercusiones sociales
- Daño de la aeronave
- Categoría de aeronaves
- Medio ambiente
- Influencia directa en actividades ilegales

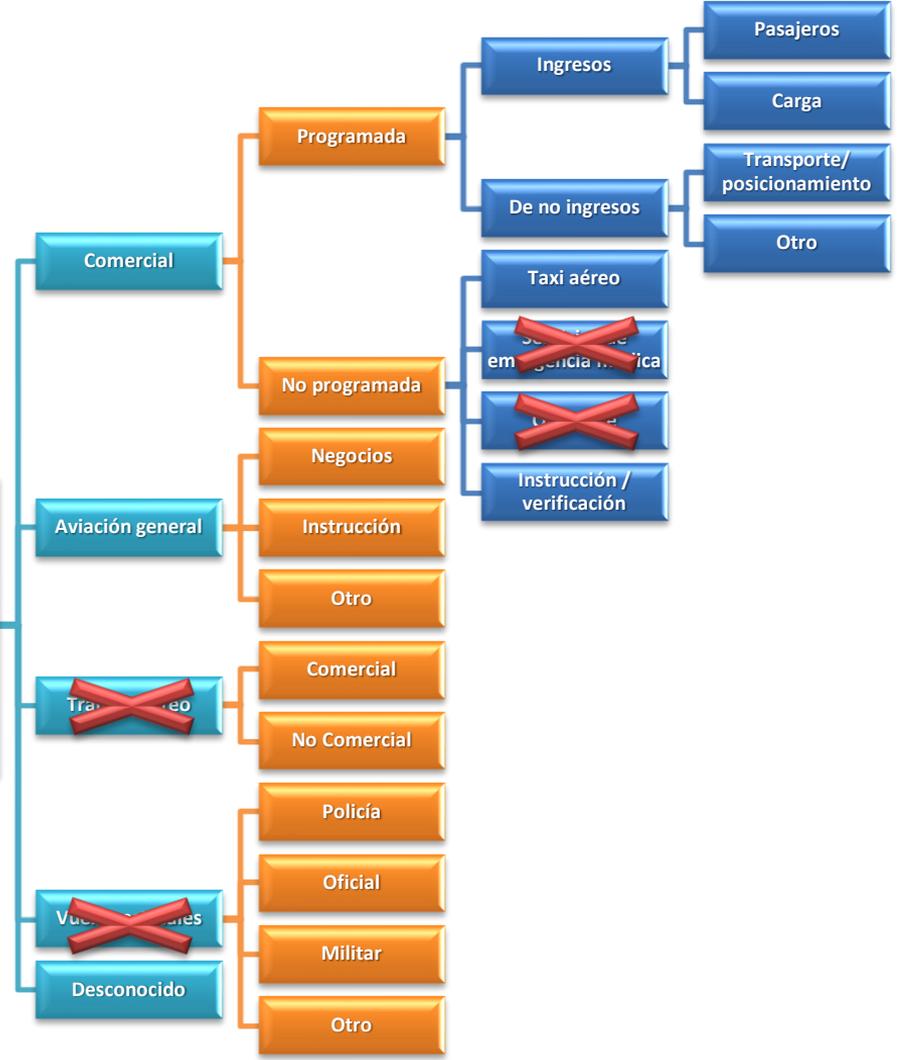


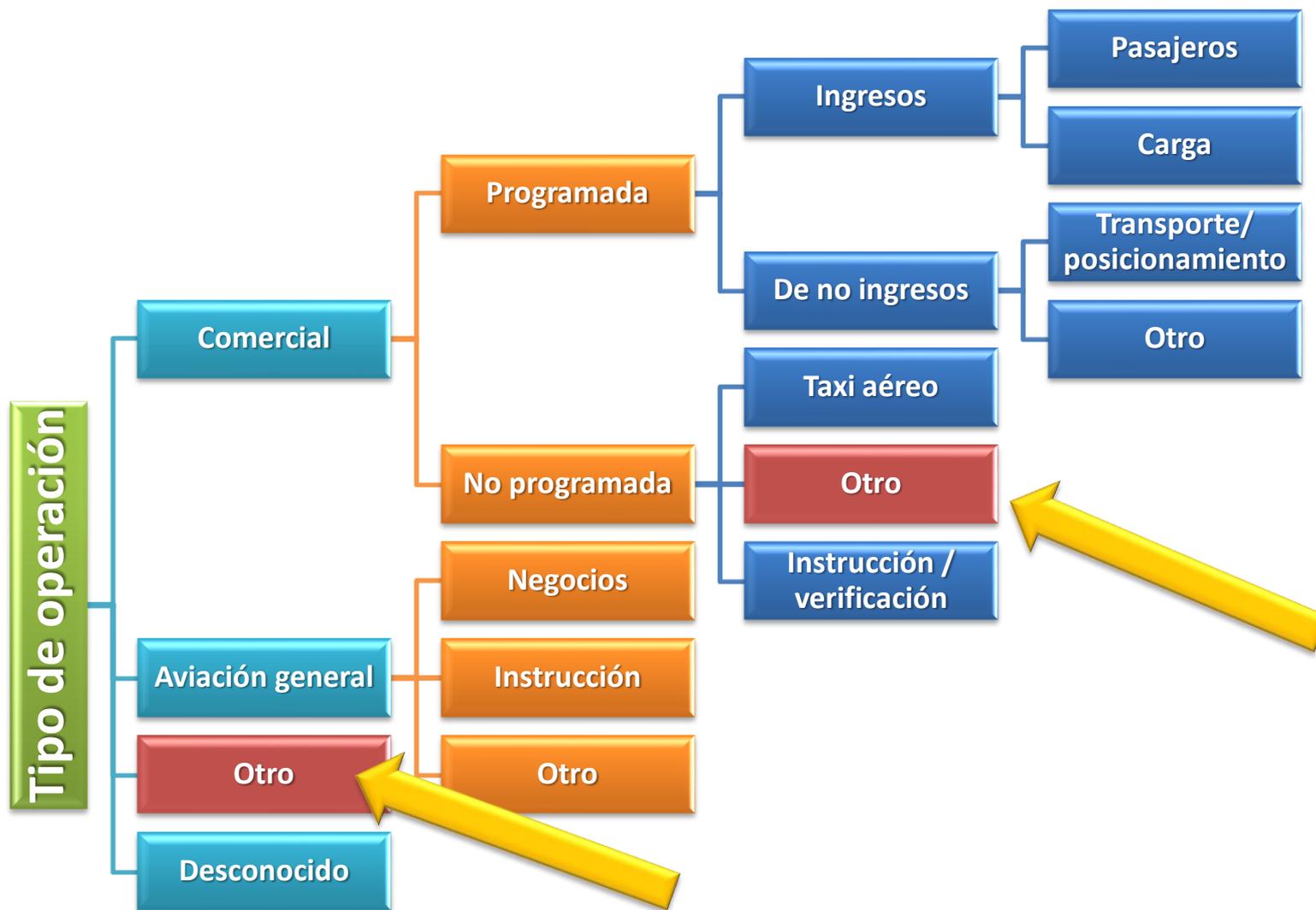
Seleccionando los criterios relevantes

- ✈ Siempre que esté disponible, utilice la taxonomía existente
 - ✈ Anexo 6, Parte I:
 - ✈ Operaciones de transporte aéreo comercial / operaciones de aviación general
 - ✈ Taxonomía ECCAIRS:
 - ✈ Categoría de ocurrencias, nivel de lesiones, daño de la aeronave, categoría de la aeronave, operación de aviación



Tipo de operación





Categoría de la ocurrencia

- ADRM: aeródromo
- AMAN: maniobra abrupta
- ARC: contacto anormal en pista
- BIRD: impacto con aves
- CABIN: eventos de seguridad operacional en la cabina
- CFIT: impacto contra el suelo sin pérdida de control
- CTOL: impacto con obstáculos durante el despegue o aterrizaje
- EVAC: evacuación
- EXTL: Ocurrencias relacionadas con carga externa
- F-NI: fuego/humo (no impacto)
- F-POST: fuego/humo (posterior al impacto)
- FUEL: relacionado con combustible
- GCOL: impacto en tierra
- GTOW: eventos relacionados con el arrastre de planeador
- ICE: hielo
- LALT: operaciones de baja altitud
- LOC-G: pérdida de control en tierra
- LOC-I: pérdida de control en vuelo
- LOLI: pérdida de condiciones de ascenso en ruta
- MAC: aproximación aérea / alerta ACAS / pérdida de separación / impacto en aire
- RAMP: manejo en tierra
- RE: excursión en pista
- RI: incursión en pista – vehículo, aeronave o persona
- RI-O: incursión en pista – otro
- RI-VA: incursión en pista – vehículo o aeronave
- SCF-NP: falla de sistema/componente o mal funcionamiento (no de la planta)
- SCF-PP: falla o mal funcionamiento de la planta
- SEC: relacionado con seguridad
- TURB: encuentro con turbulencia
- UIMC: vuelo no intencionado en IMC
- USOS: tocar antes de la pista / tocar después de la pista
- WILD: impacto con fauna
- WSTRW: cizalladura o tormenta
- OTHR: otro
- UNK: desconocido

Ej

Categoría de la ocurrencia

BIRD: impacto con aves

CFIT: impacto contra el suelo sin pérdida de control

MAC: aproximación aérea / alerta ACAS / pérdida de separación / impacto en aire

RE: excursión en pista

RI: incursión en pista – vehículo, aeronave o persona

OTHR: otro

UNK: desconocido

0



Seleccionando los criterios relevantes

- ✈ Existen diversas posibilidades de combinación de aspectos/circunstancias
- ✈ Cada Estado debe identificar aquellas que sean más relevantes, tomando en consideración las características del sistema establecido



ICAO

SAFETY

Seleccionando los criterios relevantes

✈ Puede ser útil utilizar estándares de comparación (benchmarking) con criterios adoptados por otros Estados



ICAO

SAFETY

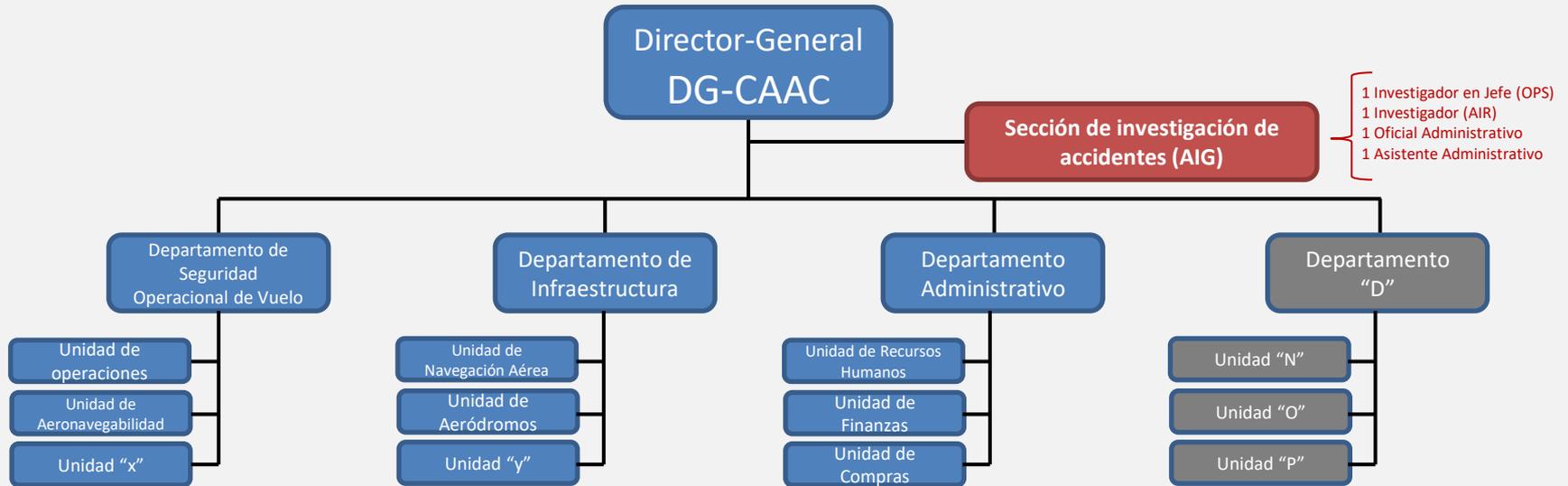
Agrupando accidentes

- ✈ Forme los grupos de tipos de accidentes basándose en los aspectos/circunstancias seleccionadas
 - ✈ Cada grupo tendrá diferencias en el proceso de la investigación

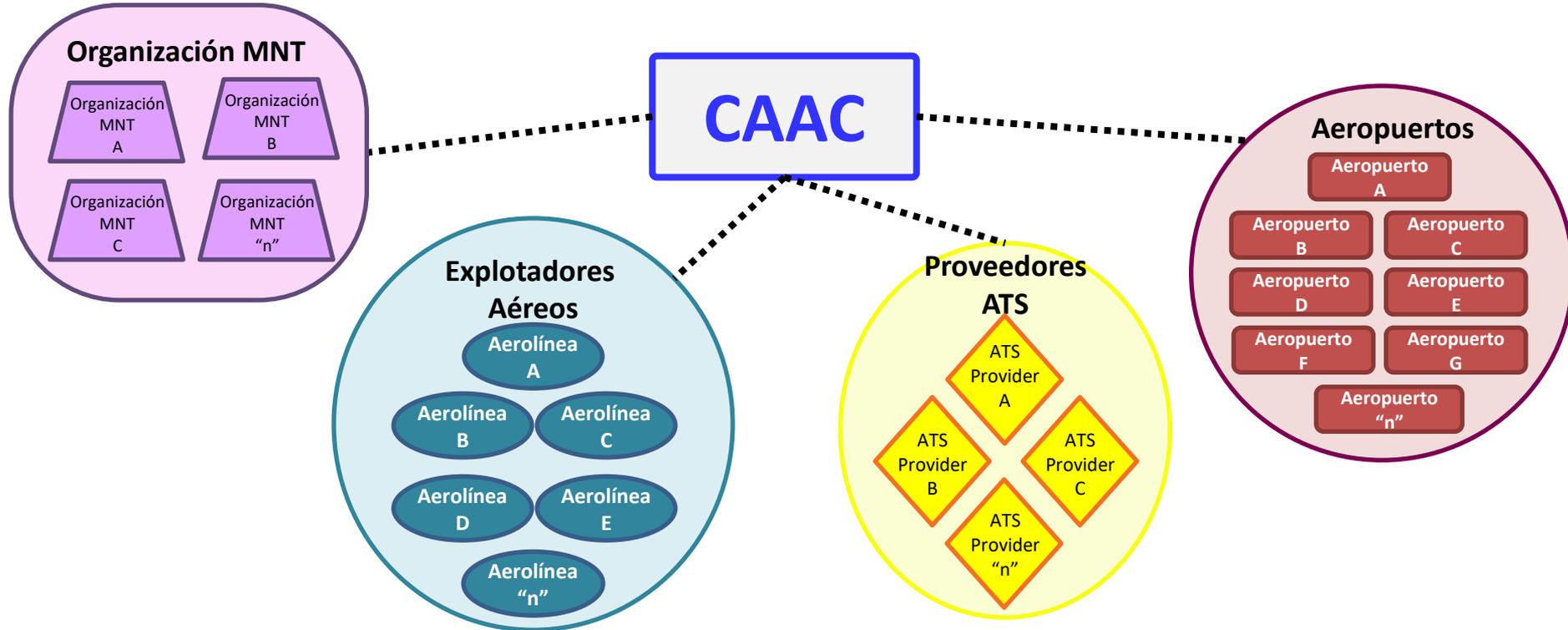


Escenario ficticio - Coronaland

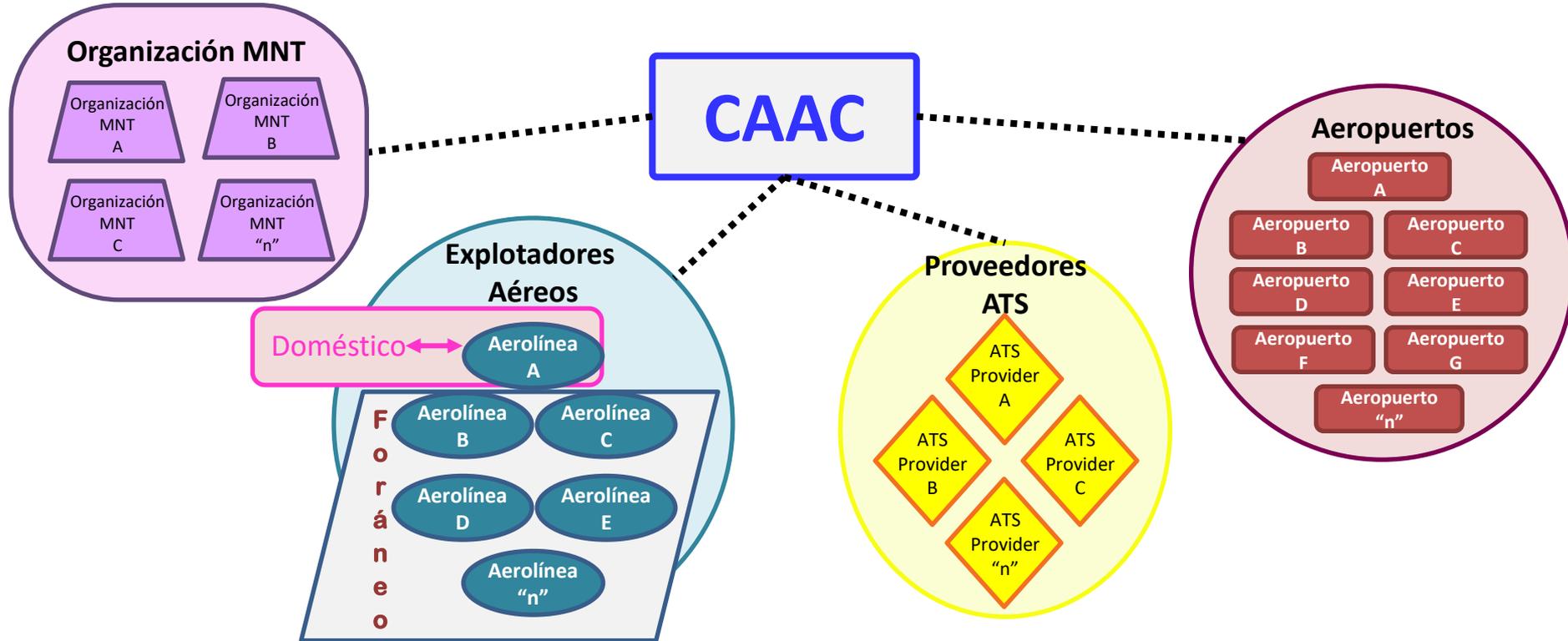
Autoridad de Aviación Civil de Coronaland (CAAC)



Escenario ficticio - Coronaland



Escenario ficticio - Coronaland





ICAO

SAFETY

Escenario ficticio - Coronaland

✈ Aspectos/circunstancias relevantes para Coronaland:

✈ *Tipo de operación*

✈ *Nivel de lesiones*

✈ *Involucramiento con otros Estados*

✈ *Repercusión social*



Escenario ficticio - Coronaland

✈ Aspectos/circunstancias relacionados:

✈ Tipo de operación

✈ Medio

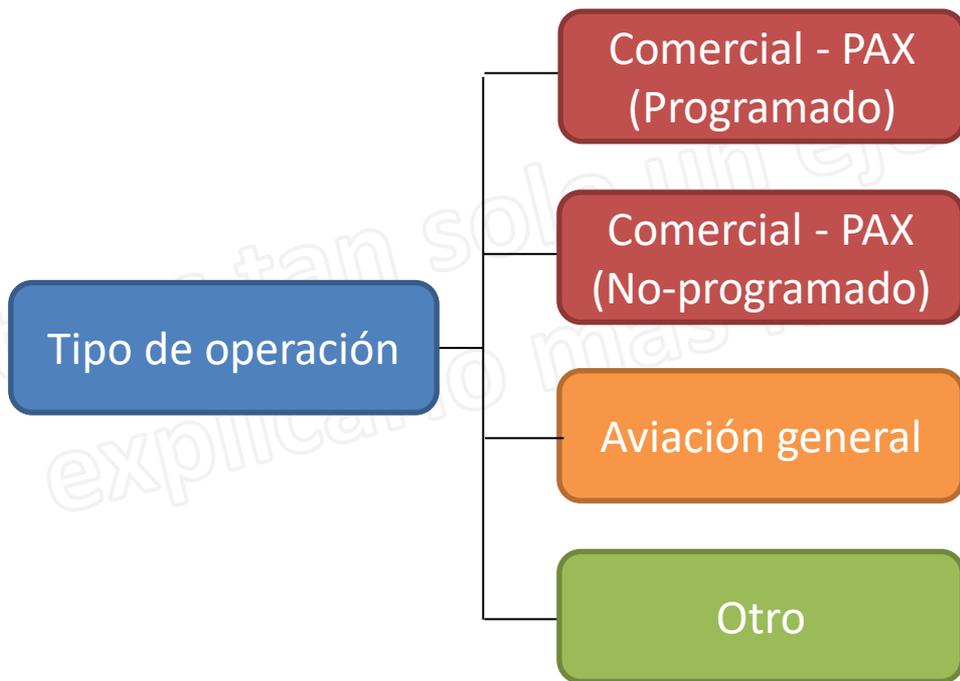
✈ Estados

✈ Modalidad

¡Esto es tan solo un ejemplo para explicarlo más fácilmente!

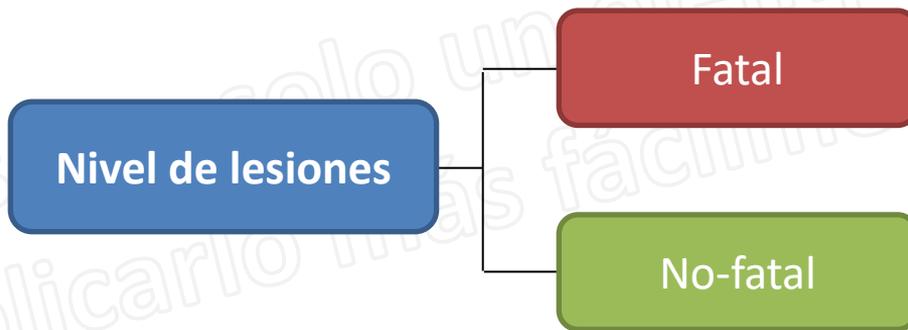


Aspectos/circunstancias relevantes para Coronaland:



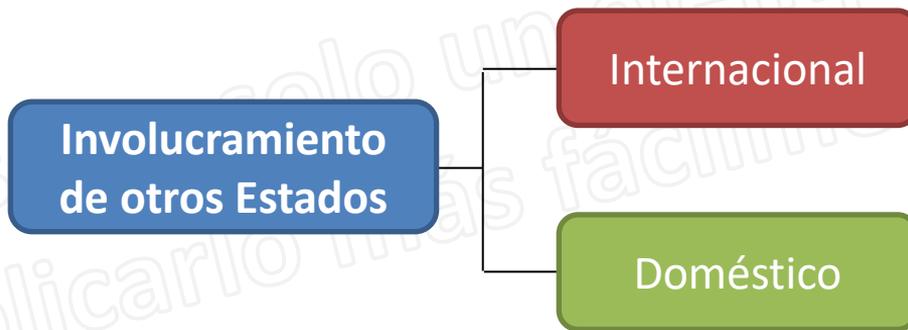


Aspectos/circunstancias relevantes para Coronaland:



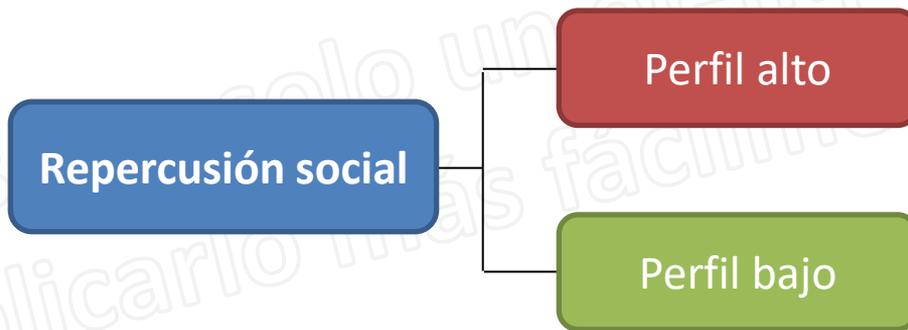


Aspectos/circunstancias relevantes para Coronaland:





Aspectos/circunstancias relevantes para Coronaland:



Aspectos/circunstancias relevantes para Coronaland:



Formando las clases de accidentes

Tipos de accidentes

	Repercusión social	Nivel de lesiones	Tipo de operaciones	Involucramiento de otros Estados
Clase 1	Alto perfil	Fatal	Comercial – PAX (Programado)	Internacional
Clase 2	Alto perfil	Fatal	Comercial – PAX (No-programado) Aviación general	Internacional
Clase 3	Bajo perfil	Fatal Non-fatal	Aviación general Otro Comercial – PAX (No-programado)	Doméstico
Clase 4	Bajo perfil	Non-fatal	Aviación general Otro	Doméstico



Estructura para el proceso de la investigación

- ✈ Elabore un plan de investigación que cubra:
 - ✈ Los aspectos principales de la investigación
 - ✈ Los distintos acercamientos para cada “clase” (grupo, tipo) de accidentes
 - ✈ Desarrollo de procedimientos y orientación que cubra todas las actividades mencionadas en su plan



Aspectos a planificarse*

- ✈ Respuesta a una notificación recibida:
 - ✈ IIC solamente el equipo de investigación X
 - ✈ Enviar investigadores a tomar acción en el sitio
 - ✈ Actividades paralelas de apoyo de la oficina AIG del Estado
 - ✈ Necesidades especiales debido al ambiente

***El listado de aspectos mencionados en esta presentación no es exhaustivo**



ICAO

SAFETY

Aspectos a planificarse

- ✈ Interacción con otras partes interesadas
 - ✈ Otras investigaciones (por ejemplo policía, justicia, CAA)
 - ✈ Víctimas y familias
 - ✈ Prensa

***El listado de aspectos mencionados en esta presentación no es exhaustivo**



ICAO

SAFETY

Aspectos a planificarse

- ✈ Análisis de las partes y sus componentes
 - ✈ Acuerdos con laboratorios, talleres, etc.
 - ✈ Cuando no hacer lectura del grabador de vuelo

***El listado de aspectos mencionados en esta presentación no es exhaustivo**



ICAO

SAFETY

Aspectos a planificarse

✈ Informes

- ✈ Tipos de informes
- ✈ Formatos de informe

***El listado de aspectos mencionados en esta presentación no es exhaustivo**



ICAO

SAFETY



fcamargo@icao.int



ICAO

SAFETY



Por favor envíe sus preguntas sobre esta presentación a:

fcamargo@icao.int



Esta presentación estará disponible en el Portal seguro de la OACI, en el grupo:

NACC_AIG_REF

Si usted no se ha unido a este grupo, se recomienda altamente que lo haga.



OBJETIVO

El propósito de este webinar es estudiar los elementos que deben considerarse cuando se establece un proceso para investigar los distintos tipos de accidents, según lo requiere la PQ 6.343



ICAO

SAFETY



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



THANK YOU