

Doc 9946
AN/481



Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes

Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad

Primera edición — 2011

Organización de Aviación Civil Internacional

Doc 9946
AN/481



Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes

Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad

Primera edición — 2011

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas
y libreros puede obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int

Primera edición, 2011

**Doc 9946, *Manual sobre organizaciones regionales de investigación
de accidentes e incidentes***

Núm. de pedido: 9946
ISBN 978-92-9231-887-1

© OACI 2011

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de
ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la
Organización de Aviación Civil Internacional.

PREÁMBULO

En este manual se proporciona orientación sobre el establecimiento y gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) y se esbozan las obligaciones y responsabilidades de los Estados miembros de la OACI, individual y/o colectivamente, con respecto al establecimiento y gestión de un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes. El manual está dirigido a altos funcionarios gubernamentales con poder de decisión, dado que en él se señalan las obligaciones de los Estados signatarios del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) que se firmó en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y se proporciona información y orientaciones acerca del establecimiento y gestión de una RAIO para ayudar a los Estados contratantes a cumplir una parte o la totalidad de sus obligaciones relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes.

Nota. — Debido a que este manual trata tanto de la investigación de accidentes como de incidentes, por razones de brevedad, los términos “accidentes” e “investigación de accidentes”, utilizados en el presente manual, se aplican igualmente a “incidentes” e “investigación de incidentes”.

En la Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) (2008) (AIG/08) celebrada en Montreal del 13 al 18 de octubre de 2008, se adoptaron las Recomendaciones 6/1, 6/2, 6/3 y 6/4 sobre el tema de la cooperación regional en la investigación de accidentes e incidentes. En la Recomendación 6/2 se insta específicamente a la OACI a que elabore textos de orientación para los Estados sobre cómo establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes. Por consiguiente, este manual se ha elaborado en respuesta a esa recomendación.

De conformidad con el Convenio, todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio. No obstante, al adherirse al Convenio, los Estados aceptan ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada.

El desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional exige que todas las operaciones de la aviación civil se realicen conforme a normas, procedimientos y métodos mínimos de explotación aceptados internacionalmente. Que los Estados hayan de colaborar al máximo para lograr la normalización y armonización de los reglamentos, normas, procedimientos y métodos es, por consiguiente, un requisito del Convenio (véanse los Artículos 12 y 37).

Además, el Artículo 26 del Convenio estipula que 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.

Por consiguiente, este manual ofrece orientación a los Estados acerca de cómo establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes dentro de una región o subregión particular en caso de que desearan cumplir con sus obligaciones de investigación de accidentes valiéndose de dicho sistema.

En el pasado se han llevado a cabo numerosas iniciativas concebidas con el objeto de ayudar a los Estados a que cumplan con sus responsabilidades. Sin embargo, en muchas regiones varios Estados aún no han desarrollado las capacidades necesarias para poder realizar una investigación eficaz de accidentes e incidentes.

Las constataciones de las auditorías realizadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) 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 sistema regional de investigación pueden obtenerse economías de escala al permitir que se compartan los recursos necesarios. Además, al trabajar juntos, los Estados contratantes de una región o subregión 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 más seguro.

Cabe señalar que todo sistema regional de investigación debe ser completamente imparcial y debe percibirse como tal. Debería establecerse de modo tal que pueda resistir la interferencia o presión política o de otra índole, lo cual puede lograrse mediante el establecimiento de una autoridad regional de investigación que tenga carácter de órgano estatutario independiente y separado de la administración de aviación civil. Es esencial que toda autoridad regional de investigación rinda informe directamente al Congreso, Parlamento o a nivel ministerial del gobierno del Estado anfitrión.

Si bien éste es el primer manual de la OACI que ofrece orientación para el establecimiento y gestión de sistemas regionales de investigación de accidentes e incidentes, cabe señalar que algunos grupos de Estados ya han establecido una RAIIO (p. ej., el Comité interestatal de aviación que representa a Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Federación de Rusia, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, República de Moldova, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán; y la Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA) que está integrada por Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria y Sierra Leona). Otro grupo de Estados en Centroamérica está considerando tomar medidas similares. Estas RAIIO se crearon, o están en proceso de creación, en parte para aprovechar las economías de escala que supone dicha cooperación, así como para tener en cuenta los recursos ubicados en ciertos Estados.

El Apéndice 1 de este manual contiene un Acuerdo modelo que puede ser utilizado por un grupo de Estados para establecer y gestionar una RAIIO y que debería adaptarse a las necesidades de los Estados según corresponda.

Para que este manual se mantenga actualizado y fiel a la realidad, se agradece toda sugerencia para mejorar tanto el formato del mismo como su contenido y presentación. Se estudiarán todas las recomendaciones y sugerencias que se reciban y, si se consideran adecuadas, serán incluidas en la próxima edición del manual una vez que haya sido aprobado por el Secretario General. La revisión periódica del mismo servirá para asegurar que el manual se mantenga actualizado y fiel a la realidad.

Los comentarios sobre este manual deben dirigirse al:

Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Glosario	(ix)
Lista de abreviaturas	(xiii)
Publicaciones de la OACI	(xv)
Capítulo 1. Introducción	1-1
1.1 Objetivo del manual.....	1-1
1.2 Acerca del manual.....	1-1
Capítulo 2. Necesidad de crear una organización regional de investigación de accidentes e incidentes	2-1
2.1 Antecedentes	2-1
2.2 Estrategia para el establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes	2-1
2.3 Estrategia: Obligaciones y requisitos previos.....	2-2
2.4 Responsabilidad de los Estados contratantes y función de los gobiernos	2-2
Capítulo 3. Establecimiento y gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes	3-1
3.1 Consideraciones generales	3-1
3.2 Establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes	3-1
3.3 Cualificaciones de los funcionarios de la RAIO	3-2
3.4 Marco jurídico.....	3-3
3.5 Independencia.....	3-4
3.6 Objetivos	3-5
3.7 Función de la OACI	3-7
3.8 Vínculos con otras organizaciones relacionadas con la aviación	3-7
3.9 Funciones y responsabilidades de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes	3-8
3.10 Estructura orgánica de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes	3-8
Capítulo 4. Financiamiento de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes	4-1
4.1 Beneficios provenientes de economías de escala.....	4-1
4.2 Fuentes de financiamiento	4-1
4.3 Fondos fiduciarios	4-2
4.4 Obligaciones y contribuciones de los Estados	4-2
4.5 Elaboración de un presupuesto	4-3

Capítulo 5. Implantación de la organización regional de investigación de accidentes e incidentes.....	5-1
5.1 Introducción.....	5-1
5.2 Cumplimiento de los SARPS.....	5-1
5.3 Reglamentos, textos de orientación, procedimientos y procesos.....	5-2
5.4 Presentación de informes e intercambio de información.....	5-2
5.5 Tramitación de recomendaciones sobre seguridad operacional.....	5-3
Capítulo 6. Programa de instrucción de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes	6-1
6.1 Instrucción del personal técnico/investigadores	6-1
6.2 Política de instrucción y objetivos.....	6-1
6.3 Programa de instrucción.....	6-2
6.4 Proceso de instrucción	6-2
6.5 Plan de desarrollo individual (IDP)	6-3
6.6 Requisitos de instrucción.....	6-4
6.7 Mantenimiento de registros de instrucción	6-4
6.8 Evaluación de la instrucción.....	6-4
6.9 Requisitos de competencia	6-5
Apéndice 1. Acuerdo modelo entre un grupo de Estados para el establecimiento y gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).....	A1-1
Apéndice 2. Plan de desarrollo individual.....	A2-1

GLOSARIO

Cuando los términos indicados a continuación se emplean en este manual, tienen los significados siguientes:

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 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, durante el cual:

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

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- 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

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- exigen normalmente 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 a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1. — *Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.*

Nota 2. — *Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.*

Nota 3. — *El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13.*

Nota 4. — *En el Adjunto G del Anexo 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave.*

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.

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.

Auditoría. Un examen sistemático y objetivo del marco aeronáutico de un Estado para verificar si cumple con las disposiciones del Convenio de Chicago o de la reglamentación nacional, si se conforma, o se adhiere a las normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos y buenas prácticas de seguridad operacional de la aviación.

Autoridad de aviación civil. Las entidades gubernamentales, sean cuales fueren sus nombres, a las que incumbe directamente la reglamentación de todos los aspectos del transporte aéreo civil, ya sean de índole técnica (a saber, navegación aérea y seguridad operacional de la aviación) o económica (a saber, aspectos comerciales del transporte aéreo).

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.

Estado de diseño. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

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 del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Estado del suceso. Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

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.

Nota.— En el Adjunto C del Anexo 13 figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

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.

Nota 1. — La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2. — Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C del Anexo 13.

Informe preliminar. Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

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.

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.

Masa máxima. Masa máxima certificada de despegue.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

Programa estatal de seguridad operacional. Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

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.

Registrador de vuelo. Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Nota. — Véanse en el Anexo 6, Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

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.

LISTA DE ABREVIATURAS

ADREP	Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes
AIG/08	Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) (2008)
ATS	Servicio de tránsito aéreo
CAA	Autoridad de aviación civil
CEO	Director General
COO	Oficial principal de operaciones
GASP	Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación
GASR	Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
IDP	Plan de desarrollo individual
IIC	Investigador encargado
MoC	Memorando de cooperación
MoU	Memorando de acuerdo
RAIO	Organización regional de investigación de accidentes e incidentes
SARPS	Normas y métodos recomendados
SDCPS	Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
TAC	Coordinador de la instrucción y administración
TCB	Dirección de cooperación técnica
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

PUBLICACIONES DE LA OACI

(citadas en este manual)

Las siguientes publicaciones de la OACI se citan en el presente manual y proporcionan orientación técnica adicional para el establecimiento y gestión de un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes, así como la organización, planificación, investigación y presentación de informes de accidentes e incidentes, de conformidad con el Anexo 13.

Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*

Manuales

Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137)

Parte 5 — *Traslado de las aeronaves inutilizadas*

Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683)

Manual de investigación de accidentes de aviación (Doc 6920), que en un futuro será sustituido en su totalidad por el Doc 9756

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

Parte I — *Organización y planificación*

Parte II — *Procedimientos y listas de verificación* (en preparación)

Parte III — *Investigación* (en preparación)

Parte IV — *Redacción de informes*

Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984)

Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859)

Circulares

Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Cir 285)

Riesgos en los lugares de accidentes de aviación (Cir 315)

Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación (Cir 298)

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

1.1 OBJETIVO DEL MANUAL

1.1.1 El objetivo del presente manual es ofrecer orientación a los Estados que desean establecer una organización regional de investigación de accidentes e incidentes.

1.1.2 El manual tiene como propósito responder a la Recomendación 6/2 de la AIG/08, en la que se instaba a la OACI a elaborar orientaciones para los Estados sobre cómo establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes.

1.2 ACERCA DEL MANUAL

1.2.1 En el presente manual se describen las obligaciones y responsabilidades de los Estados con respecto a la investigación de accidentes y se ofrece orientación para uso por un grupo de Estados para la creación de un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes.

1.2.2 A fin de proporcionar una orientación exhaustiva y significativa sobre el establecimiento y gestión de un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes, en el Capítulo 3 se presenta la estructura orgánica de una RAIIO genérica, junto con orientaciones y explicaciones por escrito. Se alienta a los Estados a establecer una estructura independiente capaz de cumplir sus responsabilidades individuales en materia de investigación de accidentes e incidentes.

Capítulo 2

NECESIDAD DE CREAR UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

2.1 ANTECEDENTES

2.1.1 En el Convenio de Chicago y sus Anexos se asigna a los Estados la responsabilidad de la seguridad operacional de la aviación. El Artículo 26 del Convenio estipula específicamente, entre otras cosas que "... el Estado en donde ocurra el 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".

2.1.2 En las auditorías del USOAP se ha puesto de relieve que muchos Estados no cuentan con los recursos necesarios para investigar toda la gama de accidentes e incidentes de aviación ni para llevar a cabo análisis exhaustivos de los datos sobre accidentes e incidentes que se reciben. Para estos Estados, el establecimiento de una RAIO, o la creación de un grupo regional de investigadores cualificados, podría constituir la única solución para lograr la implantación de un sistema eficaz de investigación y prevención.

2.1.3 En el caso de la investigación de accidentes importantes en Estados que carecen de los recursos para llevar a cabo la investigación, otros Estados interesados (p. ej., el Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de Diseño o Estado de fabricación) pueden prestar asistencia y apoyo al Estado del suceso. Sin embargo, la asistencia y apoyo que se preste, tal como la delegación total o parcial de la investigación en otro Estado, no exime al Estado del suceso de su responsabilidad de instituir una investigación y completar el informe final de la investigación. De modo similar, muchos Estados carecen de las capacidades necesarias para investigar accidentes o incidentes no graves, de conformidad con el Anexo 13. Para muchos de esos Estados, el establecimiento de una RAIO podría constituir la única opción razonable que les permitiría establecer un sistema eficaz de investigación de accidentes e incidentes para poder cumplir las obligaciones que les incumbe.

2.2 ESTRATEGIA PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

2.2.1 El compromiso de ofrecer un sistema de aviación civil operacionalmente seguro debe contraerse al más alto nivel de cada gobierno y con la participación del sector aeronáutico nacional. Los acuerdos concertados entre un grupo de Estados de una región contribuirán a una asignación de recursos más eficiente y eficaz en función de los costos a fin de lograr la meta común de cumplir los requisitos de la OACI, particularmente los previstos en el Anexo 13.

2.2.2 Las razones para adoptar una estrategia para establecer una RAIO serían, entre otras:

- a) eliminar la duplicación de esfuerzos al mancomunar recursos humanos, técnicos y financieros;
- b) lograr economías de escala que conduzcan a la eficacia y eficiencia;
- c) demostrar, como organización regional responsable, más solidaridad regional;
- d) permitir que los investigadores en la región adquieran experiencia más rápidamente;

- e) facilitar la contratación y retención de investigadores por los Estados; y
- f) ayudar a lograr la independencia de las investigaciones.

2.3 ESTRATEGIA: OBLIGACIONES Y REQUISITOS PREVIOS

2.3.1 Es importante que los Estados que desean establecer un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes formulen una estrategia bien definida en relación con la finalidad, objetivos, actividades, resultados, indicadores para medir los resultados, duración y resultados previstos. El Acuerdo modelo que figura en el Apéndice 1 del presente manual proporciona orientación para consideración de los Estados cuando establezcan una RAIO.

2.3.2 Un análisis minucioso de la necesidad de establecer una RAIO y las modalidades de su gestión conduciría a la elaboración y aplicación de una estrategia eficaz. La estrategia debería tener en cuenta un sistema para vigilar la eficacia de la implantación y gestión, tales como indicadores de rendimiento bien definidos. En general, los indicadores de rendimiento incluirían la consideración de los informes publicados de todos los accidentes e incidentes investigados, de conformidad con el Anexo 13, así como la recopilación, análisis e intercambio de datos relativos a accidentes e incidentes.

2.3.3 Antes de establecer un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes, se debe asegurar el compromiso de los Estados miembros para apoyar plenamente a la RAIO en todos los aspectos, incluyendo la adopción de políticas y procedimientos conjuntos y la asignación de financiamiento adecuado para la investigación de accidentes e incidentes.

2.3.4 Todos los Estados miembros de una RAIO deben asegurarse de haber establecido un programa estatal de seguridad operacional (SSP) de conformidad con la orientación y el marco proporcionado en el Adjunto F al Anexo 13, en el que se estipula que los Estados deberían, entre otras cosas, mantener la independencia de la organización de investigación de accidentes e incidentes de otras organizaciones aeronáuticas.

2.4 RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS CONTRATANTES Y FUNCIÓN DE LOS GOBIERNOS

Responsabilidad de los Estados contratantes

2.4.1 En la mayor parte de los artículos del Convenio de Chicago se establecen los derechos y obligaciones de todos los Estados contratantes y se estipula la adopción de SARPS internacionales que reglamentan el transporte aéreo internacional. El Convenio reconoce el principio fundamental que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre y dentro de su territorio.

2.4.2 Desde la firma del Convenio de Chicago, el principal logro técnico de la OACI ha sido el acuerdo de sus Estados contratantes con respecto al nivel necesario de normalización para garantizar la operación segura, eficaz y regular de los servicios aéreos. La normalización se ha logrado principalmente mediante la adopción de los dieciocho Anexos al Convenio de Chicago, que abarcan todo el espectro de las operaciones de aviación civil.

2.4.3 Se espera que los Estados, mediante reglamentos nacionales, apliquen y aseguren el cumplimiento de los SARPS que figuran en los Anexos al Convenio. El Artículo 12 del Convenio de Chicago es muy claro a este respecto.

2.4.4 En el Artículo 38 del Convenio se estipula que cualquier Estado que:

- a) considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de las normas o procedimientos internacionales;

- b) no pueda concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos; o
- c) considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran de lo establecido por una norma internacional,

notificará inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

2.4.5 Entre las responsabilidades de todo Estado en virtud del Convenio se encuentra la investigación de accidentes e incidentes de aviación. El asegurarse que esta responsabilidad se cumpla de la manera más eficaz es fundamental para las operaciones aeronáuticas transfronterizas y en todo el mundo. El fundamento de esta responsabilidad está consagrado en el Artículo 26 del Convenio.

2.4.6 El Anexo 13 al Convenio de Chicago, y otros documentos de la OACI afines, particularmente el *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* (Doc 9756), contienen SARPS y textos de orientación para permitir que los Estados cumplan sus obligaciones con respecto a la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Función de los gobiernos

2.4.7 Las auditorías del USOAP realizadas por la OACI han puesto de relieve que muchos Estados no poseen los recursos necesarios, tanto de financiación como de personal cualificado, para investigar la gama completa de accidentes e incidentes de aviación y llevar a cabo análisis exhaustivos de los datos sobre accidentes e incidentes que se reciben. A este respecto, es necesario que los gobiernos reconozcan la función crítica que desempeña la aviación civil en la economía global de sus respectivos Estados y que proporcionen al sistema nacional de aviación civil el financiamiento y apoyo necesarios incluyendo los requeridos para disponer de un sistema de investigación de accidentes e incidentes.

2.4.8 Los Gobiernos deberían promover industrias y actividades aeronáuticas locales en la región por medio de la cooperación regional. La cooperación a este respecto no significa que los gobiernos deban renunciar a su soberanía, autoridad o responsabilidades. Sin embargo, la participación en un arreglo regional puede representar un medio eficaz y eficiente para que un Estado alcance la capacidad deseada en materia de investigación de accidentes e incidentes.

2.4.9 Los Gobiernos deberían garantizar también una clara separación entre la organización encargada de la investigación de accidentes e incidentes y las autoridades nacionales de aviación civil encargadas de la reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional del sistema de aviación civil. (Véase el Capítulo 3, 3.5, para información detallada relacionada con la independencia). En este sentido, se entiende por "independencia" que la organización encargada de la investigación sea funcionalmente independiente de toda otra organización, especialmente de la autoridad de aviación civil del Estado, cuyos intereses podrían estar en conflicto con las tareas encomendadas a la autoridad encargada de la investigación. Dicha "independencia" aumenta la credibilidad de la organización encargada de la investigación de accidentes e incidentes y evita conflictos de intereses reales o percibidos. Esta "independencia" no implica que la organización encargada de la investigación no estaría administrativamente bajo la supervisión y obligación de rendir cuentas a un ministro o ministerio gubernamental (o parlamento) en relación con sus finanzas, administración, políticas y métodos de trabajo, todos los cuales deberían ser transparentes.

2.4.10 Los Gobiernos deberían hacer las inversiones necesarias para garantizar que una RAIO cuente con los medios y recursos necesarios para cumplir su misión de aplicar los SARPS internacionales relacionados con la investigación de accidentes e incidentes. El Capítulo 4 contiene información detallada sobre la financiación de una RAIO.

Capítulo 3

ESTABLECIMIENTO Y GESTIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

3.1 CONSIDERACIONES GENERALES

En su calidad de Estados miembros de la OACI, los Estados que participan en el establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes deberían aceptar las obligaciones específicas con respecto a la aplicación de los SARPS acordados internacionalmente. La organización encargada de la investigación de accidentes e incidentes en cada Estado participante debería ser responsable de garantizar que se cumplan las obligaciones internacionales contempladas en el Convenio de Chicago. Estas obligaciones incluyen la creación y aplicación de las normas, procedimientos, instalaciones y servicios necesarios para la realización de investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con los SARPS internacionales.

3.2 ESTABLECIMIENTO DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

3.2.1 Es necesaria la participación de un número mínimo de Estados miembros para garantizar que el establecimiento de una RAIO sea realista y viable. Uno de los medios disponibles para crear este tipo de organizaciones consiste en concertar un acuerdo regional mediante la firma de un Memorando de acuerdo (MoU) o un Memorando of cooperación (MoC). En el documento de acuerdo debería recalarse la necesidad de coordinar y armonizar los principios, reglas y procedimientos para llevar a cabo de manera eficaz la investigación de accidentes e incidentes en cada uno de los Estados miembros, aprovechando las oportunidades que se presentan al mancomunar los recursos y conocimientos especializados.

3.2.2 En el documento de acuerdo (véase el Apéndice 1, Acuerdo modelo) deberían figurar artículos que promuevan y permitan el establecimiento of una RAIO que permita a los Estados miembros cumplir con sus responsabilidades de investigación de accidentes e incidentes, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad operacional que figuran en el Convenio de Chicago y sus Anexos. Para que la organización regional tenga éxito, los Estados miembros deberán comprometerse a participar plenamente en todas sus actividades.

3.2.3 Además de definir la condición jurídica de la RAIO, en el documento de acuerdo se deberían destacar los aspectos y objetivos que permitirían alcanzar la eficacia de la organización, como se indica a continuación:

- a) Los procedimientos organizativos y operacionales de la RAIO se deberían definir y presentar en un conjunto interno de reglamentos aprobados y en un manual de procedimientos técnicos internos acordado por los Estados miembros.
- b) La RAIO debería estar en condiciones de recomendar las medidas necesarias y proporcionar asistencia técnica para permitir que los Estados miembros solucionen las deficiencias detectadas en el marco de las auditorías del USOAP de la OACI y otras auditorías.
- c) La RAIO debería elaborar y adoptar reglamentos técnicos y de explotación, de conformidad con los SARPS de la OACI, para la realización uniforme de las investigaciones de accidentes e incidentes.

- d) La RAIO debería establecer un sistema para enmendar sus reglamentos y procedimientos operacionales en concordancia con las enmiendas que se introducen en las disposiciones de los Anexos pertinentes.
- e) Basándose en los reglamentos y procedimientos operacionales adoptados en común, la RAIO debería estar en condiciones de proporcionar la asistencia necesaria a los Estados miembros para las investigaciones de accidentes e incidentes.

3.2.4 Para que la creación y participación en la RAIO sean eficaces, los Estados miembros deberían cumplir con los compromisos y obligaciones que figuran en el documento de acuerdo proporcionando información que permita a la RAIO:

- a) informar a los Estados miembros sobre el estado de la seguridad operacional con el objeto de adoptar las medidas de seguridad operacional adecuadas;
- b) pedir a los Estados miembros que adopten las medidas adecuadas para solucionar las deficiencias detectadas por el USOAP de la OACI y otras auditorías; y
- c) garantizar que los miembros de la Junta y el personal técnico asignado a la RAIO no soliciten ni reciban de ninguna autoridad que no sea de la RAIO, instrucciones con respecto al desempeño de sus tareas, de conformidad con las reglas establecidas y basándose en los reglamentos, políticas y procedimientos aprobados de la RAIO. Al actuar de esta manera, la RAIO estará en condiciones de realizar investigaciones independientes.

3.2.5 El Estado anfitrión debería apoyar el trabajo de la RAIO, facilitando su funcionamiento, comprendidos el otorgamiento de autorizaciones, aprobaciones, permisos y el apoyo logístico necesario para la realización de las actividades de la misma.

3.2.6 Los Estados miembros deberían proporcionar el apoyo necesario para garantizar el funcionamiento eficaz de la organización y el logro de sus objetivos, además de cumplir con las obligaciones financieras establecidas en el documento de acuerdo.

3.2.7 La estructura orgánica de la RAIO debería estar basada en arreglos jurídicos. Por ende, sus componentes y las funciones básicas de sus funcionarios deberían estar establecidas en el documento de acuerdo. En la Figura 3-1 se ilustra un ejemplo de la estructura orgánica de una RAIO genérica. En el párrafo 3.9 se presentan las tareas y responsabilidades de los funcionarios.

3.3 CUALIFICACIONES DE LOS FUNCIONARIOS DE LA RAIO

El Director General deberá poseer, de preferencia, un mínimo de cinco años de experiencia como investigador de accidentes de aviación y tener experiencia como Investigador encargado (IIC). Los miembros de la Junta deberán poseer, de preferencia, un mínimo de cinco años de experiencia en un cargo técnico en el sector aeronáutico. El Investigador principal/jefe deberá poseer, de preferencia, un mínimo de diez años de experiencia en el sector aeronáutico y cinco años de experiencia como investigador y haberse desempeñado como IIC a cargo de la gestión de la investigación de accidentes e incidentes. El Coordinador de instrucción y administrativo (TAC) deberá poseer, de preferencia, un mínimo de cinco años de experiencia como encargado de la gestión de actividades de instrucción y administrativas. Si las funciones del TAC se dividen en dos cargos, los dos titulares tendrán de preferencia cinco años de experiencia en sus respectivas especialidades. Los investigadores asignados a la RAIO deberán poseer, de preferencia, cinco años de experiencia en el sector aeronáutico, así como instrucción específica en investigación de accidentes e incidentes de aviación. El Capítulo 6 contiene orientación detallada sobre la instrucción del personal de la RAIO, incluido el requisito de documentar la experiencia e instrucción.

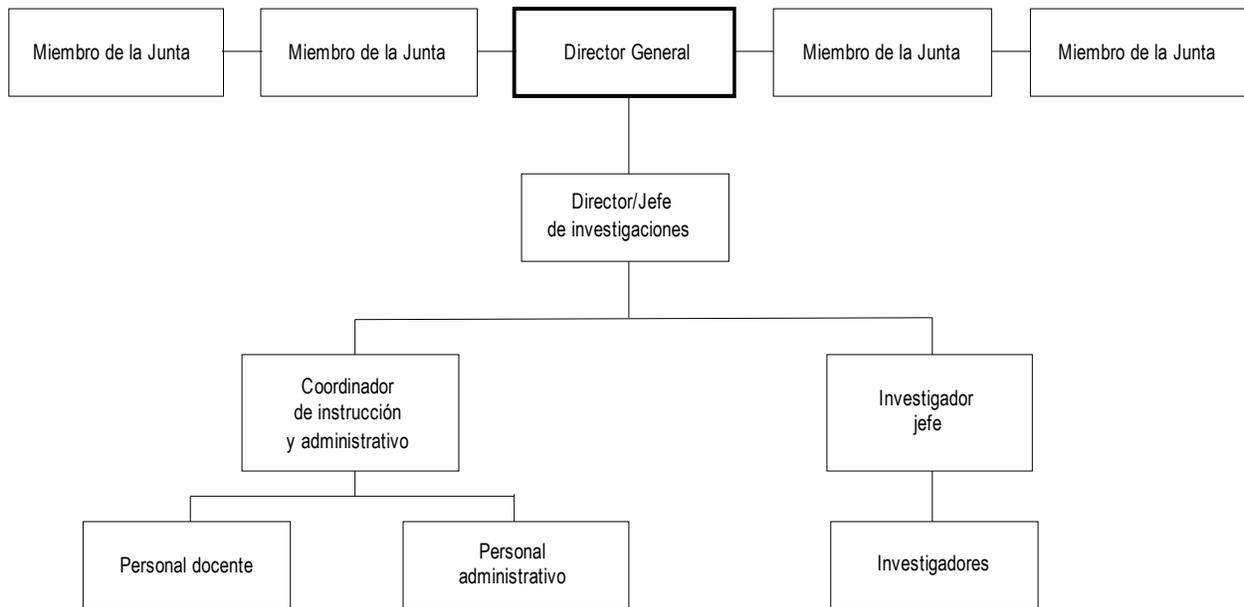


Figura 3-1. Estructura orgánica de una RAIO genérica

3.4 MARCO JURÍDICO

3.4.1 Para proporcionar un marco jurídico adecuado a la RAIO propuesta, debe concertarse un acuerdo que sea aceptable para todos los Estados interesados y que satisfaga las necesidades comunes en materia de investigación de accidentes e incidentes. Se pueden adoptar diferentes enfoques, según las finalidades y objetivos de los Estados miembros:

- a) Los Estados miembros tienen la opción de crear jurídicamente una RAIO mediante una conferencia diplomática en la que participen funcionarios gubernamentales de alto nivel con poder de adopción de decisiones que acuerden la creación de estatutos de constitución de una RAIO. En los estatutos debería describirse claramente el compromiso, la tarea, la función y las responsabilidades de los Estados miembros en la puesta en marcha y mantenimiento de la RAIO. La organización creada en este marco puede limitarse a una función de vigilancia, mientras que los Estados miembros realizarían las investigaciones propiamente dichas o, puede delegarse a la organización la totalidad de las investigaciones o una parte de las mismas, en nombre de los Estados miembros. Además, en los estatutos puede preverse la transferencia progresiva de las funciones a la RAIO. En el acuerdo concertado debería indicarse con precisión los Estados miembros y las funciones y responsabilidades de la RAIO.
- b) Independientemente de la medida en que las autoridades competentes encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de sus Estados miembros transfieran las funciones a la RAIO, el acuerdo debería incluir la creación y aprobación de reglamentos, políticas y procedimientos comunes y normalizados en materia de investigación de accidentes e incidentes. Sin embargo la transferencia de tales responsabilidades no exonera a los Estados de las obligaciones contraídas en virtud del Convenio de Chicago relativas a la investigación de accidentes e incidentes.

Nota. — Los Estados en una región pueden acordar solamente mantener una colaboración mejorada entre sus respectivas autoridades de investigación de accidentes e incidentes, en lo que se refiere a la compatibilidad

de los reglamentos y el suministro de apoyo técnico. Aunque este tipo de acuerdo puede contribuir al mejoramiento de la seguridad operacional en la región, no constituye la creación de una RAIO, como se recomienda en este manual.

3.4.2 En cualquiera de los casos citados en 3.4.1 a) o b), el aspecto importante al establecer una RAIO es que se cree sobre una base jurídica en que se indique claramente la situación jurídica y el nivel de responsabilidades en los Estados miembros.

3.4.3 Uno de los instrumentos jurídicos disponibles para los Estados es el Memorando de acuerdo (MoU) o el Memorando de cooperación (MoC). En términos prácticos, la diferencia entre estos memorandos es muy pequeña, lo realmente importante es el nivel de autoridad que otorguen los Estados miembros a la organización regional. Algunos Estados han utilizado una Carta de intención. En todos los casos, la condición jurídica de la organización regional, incluyendo el alcance de sus obligaciones y el nivel de su autoridad deberían quedar claramente determinados y puntualizados en el documento de acuerdo. Algunos Estados pueden optar por utilizar otros arreglos para tratar la cuestión de las obligaciones de la RAIO.

3.4.4 En el documento de acuerdo debería determinarse también la función y responsabilidad de cada uno de los Estados miembros en relación con la RAIO. Los siguientes puntos y otros similares deberían determinarse claramente durante la fase inicial de definición de la condición jurídica de la organización regional:

- a) el nivel de participación de la organización estatal encargada de la investigación de accidentes e incidentes en las actividades de la RAIO;
- b) si la RAIO realizará sus actividades basándose en los reglamentos nacionales de un Estado miembro o bien si se promulgarán reglamentos comunes que se aplicarán de igual forma en todos los Estados miembros;
- c) si no se promulgan reglamentos comunes, en el acuerdo debería determinarse claramente la manera en que la RAIO va a reconciliar las diferencias que puedan existir entre la reglamentación de los Estados miembros y los SARPS internacionales;
- d) el papel de los investigadores de accidentes e incidentes durante la realización de una investigación por la RAIO;
- e) la entidad (RAIO o autoridades encargadas de la investigación de los Estados miembros) que asumirá la responsabilidad de cumplir con los procedimientos de notificación y presentación de informes relacionados con el accidente/incidente, como se indica en el Anexo 13, incluidos la notificación inicial, el informe preliminar, el informe ADREP y el informe final; y
- f) el tipo de vigilancia que llevarán a cabo los Estados miembros de la RAIO para garantizar el cumplimiento de las responsabilidades de cada uno de los Estados miembros suscritos al Convenio.

3.4.5 El acuerdo en virtud del cual se establece la RAIO debe registrarse en la OACI, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.5 INDEPENDENCIA

3.5.1 De conformidad con el Doc 9756, Parte I — *Organización y Planificación*, la autoridad encargada de la investigación de accidentes (organismo, comisión, junta u otro órgano) ha de ser estrictamente objetiva y totalmente imparcial, y ha de estar además considerada como tal. Además debe estar en condiciones de realizar las investigaciones de manera independiente y ser inmovible a la injerencia o presión política o de otra índole. Las siguientes referencias también son pertinentes:

- a) De conformidad con el Anexo 13, Capítulo 3, 3.1 — Objetivo de la investigación:

“El único objetivo de la investigación de un accidente o incidente será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o responsabilidad”.

- b) De conformidad con el Anexo 13, Capítulo 5, 5.4:

“Las autoridades encargadas de la investigación gozarán de independencia para realizar la investigación y autoridad absoluta al llevarla a cabo”

- c) De conformidad con el Anexo 13 de la OACI, Capítulo 5, 5.4.1:

“Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente Anexo será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad”.

Nota.— Puede lograrse la separación si la investigación, conforme al Anexo 13, la realiza la RAIIO, que representa a las autoridades de investigación de accidentes de los Estados miembros y los procedimientos judiciales o administrativos los realizan otros expertos apropiados, teniendo en cuenta la necesidad de coordinación entre las investigaciones separadas.

- d) De conformidad con el Anexo 13 de la OACI, Capítulo 5, 5.4.3:

Recomendación. — *Los Estados deberían asegurar que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este Anexo tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora y no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales”.*

Nota. — La intención de esta recomendación puede lograrse mediante legislación, protocolos o acuerdos entre las autoridades de la RAIIO y las autoridades judiciales.

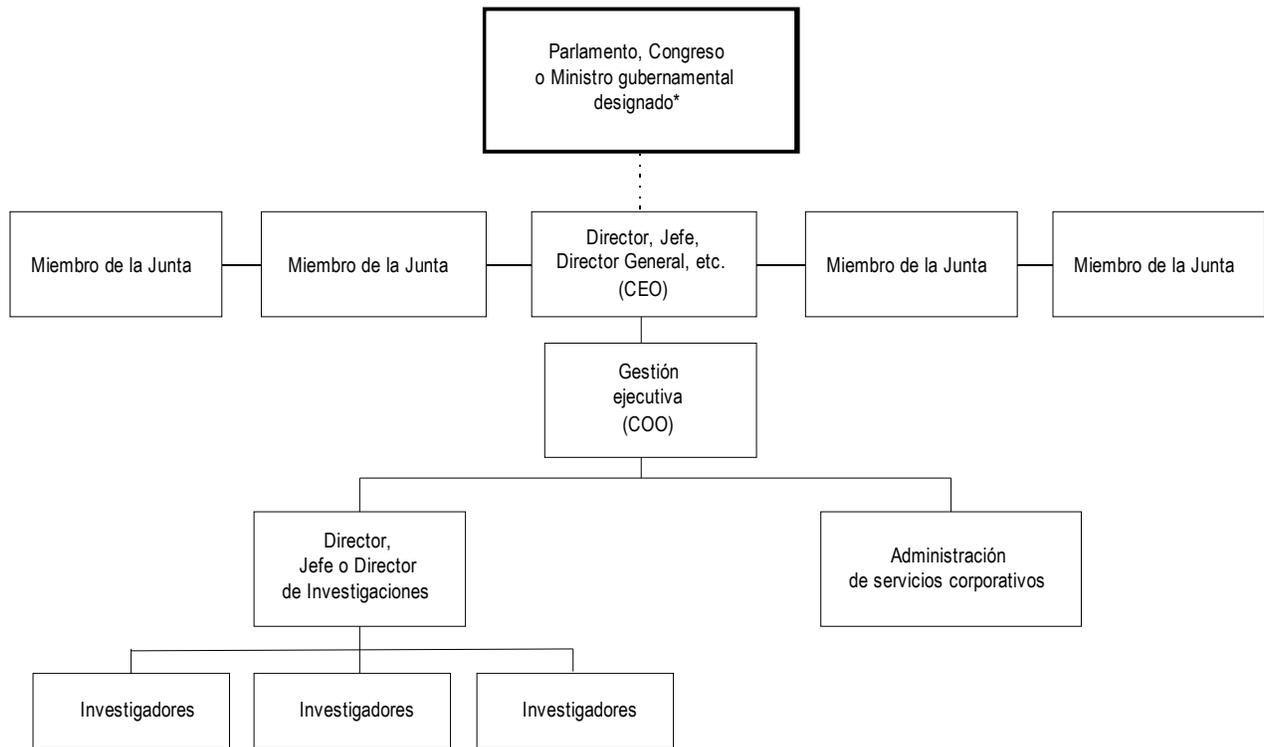
3.5.2 En las Figuras 3-2 y 3-3 se ilustra la manera en que algunos Estados organizan sus autoridades de investigación de accidentes para cumplir los requisitos de “independencia” establecidos en el Anexo 13 y en el Doc 9756. La Figura 3-2 es una organización compleja con un Director General y miembros de una Junta, nombrados políticamente, quienes normalmente no son investigadores. La Figura 3-3 muestra una organización más racionalizada sin una Junta. Ese tipo de organización a menudo está dirigida por un investigador experimentado que tiene un cargo de funcionario superior. Cabe señalar que, en ambos casos, los requisitos relativos a la presentación de informes al Parlamento, Congreso o Ministro designado son estrictamente administrativos, y las organizaciones son completamente independientes de toda autoridad encargada de la reglamentación/vigilancia de la seguridad operacional y de las autoridades judiciales. Se señala la atención al párrafo 3.2.4 c), que tiene por finalidad asegurar que los funcionarios de la RAIIO (p.ej., miembros de la Junta, personal técnico) realicen las investigaciones de manera independiente.

3.6 OBJETIVOS

3.6.1 El principal objetivo de la RAIIO es ayudar a los Estados miembros a cumplir con las obligaciones y responsabilidades de investigación de accidentes e incidentes en el marco del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros procedimientos y métodos relacionados con la seguridad operacional.

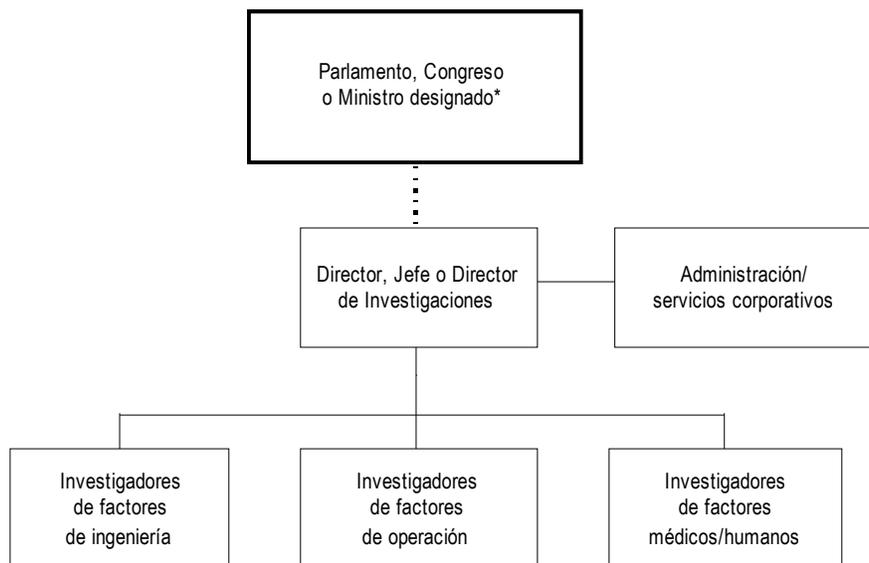
3.6.2 En la aplicación efectiva del principal objetivo de la RAIIO será necesario que los Estados miembros:

- a) emprendan las medidas necesarias para elaborar y promulgar reglamentos, políticas y procedimientos comunes para la investigación de accidentes e incidentes;



* La autoridad encargada de la investigación no dependerá del mismo Ministro responsable de la reglamentación y/o vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil en el Estado ni tampoco dependerá de una autoridad judicial.

Figura 3-2. Ejemplo de una estructura orgánica compleja



* La autoridad encargada de la investigación no dependerá del Ministro responsable de la reglamentación y/o vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil en el Estado ni tampoco dependerá de una autoridad judicial.

Figura 3-3. Ejemplo de una estructura orgánica racionalizada

- b) participen en las actividades de la RAIO con el objetivo de ayudar a otros Estados miembros en la investigación de accidentes e incidentes;
- c) elaboren y establezcan un programa de instrucción regional para el personal técnico de los Estados miembros, que incluya cursos y seminarios teóricos y prácticos con el fin de comprender y aplicar los reglamentos, políticas y procedimientos comunes de investigación de accidentes e incidentes; y
- d) contribuyan al mantenimiento de un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente y económico, como medio para apoyar el desarrollo social, económico y cultural de la región.

3.6.3 Otros objetivos de las RAIO pueden incluir los siguientes:

- a) fortalecer el marco institucional regional para la seguridad operacional de la aviación y la asistencia en la preparación de un marco normativo armonizado para la región;
- b) promover un enfoque sistémico global para la realización de investigaciones de accidentes e incidentes, centrándose en la aplicación eficaz de los SARPS correspondientes;
- c) elaborar un sistema de información que facilite el acceso a la información relacionada con la seguridad operacional y decisiva para la seguridad operacional dentro de la región, teniendo en cuenta las orientaciones contenidas en el Adjunto E al Anexo 13 relativas a la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS);
- d) servir de depositaria de datos relativos a investigaciones de accidentes e incidentes; y
- e) tramitar y supervisar la aplicación de las recomendaciones sobre seguridad operacional, tanto las publicadas como las recibidas.

3.6.4 Es importante observar que el apoyo de la OACI a la iniciativa regional depende de:

- a) objetivos estratégicos bien definidos y documentados, que exigen la participación activa de las administraciones de aviación civil en su preparación;
- b) el compromiso decidido de los gobiernos beneficiarios con respecto al concepto de un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes; y
- c) un cierto grado de garantía de la viabilidad y de la sostenibilidad del sistema que se establecerá.

3.7 FUNCIÓN DE LA OACI

La OACI puede proporcionar asistencia a los Estados, si lo necesitan, para el establecimiento y gestión de una RAIO. En el Capítulo 4 se presenta información más detallada sobre esta asistencia.

3.8 VÍNCULOS CON OTRAS ORGANIZACIONES RELACIONADAS CON LA AVIACIÓN

3.8.1 Los Estados miembros que hayan decidido establecer una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, pueden cooperar con otras organizaciones internacionales y regionales relacionadas con la aviación en todos los campos, incluyendo entre otros, los siguientes:

- a) reglamentos y legislación;
- b) eventos y reuniones internacionales;
- c) asistencia para encontrar recursos financieros;
- d) capacitación de personal técnico y administrativo; y
- e) determinación de esferas de interés común.

3.8.2 Al establecer una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, los Estados miembros pueden participar en diferentes niveles de consultas y establecer y mantener relaciones permanentes con otras organizaciones relacionadas con la aviación por medio de:

- a) intercambio de cartas y documentos;
- c) visitas mutuas;
- d) invitaciones para participar en reuniones; y
- e) consultas y coordinación.

3.9 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

3.9.1 La RAIO debería tener una declaración claramente definida de sus objetivos, la que también debería incluirse en el documento de acuerdo. Esta declaración de objetivos dependerá del acuerdo que concierten los Estados miembros con respecto a las funciones y responsabilidades de la RAIO, p. ej., limitarse únicamente a proporcionar funciones de vigilancia con respecto a las investigaciones que realizan los Estados o realizar efectivamente la totalidad de las investigaciones o parte de las mismas, en nombre de los Estados miembros. Además debería preverse la prestación de asesoramiento y asistencia a los Estados miembros. En la declaración de objetivos deberían figurar los elementos que permitirán a los Estados miembros implantar una organización de investigación de accidentes e incidentes eficaz y eficiente que cumpla con los requisitos internacionales.

3.9.2 Además, en la declaración de objetivos se debe prever la aplicación de reglamentos, normas, procedimientos y documentos comunes relativos a la investigación de accidentes e incidentes.

3.10 ESTRUCTURA ORGÁNICA DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

3.10.1 Aspectos generales

3.10.1.1 El establecimiento y gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes debería basarse en la participación y compromiso de las autoridades de investigación de accidentes e incidentes de los Estados miembros. Deberían definirse claramente la finalidad, los objetivos, las actividades, el rendimiento, los indicadores para medir los resultados y la duración antes de que entre plenamente en funcionamiento.

3.10.1.2 Independientemente del tamaño y alcance de las actividades aeronáuticas en los Estados miembros, cada Estado miembro debe nombrar un “Director” o “Jefe” de investigaciones, o cargo similar, para que represente las cuestiones relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes dentro de cada Estado, teniendo en cuenta que una organización/persona encargada de la investigación de accidentes e incidentes debe estar funcionalmente separada (independiente) de la organización de aviación civil responsable de la reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional en el Estado.

3.10.1.3 Sería conveniente que los Estados comenzaran con una RAIO de estructura básica, que se transforme posteriormente en una organización más compleja. El ritmo de la evolución dependerá del éxito o fracaso de los Estados para alcanzar los objetivos definidos del sistema regional propuesto y del interés que tengan por satisfacer la demanda de un proceso eficaz de adopción de decisiones necesario para establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes eficaz y sólido.

3.10.1.4 En una RAIO básica, las autoridades nacionales de investigación de accidentes e incidentes mantienen toda la responsabilidad de la investigación de accidentes e incidentes dentro de un Estado miembro, mientras que la RAIO elabora y proporciona reglamentos, políticas y procedimientos comunes y normalizados para la investigación de accidentes e incidentes, proporciona vigilancia con respecto a la aplicación de esos requisitos, así como asesoramiento, orientación y asistencia a los Estados miembros.

3.10.1.5 En una organización regional más compleja, las autoridades nacionales encargadas de la investigación de accidentes e incidentes pueden delegar parte de sus funciones y responsabilidades relativas a la investigación de accidentes e incidentes a la RAIO, que llevará a cabo la investigación misma, en nombre de los Estados miembros. Dichas investigaciones se basarán en reglamentos, políticas y procedimientos comunes, mientras que los Estados miembros mantendrán la responsabilidad de la vigilancia del sistema, de conformidad con el Convenio de Chicago.

Nota.— En el caso en que se delega a una RAIO la totalidad de una investigación o parte de la misma, es necesario disponer de disposiciones para asegurar que se tomen en consideración ciertas responsabilidades del Estado del suceso que figuran en el Anexo 13. Por ejemplo, las responsabilidades relativas a la respuesta inicial, tales como la notificación inicial, la protección del lugar del accidente y la custodia de las pruebas corresponderán al Estado del suceso, hasta la llegada del equipo de investigación de la RAIO y su toma de posesión de la responsabilidad de la investigación por la RAIO.

3.10.2 Estructura orgánica de una RAIO genérica

3.10.2.1 En la Figura 3-1 se presenta la estructura orgánica de una RAIO genérica. El ejemplo no incluye todos los aspectos y se recomienda a los Estados que se basen en el ejemplo proporcionado al establecer una organización regional de investigación de accidentes e incidentes que satisfaga sus propias necesidades.

3.10.2.2 En general, la estructura de una RAIO puede ser bastante sencilla, y constar de un líder, tal como un “Director General,” “Director de investigaciones”, o un cargo similar; una “Junta”, o título similar, y un “Investigador principal/jefe”, o cargo similar. Además, la estructura debería incluir un “Coordinador de instrucción y aspectos administrativos”, o cargo similar. Las funciones y responsabilidades de las diversas partes de la organización se describen a continuación.

Director General

3.10.2.3 El Director General nombrado por los Estados miembros es responsable de la gestión y administración general de la RAIO así como de la aplicación de las políticas formuladas por la Junta de conformidad con las atribuciones establecidas y la orientación proporcionada. El Director General es responsable ante los Estados

miembros en cooperación y consulta con la Junta de la RAIO. Las funciones y responsabilidades del Director General deberían incluir, entre otras:

- a) administración de las actividades generales de la RAIO y supervisión de las actividades de todos los miembros del personal de la RAIO para:
 - 1) coordinar con los Estados miembros de la RAIO las cuestiones relativas a la investigación de accidentes e incidentes y, específicamente, la elaboración de reglamentos, políticas, procedimientos y procesos relacionados con las actividades de investigación en los Estados miembros; y
 - 2) garantizar la normalización y calidad de todos los productos de la RAIO, es decir de los reglamentos, directrices, políticas, procedimientos y procesos comunes para la investigación de accidentes e incidentes, así como los informes finales de las investigaciones y la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional en los Estados miembros;
- b) orientación en la planificación y ejecución, según sea necesario, de otras actividades de la RAIO; por ejemplo:
 - 1) instrucción e instrucción periódica del personal técnico de la RAIO;
 - 2) elaboración y realización de seminarios teóricos y prácticos, para el personal administrativo y técnico de los Estados miembros;
 - 3) elaboración, publicación y mantenimiento de documentos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes (textos de orientación) para los Estados miembros; y
 - 4) elaboración, publicación y mantenimiento de manuales y guías necesarios para la gestión y la administración de la RAIO;
- c) coordinación de los recursos y actividades de la RAIO para garantizar su funcionamiento eficaz y eficiente;
- d) coordinación con las administraciones de los Estados miembros y otras organizaciones que hayan establecido una relación con la RAIO para ceder temporalmente expertos o asegurar la financiación, para el funcionamiento adecuado de la RAIO;

Nota.— La financiación de una RAIO es de crucial importancia para que pueda cumplir con sus responsabilidades organizativas así como con las responsabilidades y obligaciones internacionales de los Estados miembros para la investigación de accidentes e incidentes. La financiación incluye el costo de las operaciones cotidianas de la RAIO, incluyendo sus obligaciones rutinarias en materia de investigación de accidentes e incidentes, así como consideraciones de fondos de contingencia para cubrir costos extraordinarios, tales como en el caso de una aeronave perdida en el mar o en un lugar remoto e inaccesible. En el Capítulo 4 figura información más detallada sobre la financiación de una RAIO.
- e) representación de la RAIO o los Estados miembros en reuniones, conferencias, simposios y otros eventos internacionales y regionales relacionados con la investigación de accidentes e incidentes;
- f) preparación de informes y notas de estudio para someter a la Junta, según sea necesario, sobre las actividades de la RAIO; y
- g) desempeño de otras funciones que le asigne la Junta.

La Junta

3.10.2.4 Para que una organización regional de investigación de accidentes e incidentes sea eficaz es necesario que todos los Estados miembros estén representados en la Junta de la RAIO.

3.10.2.5 La Junta debería ser responsable de formular las políticas, designar al Director General, determinar el presupuesto, especificar las atribuciones y desempeñar otras actividades relacionadas con la gestión general y el proceso de adopción de políticas de la RAIO.

3.10.2.6 Además, la Junta debería ser responsable de proporcionar orientación al Director General sobre cuestiones relativas a las relaciones regionales e internacionales y de definir los principios generales que guiarán las tareas de la RAIO.

3.10.2.7 Se debe tener en cuenta que la responsabilidad de la aplicación de SARPS y reglamentos de explotación comunes relativos a la investigación de accidentes e incidentes sigue correspondiendo a los Estados miembros y no a la organización regional o su Junta; sin embargo, la RAIO puede proporcionar los medios para que los Estados cumplan esas responsabilidades.

3.10.2.8 Como se ha indicado anteriormente, la responsabilidad básica de la RAIO es realizar las tareas relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes en nombre de los Estados miembros bajo la orientación general de la Junta, que debería estar compuesta por representantes de alto nivel de cada uno de los Estados miembros.

Coordinador de instrucción y administrativo (TAC)

3.10.2.9 El coordinador de instrucción y administrativo (TAC) es la persona responsable de todas las actividades relacionadas con la instrucción en la RAIO y también ayuda al Director General en la administración de la misma. En el Capítulo 6 se describen en más detalle las necesidades de instrucción.

3.10.2.10 Las responsabilidades relacionadas con la instrucción incluyen la planificación, la preparación y el mantenimiento de cursos de instrucción y de material de seminarios teóricos y prácticos, así como la capacitación de los expertos técnicos de los Estados miembros.

3.10.2.11 Las responsabilidades relacionadas con la administración incluyen la gestión de los procesos de selección y contratación; la asignación de tareas; la planificación y desarrollo de actividades y programas; y la distribución oportuna de los productos de la RAIO.

3.10.2.12 Según el tamaño, el nivel de autoridad y la complejidad de las actividades de la RAIO, las funciones y responsabilidades del coordinador de instrucción y administrativo se pueden dividir en dos: las de un coordinador de instrucción y las de un coordinador administrativo. Sin embargo, ya sea que se dividan o no, las funciones y responsabilidades del coordinador de instrucción y administrativo incluirán, entre otras:

- a) planificar, desarrollar (bajo la guía del Director General y el Investigador principal/jefe), organizar, coordinar y realizar seminarios teóricos y prácticos y cursos de instrucción en relación con accidentes e incidentes y cursos de instrucción para investigadores;
- b) preparar y coordinar seminarios teóricos y prácticos y material didáctico sobre la investigación de accidentes e incidentes; y, garantizar la presentación oportuna de material didáctico y seminarios que aporten otros funcionarios;

- c) planificar y coordinar actividades relacionadas con el desarrollo y la actualización de manuales de instrucción y textos de orientación técnicos;
- d) garantizar que el material necesario para los seminarios teóricos y prácticos y cursos de instrucción se mantiene actualizado y está disponibles cuando es necesario;
- e) elaborar y coordinar la preparación de textos de orientación para el personal de la RAIO y el personal técnico de los Estados miembros;
- f) coordinar e integrar los textos de orientación que prepara la secretaría de la RAIO, consultores u otras organizaciones externas;
- g) coordinar con el Investigador principal/jefe la elaboración y distribución de información relativa a las actividades de la RAIO;
- h) garantizar la producción y distribución oportunas de productos de la RAIO, como informes, documentos y correspondencia con plazos críticos;
- i) controlar la supervisión de las actividades de apoyo administrativo realizadas por el personal de servicios generales de la RAIO;
- j) representar a la RAIO en reuniones, conferencias, simposios y otros eventos internacionales y regionales, relacionados con la investigación de accidentes e incidentes;
- k) supervisar el mantenimiento de los registros del personal de la RAIO, comprendidos los relacionados con la instrucción del personal;
- l) coordinar con las secciones correspondientes de la RAIO la recopilación y cotejo de material necesario para la elaboración de textos de orientación, instrucción, y seminarios teóricos y prácticos;
- m) examinar las solicitudes de reembolso de gastos de viaje para verificar la exactitud y conformidad con el reglamento de personal;
- n) realizar otras tareas que sean necesarias y que le asigne el Director General; y
- o) mantenerse al corriente de los adelantos y tendencias en los campos especializados de interés para la RAIO por medio del estudio de periódicos, informes y manuales.

Investigador principal/jefe

3.10.2.13 El Investigador principal/jefe, bajo la dirección del Director General, tiene la responsabilidad general de todos los trabajos relacionados con la investigación de accidentes realizados por la RAIO, entre los que se encuentran la supervisión y control de las actividades de los investigadores y del personal de apoyo (administrativo). Las responsabilidades del Investigador principal/jefe incluyen, entre otras:

- a) preparar, para la aprobación del Director General y la Junta, los criterios de cualificación y experiencia para la selección y contratación de investigadores y personal de apoyo;
- b) asignar y distribuir tareas a los investigadores y supervisar las actividades relacionadas con sus labores;

- c) asistir al Director General y a los Estados miembros en las actividades de la RAIO relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes, así como en las actividades de investigación conexas en los Estados miembros;
- d) coordinar con las organizaciones regionales e internacionales relacionadas con la seguridad operacional de la aviación las cuestiones técnicas de interés mutuo con el fin de mejorar la calidad de las investigaciones de accidentes e incidentes;
- e) garantizar la calidad del trabajo técnico de los investigadores y del personal de apoyo mediante instrucción, orientación y reuniones de análisis, según corresponda;
- f) garantizar la calidad de los productos técnicos de la organización, especialmente los informes relativos a la investigación de accidentes e incidentes y las recomendaciones sobre seguridad operacional para prevenir accidentes en el futuro;
- g) analizar los informes técnicos, incluidos los informes sobre accidentes e incidentes, preparados por los investigadores y aprobar todos los informes técnicos antes de su presentación al Director General, a la Junta o a los Estados miembros, según corresponda;
- h) ayudar en la planificación, elaboración y aplicación del plan de trabajo de la organización y actividades relacionadas con la realización de investigaciones de accidentes e incidentes;
- i) proporcionar orientación y ayuda, cuando sea necesario, a los investigadores de la RAIO en la realización de sus tareas específicas en los Estados miembros;
- j) representar a la RAIO en seminarios teóricos y prácticos, conferencias, simposios y otros eventos internacionales y regionales, etc.;
- k) proporcionar al TAC orientación sobre la preparación de material didáctico relacionado con los aspectos técnicos y participar en la realización de cursos de instrucción, y seminarios teóricos y prácticos del personal técnico de la RAIO;
- l) hacer el seguimiento de la aplicación de las recomendaciones sobre seguridad operacional presentadas a los Estados miembros o las razones por las cuales no se han aplicado dichas recomendaciones;
- m) supervisar el sistema de la RAIO para hacer el seguimiento de las medidas adoptadas con respecto a las recomendaciones sobre seguridad operacional preparadas durante las investigaciones de accidentes e incidentes, que formula o recibe un Estado, a fin de determinar las medidas que se tomaron para adoptar las recomendaciones sobre seguridad operacional o las razones por las cuales no se adoptaron dichas medidas;
- n) asistir al Director General en la planificación y ejecución, según sea necesario, de todas las demás actividades de la organización, por ejemplo:
 - 1) capacitación e instrucción periódica del personal técnico de la organización;
 - 2) elaboración, publicación y mantenimiento de documentos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes (textos de orientación) para uso de los Estados miembros; y
 - 3) elaboración, publicación y mantenimiento de manuales y guías necesarios para la gestión y administración del programa técnico de la organización;

- o) realizar otras tareas que le asigne el Director General; y
- p) mantenerse al corriente de los adelantos y tendencias relativas a la seguridad operacional de la aviación en general y a la investigación de accidentes e incidentes en particular, por medio de periódicos, informes y manuales.

Investigadores de la RAIO

3.10.2.14 En la estructura orgánica propuesta se supone que la RAIO contratará investigadores cualificados para abarcar todos los campos bajo su responsabilidad.

3.10.2.15 El número y la composición de los investigadores depende en gran medida del nivel de actividades de la RAIO y de la autoridad que se le otorgue. A este respecto, se pueden tener en cuenta diversas modalidades. Por ejemplo, los Estados miembros pueden ceder investigadores por medio de otro acuerdo o en virtud del acuerdo principal por el que se creó la organización, como parte de su contribución al establecimiento y mantenimiento de la RAIO. Como alternativa, los Estados miembros pueden permitir que la RAIO contrate directamente a los investigadores, bajo la exclusiva responsabilidad de la organización. En todo caso, la RAIO debería tener, como mínimo, un investigador experto en cada especialidad, para actuar como coordinador de las actividades relacionadas con la misma.

3.10.2.16 Es posible que los Estados miembros, según el alcance de las tareas (y responsabilidades) que estén dispuestos a transferir a la RAIO, tengan necesidad de mantener un cierto nivel de competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes, que es una obligación directa de un Estado en virtud del Convenio. Independientemente del nivel de autoridad que se otorgue a la RAIO, los Estados miembros deberían ser siempre conscientes de que la responsabilidad final por estas actividades sigue siendo de cada Estado miembro. Los principales beneficios de establecer una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (compartir los recursos) se pueden alcanzar solamente si se permite a la RAIO que actúe en nombre de los Estados miembros en la mayor medida posible, mientras los Estados mantienen control de la supervisión para garantizar que el sistema establecido les permite cumplir eficazmente con sus obligaciones internacionales.

3.10.2.17 Según la estructura de la RAIO y los arreglos que hayan acordado los Estados miembros, puede ser necesario que los investigadores asistan a los Estados miembros en sus obligaciones de investigación de accidentes e incidentes. Como esas actividades se realizarían bajo el control directo de cada Estado miembro, le permitiría a cada uno de ellos cumplir con sus responsabilidades y obligaciones.

3.10.2.18 La capacidad de la RAIO para asistir eficazmente a los Estados miembros depende, en gran medida, de la competencia de sus investigadores. Para cumplir sus responsabilidades con eficacia, la RAIO debe estar organizada de manera adecuada y contar con personal cualificado y con experiencia capaz de desempeñar la amplia gama de funciones relacionadas con la investigación asignada a la organización.

3.10.2.19 La investigación de accidentes e incidentes de aviación civil exige un profundo conocimiento de una amplia gama de aspectos técnicos. La ejecución de estas tareas depende, en gran medida, de las cualificaciones, experiencia, competencia y dedicación de los investigadores de la RAIO. Para algunas tareas singulares y sumamente complejas, tales como la lectura de los registradores de vuelo, metalurgia y simulación, la RAIO puede necesitar la asistencia de otros Estados, fuera de la RAIO, que poseen dichos conocimientos especializados.

3.10.2.20 Además de la competencia técnica, es decisivo que los investigadores tengan un alto grado de integridad, realicen sus tareas con imparcialidad, actúen con tacto y tengan un conocimiento profundo de la naturaleza humana además de tener buenas aptitudes de comunicación. Teniendo en cuenta la naturaleza especializada y delicada de la misión de la RAIO, es de crucial importancia que las cualificaciones, experiencia previa y características personales de

cada funcionario, contratado directamente por la RAIO o adscrito por los Estados miembros u otros Estados, para realizar tareas relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes en su nombre, se verifiquen y evalúen cuidadosamente antes de la selección.

3.10.2.21 Los investigadores de la RAIO deberían estar adecuadamente cualificados. Por ejemplo, un investigador al que se le asigne investigar las operaciones de líneas aéreas, incluidas las actividades de la tripulación de vuelo, debe poseer experiencia en líneas aéreas y tripulación de vuelo acordes con las áreas de investigación.

3.10.2.22 Los investigadores de accidentes e incidentes de la RAIO deben estar en condiciones de poder ayudar a los Estados miembros con sus investigaciones, pero también deben asegurarse de que dichas investigaciones se lleven a cabo de conformidad con las disposiciones del Anexo 13. Además, deben asegurarse de que dicha información se utilice con el único objetivo de prevenir accidentes, esté protegida de conformidad con la orientación proporcionada en el Adjunto E al Anexo 13, y se ponga a disposición de los Estados.

3.10.2.23 El propósito es que la RAIO sea organizativamente competente, lo que puede exigir que contrate un equipo de investigadores con conocimientos en una combinación de disciplinas. En la medida de lo posible, individualmente o como equipo, el personal debería tener conocimientos, cualificaciones y experiencia similares a los de la organización que es objeto de investigación. Esto permitirá a los investigadores de la RAIO evaluar mejor el conocimiento, las técnicas y la competencia general del personal, explotadores, proveedores de servicios y organizaciones de mantenimiento de la aviación civil en los Estados miembros en relación con un determinado incidente o accidente.

Capítulo 4

FINANCIAMIENTO DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

4.1 BENEFICIOS PROVENIENTES DE ECONOMÍAS DE ESCALA

4.1.1 El principal objetivo de establecer un organización regional de investigación de accidentes e incidentes es el de permitir a los Estados que cumplan sus obligaciones internacionales de la manera más eficaz y eficiente. El establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes permite que:

- a) se logren economías de escala;
- b) se comparta investigadores, conocimientos y tecnología; y
- c) se realicen ahorros administrativos sin sacrificar la eficacia.

4.1.2 Para lograr economías de escala se deben tener en cuenta numerosos factores, entre los que es importante la implantación de un sistema regional de asistencia técnica para los Estados miembros, con el fin de:

- a) compartir objetivos, estrategias y actividades para solucionar deficiencias en el desempeño de las funciones de investigación de accidentes e incidentes a escalas nacional y regional;
- b) atraer, utilizar en forma conjunta y mantener investigadores altamente cualificados para los equipos de investigadores multinacionales y multifuncionales que ayudan a los Estados miembros a cumplir con sus obligaciones con respecto a la investigación de accidentes e incidentes; y
- c) elaborar e implantar reglamentos, políticas, procedimientos y textos de orientación comunes para aplicarlos a nivel regional, en beneficio de todas las actividades de investigación de accidentes e incidentes en la región y de la armonización a nivel mundial.

4.2 FUENTES DE FINANCIAMIENTO

4.2.1 La concertación de un acuerdo para establecer una RAIO exige calcular el nivel de financiamiento que se requerirá para mantener y sostener la organización en lo que se refiere a la estructura jurídica y orgánica, el equipo administrativo y de oficina, la instrucción del personal, el material, el mejoramiento del equipo y otros costos relacionados con el funcionamiento de la organización.

4.2.2 Los Estados miembros determinarán juntos los recursos necesarios para establecer y gestionar la nueva organización a largo plazo. En algunos casos, el establecimiento de la organización puede requerir la asistencia (financiera o técnica) de las Oficinas regionales, la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI, Estados donantes, organizaciones internacionales o regionales, instituciones financieras, fabricantes y otros patrocinadores. En todos los casos, es indispensable estimar la suma necesaria para el establecimiento y mantenimiento de la organización y planificar su financiamiento.

Nota. — Debido a que la RAIO debe ser funcionalmente una entidad separada (independiente) de las organizaciones que serían objeto de sus investigaciones, incluyendo las autoridades encargadas de la reglamentación y la vigilancia de la seguridad operacional, las líneas aéreas, los fabricantes, etc., se debe prestar especial atención en relación con las fuentes de financiamiento para evitar conflictos de intereses reales o percibidos.

4.2.3 Cabe señalar que las partes que contribuyen en el financiamiento, sin importar su envergadura, perfil o naturaleza, desearán asegurar el compromiso de los Estados miembros, en parte mediante un programa de contribución planificado, para el establecimiento y mantenimiento eficaz de la RAIO.

4.3 FONDOS FIDUCIARIOS

4.3.1 Los Estados miembros que tienen intención de establecer una RAIO pueden optar por comunicarse con las Oficinas regionales de la OACI, que pueden ayudarlos a establecer el marco y estructura de la RAIO. Además, si los Estados necesitaran asistencia técnica para la creación y administración de una RAIO, pueden consultar con la TCB que cuenta con la capacidad necesaria para ejecutar de manera eficaz proyectos de desarrollo de la aviación civil, incluyendo la contratación a escala mundial de expertos altamente cualificados, la gestión de programas de instrucción y la adquisición rentable de equipo necesarios para una RAIO. La capacidad de la TCB puede ser útil para la creación de una RAIO adecuadamente estructurada. Si los Estados miembros deciden recurrir a la TCB para ayudarlos a establecer una RAIO, la TCB estudiará las necesidades financieras y los asesorará en relación con el financiamiento requerido para crear y gestionar una RAIO.

4.3.2 Los servicios de la TCB normalmente cuentan con financiación a través de fondos fiduciarios provenientes de los mismos Estados o que proporcionan otras entidades en nombre de los Estados. Los fondos que los Estados miembros ponen a disposición de la TCB se administran como fondos fiduciarios. Los intereses devengados se añaden al fondo fiduciario y se utilizan, cuando es necesario, para cubrir actividades del proyecto. La TCB mantiene la cuenta fiduciaria de conformidad con los reglamentos financieros pertinentes. La TCB facilita estados periódicos con el balance trimestral del fondo fiduciario. El estado final anual sólo se presenta al cerrarse las cuentas del año, tras la auditoría del auditor externo.

4.3.3 El servicio que proporciona la TCB al administrar fondos fiduciarios es uno de los ejemplos de posible financiamiento. Los Estados pueden también considerar arreglos similares disponibles en el mercado. Uno de los primeros pasos importantes de los Estados que piensan establecer una RAIO es estudiar las obligaciones financieras y las fuentes de financiamiento.

Nota. — Por lo menos un Estado miembro de la OACI ha utilizado una póliza de seguro para planificar fondos de contingencia para sufragar investigaciones de gran envergadura y costosas. Las primas de la póliza forman parte del presupuesto anual de la autoridad encargada de la investigación de accidentes e incidentes y garantiza la disponibilidad de fondos de emergencia en caso de que se necesite financiamiento extraordinario para una investigación que exceda el presupuesto operativo anual.

4.4 OBLIGACIONES Y CONTRIBUCIONES DE LOS ESTADOS

4.4.1 Los Estados miembros deberían establecer un mecanismo para garantizar que los fondos necesarios para el establecimiento y gestión de la RAIO, de acuerdo con el plan de participación en los costos, se depositen oportunamente. La falta de pago oportuno de las contribuciones de los Estados miembros a la organización podría retrasar o impedir su eficacia. Los retrasos posibles en el plazo necesario para procesar estos pagos también deberían tomarse en cuenta ya que tendrán el mismo efecto negativo que tendría la falta de pago.

4.4.2 El éxito de la organización regional dependerá en gran medida del compromiso de sus Estados miembros para cumplir con sus obligaciones respecto de la RAIO. El cumplimiento de las obligaciones financieras será un indicador claro de su compromiso. Sin este último, la RAIO tal vez no pueda funcionar eficazmente y quizá los Estados no estén en condiciones de cumplir con sus obligaciones de investigación de accidentes e incidentes.

4.5 ELABORACIÓN DE UN PRESUPUESTO

4.5.1 Los requisitos financieros deberían basarse en un presupuesto anual que incluya los costos operativos estimados de la RAIO. Es posible que las contribuciones de los Estados miembros no cubran plenamente los requisitos financieros de la RAIO, y por lo tanto ésta deba idear un sistema para generar fondos adicionales. Sin embargo, aunque la RAIO pueda estar en condiciones de generar fondos a largo plazo, es imprescindible que, como mínimo, en los primeros años de su existencia se elabore un presupuesto anual adecuado que se cubra plenamente con las contribuciones de los Estados miembros.

4.5.2 La suma que deberá pagar cada Estado miembro puede variar según el tamaño y complejidad de sus actividades aeronáuticas y el riesgo vinculado con sus operaciones de aviación. Por supuesto, esto debería analizarse en las primeras etapas del acuerdo concertado por los Estados miembros. Sin embargo, cabría observar también que la suma contribuida por los Estados con más actividades aeronáuticas tendrá efectos más importantes que aquella de los Estados que tienen menos actividades aeronáuticas.

4.5.3 Es conveniente que en el presupuesto se indique específicamente la contribución anual que se requiere de cada Estado miembro y las otras fuentes de financiación que obtenga la RAIO.

Capítulo 5

IMPLANTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

5.1 INTRODUCCIÓN

5.1.1 Una vez establecida, el principal objetivo de una RAIO es ejecutar su programa y garantizar el cumplimiento de las obligaciones internacionales de los Estados relativas a la investigación de accidentes e incidentes. Los Estados miembros tienen la responsabilidad de formalizar los objetivos enunciados de la RAIO y de cumplir con su compromiso para permitir que la RAIO ejecute el programa establecido.

5.1.2 Los objetivos específicos de una RAIO deberían ser:

- a) fortalecer el marco institucional regional para la investigación de accidentes e incidentes entre los Estados miembros;
- b) promover un enfoque sistémico global para la realización de investigaciones de accidentes e incidentes, centrándose en la aplicación eficaz de los SARPS pertinentes, y una capacidad de investigación eficiente de los Estados miembros;
- c) elaborar un sistema regional de intercambio de información para mejorar el acceso a la información relacionada con la seguridad operacional que esté protegida de conformidad con la orientación proporcionada en el Adjunto E al Anexo 13; y
- d) ayudar a los Estados a integrar los SARPS del Anexo 13 en sus reglamentos nacionales.

5.2 CUMPLIMIENTO DE LOS SARPS

5.2.1 En la mayor parte de los artículos del Convenio de Chicago se establecen los derechos y obligaciones de todos los Estados contratantes y se estipula la adopción de SARPS internacionales que rigen el transporte aéreo internacional. En el Convenio se reconoce el principio fundamental de que cada Estado tiene soberanía absoluta y exclusiva sobre el espacio aéreo por encima y dentro de su territorio.

5.2.2 El Artículo 37 del Convenio de Chicago prescribe que cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. A este fin, la OACI ha adoptado los SARPS que cubren prácticamente todas las actividades de las operaciones de aeronaves, incluida la investigación de accidentes e incidentes. Ahora bien, es la incorporación de tales SARPS en las reglamentaciones y métodos nacionales de los Estados contratantes, y su aplicación oportuna, lo que en última instancia garantizará la seguridad y regularidad de las operaciones de aeronaves en todo el mundo.

5.3 REGLAMENTOS, TEXTOS DE ORIENTACIÓN, PROCEDIMIENTOS Y PROCESOS

5.3.1 Al llevar a cabo los objetivos de la RAIO, los Estados miembros deben tener presente que las obligaciones de cada Estado en virtud del Convenio de Chicago se mantengan inalteradas. Estas obligaciones incluyen, entre otras, la realización de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación de conformidad con Anexo 13.

5.3.2 Dependiendo de sus atribuciones y estructura, la RAIO puede estar en buenas condiciones de ayudar a los Estados miembros a cumplir estas responsabilidades mediante la utilización de equipos multinacionales y multifuncionales de investigadores competentes a su disposición.

5.3.3 La RAIO debería preparar y entregar a sus investigadores orientación sobre la manera de desempeñar sus funciones específicas, incluyendo procedimientos para planificar, organizar y presentar informes relativos a la investigación de accidentes e incidentes. La OACI ha elaborado y publicado diversos textos de orientación técnica para asistir a los Estados en la aplicación de las disposiciones de los Anexos, que las RAIO también pueden utilizar. Con respecto a la investigación de accidentes e incidentes, en el *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* (Doc 9756) se proporciona orientación detallada sobre todos los aspectos de una investigación de accidentes e incidentes. Sin embargo, tal vez sea necesario que la RAIO elabore y publique sus propios textos de orientación técnica en forma de políticas y procedimientos para asistir a sus investigadores.

5.3.4 Los reglamentos conjuntos de aviación que promulguen o adopten los Estados miembros así como las políticas, procedimientos y textos de orientación que elabore la RAIO facilitarán los procesos y procedimientos necesarios para la investigación eficaz y eficiente de accidentes e incidentes. De esta forma debería producirse un aumento de la eficacia y eficiencia y la optimización de los recursos de los Estados miembros.

5.4 PRESENTACIÓN DE INFORMES E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

5.4.1 La RAIO establecerá procedimientos para compartir entre los Estados miembros la información relacionada con la seguridad operacional así como los informes finales de sus investigaciones. Como organización que se encarga de realizar la investigación de accidentes e incidentes en nombre de los Estados miembros, tiene la responsabilidad de asegurarse de que cada Estado miembro esté bien informado de la situación relativa a la investigación de accidentes e incidentes en cada uno de los otros Estados miembros.

5.4.2 La RAIO también podría ser la depositaria de la información relacionada con la investigación de accidentes e incidentes para garantizar que los Estados y la industria reciban la información, según corresponda.

5.4.3 Cabría además alentar a los Estados miembros de una RAIO a compartir directamente entre ellos, con la OACI y con otros Estados miembros de la OACI la información relativa a la investigación de accidentes e incidentes. Se ha establecido que el hecho de que los Estados no compartan información sobre seguridad operacional, aun cuando uno o más ya la conozcan, constituye una deficiencia grave, que puede tener efectos negativos en la explotación segura de las aeronaves. Se considera que si se compartiera libremente entre los Estados la información relativa a la seguridad operacional, podrían evitarse accidentes e incidentes.

5.4.4 Es muy importante que la RAIO mantenga un registro y copias de todos los informes distribuidos y de toda la información relacionada con la seguridad operacional que se transmite a los Estados miembros, a la OACI y a los Estados miembros de la OACI, de manera de que estos registros e informes puedan recuperarse con fines de prevención de accidentes cuando sea necesario.

5.4.5 La RAIO debería promover el establecimiento de una red de intercambio de información sobre seguridad operacional entre todos los usuarios del sistema de aviación dentro de sus Estados miembros y con otros Estados

miembros de la OACI a fin de facilitar el libre intercambio de información relativa a deficiencias de seguridad operacional reales o potenciales.

5.5 TRAMITACIÓN DE RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

5.5.1 La RAIO debería establecer políticas y procedimientos para la tramitación de recomendaciones sobre seguridad operacional, que formula o recibe, que incluya el registro de las respuestas recibidas. Del mismo modo, la RAIO, al recibir una recomendación sobre seguridad operacional, debería implantar procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a una recomendación sobre seguridad operacional. Con esta finalidad, debe prestarse la debida atención a las disposiciones 6.10, 6.11 y 6.12 del Anexo 13 en las que se trata la cuestión de las “Medidas en relación con las recomendaciones en materia de seguridad operacional”.

5.5.2 La RAIO también debería establecer políticas y procedimientos para tramitar las recomendaciones sobre seguridad operacional derivadas de los análisis de la base de datos de la RAIO sobre accidentes e incidentes.

Capítulo 6

PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

6.1 INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO/INVESTIGADORES

6.1.1 La RAIO debe determinar las cualificaciones profesionales mínimas de su personal técnico/investigadores y proporcionar la instrucción técnica y administrativa necesaria para que cumplan eficazmente sus tareas y responsabilidades. Los investigadores representan la RAIO y, como tal, es necesario que sus conocimientos y aptitudes en relación con sus responsabilidades se mantengan en continuo desarrollo. Esto debería lograrse mediante instrucción inicial y periódica y cursos de actualización en todas las disciplinas en las que son responsables los investigadores. La participación en seminarios teóricos y prácticos organizados por la OACI y organizaciones internacionales y regionales relacionadas con la aviación también puede permitir a los investigadores de la RAIO ampliar sus horizontes y compartir experiencias con expertos de otras regiones. Otros estudios, como cursos sobre redacción de informes técnicos e instrucción en supervisión también ayudarán a los expertos técnicos a mejorar su eficiencia y eficacia.

6.1.2 La instrucción (técnica) práctica y teórica especializada periódica, comprendidos los cursos de supervisión, permitirá que los investigadores mantengan un alto nivel de conocimientos y competencia y emprendan sus tareas y responsabilidades de forma más eficaz y eficiente.

6.1.3 En la Circular 298, *Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación*, figura información detallada en relación con la instrucción para investigadores. La instrucción consiste en las siguientes cuatro fases:

- a) instrucción inicial;
- b) instrucción en el empleo;
- c) cursos básicos de investigación de accidentes; y
- d) curso avanzado de investigación de accidentes e instrucción adicional.

Será necesario ofrecer instrucción periódica sobre una base anual para mantener el nivel de competencia y eficacia de los investigadores.

Nota. — Dado que la mayoría del personal (pilotos, mecánicos, controladores de tránsito aéreo, etc.) que participa en la explotación del sistema de aviación civil debe cumplir rigurosos requisitos en materia de instrucción y verificación, es esencial que a los investigadores de accidentes e incidentes se les exija requisitos equiparables, incluida la instrucción periódica sobre una base regular.

6.2 POLÍTICA DE INSTRUCCIÓN Y OBJETIVOS

6.2.1 Uno de los objetivos de la RAIO debería ser la creación de una política de instrucción regional, junto con la creación y establecimiento de un programa regional de instrucción, para proporcionar al personal técnico de los Estados miembros cursos y seminarios teóricos y prácticos de instrucción especializados.

6.2.2 Este objetivo debería seguir fortaleciéndose mediante la aplicación de los SARPS, reglamentos, políticas, procedimientos y textos de orientación pertinentes de la OACI relacionados con la selección e instrucción del personal de la RAIO, poniendo especial énfasis en la financiación del programa de instrucción.

6.2.3 El objetivo del programa de instrucción de la RAIO debería articularse en forma de una declaración de política regional o documento similar, firmado por el Director General, en el que se afirme que la RAIO velará por que su personal posea las cualificaciones y capacitación necesarias para cumplir los requisitos de la misión de la RAIO y que en su presupuesto se prevean fondos adecuados para impartir la instrucción necesaria a su personal.

6.3 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN

6.3.1 El coordinador de instrucción y administrativo (TAC) debería estar a cargo de la elaboración e implantación del programa de instrucción regional. El TAC debería evaluar periódicamente las necesidades de instrucción del personal asignado a las funciones relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes para determinar el programa de instrucción de la RAIO teniendo en cuenta las necesidades de todo su personal. En esta etapa, cabría subrayar que deberían establecerse programas de instrucción para todos los miembros del personal y no solamente para los investigadores.

6.3.2 Se requerirán distintos niveles de instrucción para los investigadores de accidentes e incidentes de la RAIO dependiendo de sus áreas de responsabilidad. Por ejemplo, los investigadores asignados únicamente a la investigación de incidentes o de accidentes no mortales de la aviación general no necesitarían el nivel de instrucción de un investigador encargado de un accidente grave de una línea aérea. De modo similar, los investigadores asignados a la investigación de diversas áreas técnicas, tales como operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, aeropuertos y servicios de tránsito aéreo, requerirían una formación e instrucción especializada a fin de llevar a cabo sus tareas con eficacia y eficiencia. Además, todos los investigadores requerirían un cierto nivel de competencia y capacitación en redacción de informes.

6.3.3 Debería realizarse un análisis de las necesidades de instrucción basándose en la descripción de tareas de cada miembro del personal y dicha instrucción debería prepararse e impartirse al personal teniendo en cuenta esas necesidades.

6.3.4 La formación preliminar e instrucción inicial del personal nuevo en el marco del programa de instrucción, así como la instrucción en el puesto de trabajo, periódica y externa del personal existente garantizarán que el personal permanente de la RAIO tenga conocimiento de la pertinencia e importancia de sus actividades en el sistema y comprenda claramente la manera en que contribuye al logro general de la política y objetivos de la RAIO.

6.3.5 Si se proporciona instrucción por medio de un proveedor externo de servicios de capacitación, la RAIO debería supervisar permanentemente la calidad de la capacitación que se ofrece a su personal. El éxito de las actividades de instrucción dependerá en parte de la eficacia de las interacciones entre el TAC, los proveedores de servicios de capacitación y los alumnos.

6.4 PROCESO DE INSTRUCCIÓN

Con el fin de disminuir la brecha entre la competencia disponible y la necesaria de los expertos, al seleccionar y poner en marcha el programa de instrucción de la RAIO, el coordinador de instrucción debería vigilar estrechamente las siguientes etapas del proceso de capacitación:

- a) determinación de las necesidades de instrucción;

- b) diseño y planificación de la instrucción;
- c) impartición de la instrucción; y
- f) evaluación de los resultados de la instrucción.

6.5 PLAN DE DESARROLLO INDIVIDUAL (IDP)

6.5.1 Un medio de determinar y planificar las necesidades de instrucción, así como de supervisar y evaluar las necesidades y resultados de la instrucción del personal de la RAIO, es la utilización de un plan de desarrollo individual (IDP). En el Apéndice 3 figura una plantilla de IDP que contiene todos los elementos requeridos sobre las necesidades de instrucción de un miembro del personal.

Nota. — Los elementos enumerados en la plantilla IDP se indican para fines de referencia únicamente. Se pueden añadir elementos individuales, suprimir o enmendar los existentes a fin de que el IDP se aplique directamente a cada uno de los miembros del personal.

6.5.2 Cada persona que se contrata por primera vez posee conocimientos, aptitudes y habilidades que se aplican a las tareas asignadas; sin embargo, el nivel de los mismos varía de una persona a otra. Por ejemplo, dos investigadores de operaciones altamente cualificados pueden poseer amplios conocimientos en operaciones de vuelo; no obstante, uno de ellos podría poseer experiencia limitada en investigación de incidentes, mientras que el otro podría poseer una considerable experiencia en investigación de accidentes graves. Además, los investigadores necesitan diferentes niveles de conocimientos, aptitudes y habilidades dependiendo de las funciones que desempeñarán en las investigaciones a las que se les asigne. El IDP constituye una excelente herramienta para identificar y manejar estas variables.

6.5.3 El IDP contiene los requisitos básicos de conocimientos, aptitudes y habilidades que cada persona necesita poseer al ser contratada, o que debe adquirir mediante un programa de instrucción estructurado. El IDP también proporciona una herramienta que facilita la gestión y planificación de la formación de cada miembro del personal, incluyendo medios que permiten hacer proyecciones de un presupuesto anual para las actividades de capacitación. Además, el IDP puede utilizarse para documentar los pasos necesarios que debe tomar una persona para ser ascendida a cargos con niveles más elevados de responsabilidad, tal como el ascenso de investigador de operaciones a investigador encargado. El IDP completado de cada miembro del personal constituirá un registro de la instrucción recibida, que se archiva junto con los documentos probatorios, tales como certificados y otros documentos en los que consta la instrucción y experiencia.

6.5.4 La industria aeronáutica tiene requisitos rigurosos en materia de instrucción para pilotos, mecánicos, personal de cabina, controladores de tránsito aéreo, etc., y esos requisitos son evaluados por los investigadores como parte de sus tareas de investigación de accidentes e incidentes. Por consiguiente, es importante que se impongan requisitos igualmente rigurosos en materia de instrucción para los investigadores. El IDP constituye una excelente herramienta para realizar esa tarea.

6.5.5 Con su participación en el proceso de instrucción, el personal técnico de la RAIO y los expertos adscritos de los Estados miembros, que mejoran su competencia por medio del programa de instrucción regional, adquirirían un sentido de pertenencia del proceso como resultado de que asumen más responsabilidad para garantizar su éxito. El proceso de instrucción de la RAIO sería objeto de supervisión permanente y se mejoraría o enmendaría de ser necesario.

6.6 REQUISITOS DE INSTRUCCIÓN

6.6.1 El programa de instrucción de la RAIO debería ser parte integrante de la actividad regular de la organización. El personal técnico de la RAIO y los expertos adscritos de los Estados miembros deberían estar adecuadamente capacitados y cualificados además de tener la experiencia apropiada para llevar a cabo su trabajo. Aparte de la instrucción técnica, se proporcionará al personal capacitación sobre las responsabilidades y actividades generales de la RAIO, el sistema regional de investigación de accidentes e incidentes, las políticas de gestión y la documentación y actividades de la OACI.

6.6.2 La RAIO debería también aprovechar los programas de instrucción externos que ofrecen las organizaciones internacionales o regionales y la industria aeronáutica. Por ejemplo, la OACI realiza ocasionalmente seminarios teóricos y prácticos sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes. Es muy común que ciertas organizaciones internacionales o regionales importantes (como la Junta nacional de seguridad del transporte de los Estados Unidos, la Junta canadiense de seguridad del transporte, la Dirección de seguridad del transporte en Australia), así como muchas autoridades europeas de investigación de accidentes e incidentes, ofrezcan instrucción, incluyendo la observación de investigaciones en curso. Además los fabricantes de aeronaves o las líneas aéreas ofrecen periódicamente cursos de instrucción o seminarios teóricos y prácticos con el objetivo de mejorar el conocimiento y aptitudes del personal aeronáutico. Estos programas de instrucción externos serían de provecho para el personal de la RAIO y para el personal técnico de los Estados miembros, y mejorarían su capacidad para ayudar a los Estados miembros a cumplir sus obligaciones de investigación de accidentes e incidentes.

6.7 MANTENIMIENTO DE REGISTROS DE INSTRUCCIÓN

6.7.1 Permanentemente deben mantenerse registros con el historial de la instrucción de todo el personal técnico de la RAIO y de los expertos adscritos de los Estados miembros. Los registros de instrucción de todo el personal deben almacenarse en un lugar seguro en que pueda mantenerse en todo momento su confidencialidad. El TAC y cada uno de los miembros del personal son responsables de garantizar que los registros de instrucción se mantengan actualizados y en todo momento se garantice su confidencialidad.

6.7.2 El IDP de cada uno de los funcionarios debería incluirse en los registros de instrucción del personal de la RAIO.

6.8 EVALUACIÓN DE LA INSTRUCCIÓN

6.8.1 La finalidad de la evaluación de la instrucción es confirmar que se han cumplido tanto los objetivos organizativos como los de capacitación. Para evaluar los resultados de la instrucción se utilizan las especificaciones de las necesidades de instrucción y del programa de instrucción regional, y los registros de la instrucción impartida. Debería reconocerse que a menudo sólo es posible analizar y validar plenamente los resultados después de observar y evaluar al participante en su puesto de trabajo.

6.8.2 Las evaluaciones deberían realizarse a corto y a largo plazo de la manera siguiente:

- a) a corto plazo, debería obtenerse la información de los participantes con respecto a los métodos utilizados y al conocimiento y aptitudes adquiridos como resultado de la instrucción. Se debería exigir un informe sobre la participación en el curso a fin de facilitar la obtención de esta información y la realización de evaluaciones; y

- b) a largo plazo, debería evaluarse el mejoramiento en el desempeño en el trabajo y la productividad de los participantes.

6.8.3 La evaluación y supervisión de la instrucción deberían llevarse a cabo basándose en los criterios establecidos. La principal finalidad de la supervisión es garantizar que el programa de capacitación de la RAIO se gestione y lleve a cabo según sea necesario, de manera que se suministre evidencia objetiva de que el programa es eficaz para cumplir los requisitos de instrucción de la RAIO. En la supervisión se examina todo el proceso de instrucción en cada una de las cuatro fases descritas previamente (véase 6.4).

6.8.4 La información que se utilice para fines de supervisión puede incluir todos los registros de todas las etapas del programa de instrucción, incluido el IDP. Basándose en estos registros, puede realizarse un examen de las diferentes etapas para detectar irregularidades que exijan acciones correctivas o preventivas. Esta información puede recopilarse de manera regular a fin de establecer la base para validar el programa de instrucción y hacer recomendaciones para su perfeccionamiento.

6.9 REQUISITOS DE COMPETENCIA

6.9.1 Al iniciarse un programa de instrucción, el coordinador de la misma debería analizar la política de instrucción, la gestión de recursos y el diseño del proceso de instrucción para garantizar que la instrucción requerida esté dirigida a satisfacer las necesidades de capacitación de la RAIO.

6.9.2 También deben documentarse los requisitos de competencia, de preferencia utilizando el IDP. Estos documentos pueden examinarse periódicamente o cuando sea necesario, a medida que se realizan las tareas y asignaciones de responsabilidad y se evalúa el desempeño de cada funcionario técnico y de los expertos adscritos de los Estados miembros. La determinación de las necesidades futuras de la RAIO, en relación con sus objetivos estratégicos y de instrucción, incluida la competencia necesaria de los investigadores y de los expertos adscritos puede provenir de varias fuentes internas o externas, como las siguientes:

- a) cambios organizativos o tecnológicos que afectan al proceso de trabajo o repercuten en la naturaleza de los servicios proporcionados por la organización;
- b) examen y enmienda de los objetivos de instrucción, como se haya establecido en la reunión de examen de la instrucción de la RAIO;
- c) datos registrados en cursos anteriores y en el actual;
- d) evaluación de la competencia de cada miembro técnico y experto adscrito de los Estados para desempeñar las tareas y responsabilidades específicas;
- e) solicitudes del personal de la RAIO determinando oportunidades de desarrollo personal, que contribuyen a los objetivos de la organización;
- f) resultado de exámenes del proceso y medidas correctivas adoptadas debido a reclamos de clientes o informes por falta de conformidad;
- g) directrices provenientes de las autoridades de investigación de accidentes de los Estados miembros o del comité técnico o normas que repercuten en las actividades y recursos de la RAIO; y
- h) determinación o anticipación de nuevos requisitos.

6.9.3 El TAC debería llevar a cabo exámenes regulares de los documentos que indican la competencia necesaria para cada proceso y de los registros que enumeran la competencia de cada investigador. El examen debería estar relacionado con los requisitos y el desempeño de las tareas. Se pueden utilizar diferentes métodos para examinar la competencia de los investigadores técnicos, como los siguientes:

- a) entrevistas/cuestionarios con el personal técnico, supervisores y directores (análisis del IDP);
 - b) observación;
 - c) discusiones de grupo; y
 - d) información proveniente de expertos en la materia.
-

Apéndice 1

ACUERDO MODELO ENTRE UN GRUPO DE ESTADOS PARA EL ESTABLECIMIENTO Y GESTIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES (RAIO)

Preámbulo

Las partes en el presente acuerdo son [Lista de los Estados miembros de la RAIO].

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 el accidente según lo indicado en el Artículo “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 las auditorías realizadas en el marco del USOAP de la OACI y otras misiones de la Organización han indicado que muchos Estados contratantes no han establecido y/o gestionado organizaciones eficaces de investigación de accidentes e incidentes, debido principalmente a que no se han asignado recursos suficientes para que los Estados puedan 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 la Recomendación 6/1 of AIG/08 en la que se proponen enmiendas al Capítulo 5 del Anexo 13 que harían posible que el Estado del suceso pueda delegar total o parcialmente, la realización de la investigación en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos;

Recordando la Recomendación 4/5 de la Reunión especial AFI RAN celebrada en Durbán, Sudáfrica, del 24 al 29 de noviembre de 2008, sobre el establecimiento de organizaciones regionales de investigación de accidentes junto con la creación y establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, permitiendo así que los Estados cumplan con sus obligaciones internacionales en el ámbito de la investigación de accidentes uniendo esfuerzos y compartiendo recursos que de otra manera no podrían obtener;

Por consiguiente, los Estados de [Lista de los Estados miembros en la RAIO],

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1
Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen los significados siguientes:

“Accidente” designa todo suceso relacionado con la operación de una aeronave según se define en la edición vigente del Anexo 13 de la OACI — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*.

“Acuerdo” designa el presente Acuerdo y todo Apéndice, Anexo y las correspondientes enmiendas.

“Convenio de Chicago” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

“Director General” designa al vocero jefe de [Nombre de la RAIO] y el enlace principal entre la Junta y los Estados miembros.

“Equipo de investigación” designa el grupo de investigadores de accidentes e incidentes de aviación que están en reserva para asignación inmediata a una investigación de un accidente o incidente.

“Estado miembro” designa a un Estado miembro de [Nombre de la RAIO] que es parte del presente Acuerdo.

“GASP” designa el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación.

“GASR” designa la Hoja de ruta para seguridad operacional de la aviación a escala mundial, preparada por el Grupo de estrategia sobre seguridad operacional y aprobada por el Consejo de la OACI el 15 de junio de 2006.

“Incidente” designa todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, según se define en la edición vigente del Anexo 13 de la OACI — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*.

“Incidente grave” designa un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, según se define en la edición vigente del Anexo 13 de la OACI — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*.

“Investigación” designa el 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.

“Investigador encargado” designa a la persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

“Junta” designa la Junta establecido en virtud del Artículo 8 del presente Acuerdo, que es un órgano asesor del Director General.

“OACI” designa la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 2

Aplicación del Acuerdo

El Acuerdo regirá la cooperación de Estados miembros para la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

ARTÍCULO 3

Establecimiento

Por el presente, los Estados miembros establecen [Nombre de la RAIO] como una organización independiente de investigación de accidentes e incidentes que rinde cuenta a los Estados miembros.

ARTÍCULO 4

Objetivos de [Nombre de la RAIO]

Los principales objetivos de [Nombre de la RAIO] serán:

- a) asegurar, de conformidad con el Plan global OACI de seguridad operacional de la aviación, el establecimiento de un organismo financiado adecuadamente, con profesionales capacitados, independientes e imparciales encargados de la investigación de accidentes e incidentes de aviación dentro de [Nombre de la región];
- b) acrecentar la cooperación y colaboración entre los Estados miembros, con respecto a la investigación de accidentes e incidentes de aviación;
- c) acrecentar la cooperación dentro de [Nombre de la RAIO] e internacionalmente, con respecto al intercambio de información sobre accidentes e incidentes;
- d) asegurar que todos los accidentes e incidentes de aviación que ocurran en los Estados miembros sean objeto de una investigación que cumpla estrictamente con las disposiciones del Anexo 13 de la OACI — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, teniendo en cuenta otros documentos de la OACI relacionados con la investigación de accidentes/incidentes, particularmente el Doc 9756, *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación*;
- e) asegurar la independencia de todas las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación que se llevan a cabo en los Estados miembros, de toda interferencia o presión política o de otra índole;
- f) asegurar el suministro de recursos adecuados, incluyendo financiamiento y personal cualificado, para la realización de todas las investigaciones;
- g) promover que todos los Estados miembros utilicen un conjunto común de reglamentos congruentes con las disposiciones del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, incluyendo reglamentos para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) según se indica en el Adjunto E al Anexo 13;
- h) promover que todos los Estados miembros utilicen textos de orientación, manuales de investigación y guías comunes;
- i) promover el uso de las mejores prácticas en materia de prevención de accidentes; y

- j) acrecentar las cualificaciones y experiencia de los investigadores de accidentes en todos los Estados miembros.

ARTÍCULO 5

Funciones de [Nombre de la RAIO]

Las funciones de [Nombre de la RAIO] serán:

- a) fortalecer la cooperación y colaboración entre los Estados miembros con respecto a la investigación de accidentes de aviación e incidentes graves;
- b) elaborar un conjunto común de reglamentos en el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes que sea congruente con las disposiciones del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y tenga en cuenta la delegación de la realización de una investigación a [Nombre de la RAIO], por cualquiera de los Estados miembros;
- c) elaborar textos de orientación y guías para investigadores, manuales y listas de verificación comunes para uso en la investigación de accidentes e incidentes que ocurran en todos los Estados miembros;
- d) elaborar y aplicar procedimientos para el intercambio de información sobre accidentes e incidentes dentro de la [Nombre de la RAIO] e internacionalmente, asegurando que el sistema de datos sea compatible con el sistema ADREP de la OACI;
- e) elaborar y aplicar procedimientos destinados a facilitar las relaciones entre los equipos de investigación y las autoridades locales en los Estados del suceso dentro de [Nombre de la RAIO], para facilitar una investigación de accidentes e incidentes libre de obstáculos;
- f) coordinar las actividades de investigación de accidentes e incidentes entre los Estados miembros;
- g) apoyar las iniciativas en materia de prevención de accidentes e incidentes de los Estados miembros;
- h) supervisar las actividades de investigación de accidentes e incidentes de los Estados miembros para asegurar que sean congruentes con los objetivos y planes de la OACI;
- i) supervisar y proporcionar información en relación con la formulación de los SARPS de la OACI en la esfera de la investigación de accidentes e incidentes;
- j) establecer equipos de investigación de accidentes e incidentes dotados de los equipos y capacitación necesarios;
- k) realizar ya sea la totalidad o parte de una investigación de un accidente o incidente de aviación cuando el Estado del suceso delegue esta facultad a [Nombre de la RAIO], por acuerdo y consentimiento mutuos entre el Estado del suceso y [Nombre de la RAIO];
- l) movilizar y solicitar recursos técnicos y financieros de fuentes externas para fines de investigación de accidentes e incidentes;
- m) impartir instrucción técnica y en el puesto de trabajo para investigadores de accidentes e incidentes; y

- n) realizar otras funciones que sean necesarias para llevar a cabo una investigación apropiada de accidentes e incidentes en el marco de este Acuerdo.

ARTÍCULO 6
Estructura orgánica de [Nombre de la RAIO]

[Nombre de la RAIO] estará compuesta por:

- a) el Director General;
- b) una Junta;
- c) el Investigador principal/jefe; y
- c) un Coordinador de instrucción y administrativo.

ARTÍCULO 7
El Director General

1. El Director General será nombrado por los Estados miembros, preferiblemente por un período de tres años con las atribuciones que los Estados miembros puedan determinar, incluyendo la posibilidad de renovar su nombramiento por mandatos adicionales de tres años.
2. El Director General tendrá de preferencia un mínimo de cinco años de experiencia como investigador de accidentes de aviación y experiencia como Investigador encargado (IIC).
3. Con sujeción a las orientaciones de política de los Estados miembros, el Director General realizará las siguientes funciones:
 - a) convocar sesiones de la Junta;
 - b) supervisar y coordinar la labor de su Despacho con respecto a la elaboración de reglamentos comunes relativos a la investigación de accidentes e incidentes para su adopción y utilización por los Estados miembros;
 - c) supervisar y coordinar la labor de su Despacho con respecto a la elaboración de textos de orientación, manuales de investigadores y listas de verificación comunes para uso de los Estados miembros en las investigaciones;
 - d) coordinar con los Estados miembros el despliegue de los equipos de investigación de la Junta con la finalidad de llevar a cabo investigaciones de accidentes e incidentes de aviación, cuando las mismas son delegadas por el Estado del suceso;
 - e) supervisar y coordinar el establecimiento y mantenimiento de una base de datos sobre accidentes e incidentes de aviación compatible con el sistema ADREP de la OACI;
 - f) supervisar y coordinar el establecimiento y mantenimiento de una lista de investigadores de accidentes de aviación disponibles para integrar, como miembros, los equipos de investigación de la Junta;

- g) supervisar el desarrollo e implantación de un programa de instrucción para investigadores de accidentes e incidentes;
 - h) supervisar el intercambio de información con los Estados miembros y organismos pertinentes sobre accidentes e incidentes;
 - i) supervisar la elaboración de reglamentos, reglas y procedimientos del personal y encargarse de la gestión general del Despacho del Director General;
 - j) encargarse de la gestión del suministro de apoyo técnico a los Estados miembros en el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes;
 - k) preparar un programa anual de las actividades y el presupuesto correspondiente para [Nombre de la RAIO] y ejecutar el programa aprobado, una vez que haya recibido la aprobación de los Estados miembros;
 - l) preparar un informe anual de las actividades de la RAIO que incluya información sobre la realización de investigaciones de accidentes e incidentes y el estado de los informes y de las recomendaciones sobre seguridad operacional formuladas;
 - m) prestar servicios a las sesiones de la Junta y prestarle apoyo;
 - n) evaluar y aprobar las solicitudes formuladas por otros Estados ajenos a la RAIO que pidan asistencia a [Nombre de la RAIO]; y
 - o) realizar otras funciones que le asignen los Estados miembros.
4. El Director General será el portavoz principal de [Nombre de la RAIO] y el enlace principal entre los Estados miembros y [Nombre de la RAIO].
5. El Director General será responsable ante los Estados miembros.

ARTÍCULO 8

Establecimiento, Composición y funciones de la Junta

1. La Junta u órgano similar actuará como órgano asesor del Director General.
2. La Junta estará compuesta por los siguientes miembros:
 - a) el Director General; y
 - b) un miembro de la Junta de cada Estado miembro de [Nombre de la RAIO].
3. Los miembros de la Junta, aparte del Director General, serán designados por cada Estado miembro.
4. Los miembros de la Junta, aparte del Director General:
 - a) tendrán, de preferencia, cinco años de experiencia como mínimo en un puesto técnico en el sector aeronáutico; y

- b) habrán sido nombrados como investigador o investigador encargado en los respectivos Estados miembros.
5. El Director General presidirá todas las sesiones de la Junta y, en su ausencia, delegará en uno de los miembros de la Junta la función de presidir la sesión en su nombre.
6. Si un miembro de la Junta no puede asistir a una sesión de la Junta, dicho miembro puede designar a otro representante para que asista en su nombre a la misma.
7. El representante designado tendrá, para los fines de esa sesión, todas las facultades, obligaciones y responsabilidades del miembro de la Junta en nombre de quien está actuando.
8. Las funciones de la Junta consistirán en asesorar sobre la actuación y los asuntos de [Nombre de la RAIO] y proporcionar orientación general sobre la ejecución y logro de los objetivos y funciones de [Nombre de la RAIO].
9. Sin limitar la generalidad de lo expuesto en el párrafo 8 de este Artículo, la Junta:
- a) examinará los informes presentados por los investigadores encargados de la investigación de un accidente o incidente de aviación, antes de presentarlo al Estado del suceso del accidente/incidente;
 - b) considerará todos los demás informes presentados por el Director General para su examen;
 - c) examinará las recomendaciones sobre seguridad operacional que resulten de la investigación de accidentes e incidentes y se asegurará de su aplicación por todos los Estados miembros en cuestión o determinará las razones por las cuales éstas no se han aplicado;
 - d) examinará los reglamentos relativos a la investigación de accidentes e incidentes redactados por el Despacho del Director General antes de su aprobación y adopción para utilización de los Estados miembros;
 - e) examinará los textos de orientación y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes redactados por el Despacho del Director General para utilización de los Estados miembros y la Junta;
 - f) recomendará a los Estados miembros un candidato adecuado para ser nombrado Director General y examinará las cualificaciones e idoneidad del personal que será designado por el Director General y examinará su desempeño;
 - g) examinará el programa anual de actividades y las previsiones presupuestarias de [Nombre de la RAIO] para ser presentado a los Estados miembros para su aprobación;
 - h) examinará el informe anual de las actividades de [Nombre de la RAIO] para su presentación a los Estados miembros; y
 - i) ejercerá otras facultades y funciones que le confieran los Estados miembros necesarias para la aplicación apropiada del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 9
Sesiones de la Junta

1. La Junta sesionará, como mínimo, una vez cada seis meses civiles y podrá celebrar sesiones extraordinarias cuando sean necesarias, especialmente para examinar y adoptar informes y recomendaciones sobre seguridad operacional relacionados con la investigación de accidentes e incidentes.
2. Las sesiones de la Junta se llevarán a cabo en el Despacho del Director General u otro lugar que el Director General determine.
3. La mayoría simple de los miembros de la Junta constituirá el quórum de las sesiones de dicho órgano.
4. Las decisiones de la Junta se tomarán por mayoría simple de votos de los miembros presentes y votantes.
5. Con sujeción a lo previsto en el presente Artículo, la Junta determinará su propio reglamento interno incluyendo la celebración de sesiones y la realización de las reuniones y anotaciones de sus decisiones y actas.

ARTÍCULO 10
Despacho del Director General

1. La Sede de [Nombre de la RAIO] será el Despacho del Director General que estará ubicado en el territorio del Estado miembro que determinen los Estados miembros.
2. El Despacho del Director General constará del Director General y todo otro funcionario que determine la Junta como necesario para ayudar al Director General en el desempeño de sus funciones.
3. Todo el personal será nombrado por el Director General con las atribuciones propuestas por la Junta.
4. En el nombramiento del personal profesional, se dará consideración en primer lugar a los candidatos adecuadamente cualificados y con la experiencia requerida, provenientes de los Estados miembros, antes de considerar otros candidatos.

ARTÍCULO 11
Relación entre [Nombre de la RAIO]
y los Estados miembros

1. La [Nombre de la RAIO], al final de cada ejercicio financiero preparará un informe anual sobre el desempeño de sus funciones durante ese año para presentarlo a los Estados miembros.
2. Los Estados miembros pueden dar orientaciones de política de carácter general a [Nombre de la RAIO] con respecto al desempeño de las funciones de [Nombre de la RAIO], siempre que dichas orientaciones sean congruentes con las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 12
Función de los Estados miembros

Los Estados miembros:

- a) pondrán en práctica las recomendaciones sobre seguridad operacional que se reciban como resultado de investigaciones de accidentes e incidentes o explicarán las razones por las cuales dichas recomendaciones sobre seguridad operacional no se han aplicado;
- b) promulgarán reglamentos comunes elaborados por [Nombre de la RAIO] en materia de investigación de accidentes e incidentes que sean congruentes con las disposiciones del Anexo 13 de la OACI — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*;
- c) participarán en las actividades de [Nombre de la RAIO] con el objeto de ayudar a otros Estados miembros en el área de la investigación de accidentes e incidentes; y
- d) adoptarán y apoyarán medidas y programas de instrucción para investigadores de accidentes e incidentes y otro personal técnico en [Nombre de la RAIO].

ARTÍCULO 13 **Provisiones financieras de [Nombre de la RAIO]**

Los fondos de [Nombre de la RAIO] consistirán en lo siguiente:

- a) contribuciones de los gobiernos de los Estados miembros que cubren las necesidades financieras anuales de la RAIO, así como fondos de emergencia para contingencias a fin de sufragar investigaciones que suponen costos extraordinarios;
- b) donaciones, subsidios o préstamos de fuentes aprobadas por los Estados miembros;
- c) ingresos provenientes de las actividades de [Nombre de la RAIO], que incluyen la realización de investigaciones, instrucción, consultorías y otros servicios prestados; y
- d) toda otra fuente que sea aprobada por los Estados miembros.

ARTÍCULO 14 **Prerrogativas e inmunidades**

1. Los Estados miembros otorgarán [Nombre de la RAIO] las prerrogativas e inmunidades necesarias para el logro de sus objetivos y el ejercicio de sus funciones.
2. Además de las prerrogativas e inmunidades otorgadas a [Nombre de la RAIO], la [Nombre de la RAIO] concertará un Acuerdo complementario relativo a las prerrogativas e inmunidades que el Estado miembro en donde estará ubicado el Despacho del Director General acordará a [Nombre de la RAIO].

ARTÍCULO 15 **Solución de controversias**

En caso de controversia entre un Estado miembro y [Nombre de la RAIO], el Estado miembro en cuestión y/o [Nombre de la RAIO] procurarán, en primer lugar, llegar a una solución mediante negociación y conciliación antes de someter el caso a la consideración de los Estados miembros.

ARTÍCULO 16
Arbitraje

Cuando un Estado miembro y/o [Nombre de la RAIO] no logran resolver una controversia, la decisión de los Estados miembros tendrá carácter obligatorio.

ARTÍCULO 17
Entrada en vigor, duración y retiro

1. El presente Acuerdo entrará en vigor inmediatamente después de la firma de una mayoría simple de Ministros encargados de la investigación de accidentes e incidentes de los Estados miembros. De allí en adelante, entrará en vigor para otros Estados miembros de [Nombre de la RAIO] que firmen posteriormente el presente Acuerdo.

2. Toda Parte que opte por retirarse del presente Acuerdo enviará una notificación oficial de su intención de retirarse al Director General de [Nombre de la RAIO]. Tal retiro surtirá efecto un año después de la fecha en que el Director General 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 18
Adhesión

1. Todo otro Estado que desee ser Parte del presente Acuerdo, podrá serlo tras la aprobación de los Estados miembros y la firma del Acuerdo.

2. 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 19
Disolución

1. La [Nombre de la RAIO] puede ser disuelta por los Estados miembros.

2. Al disolverse, los derechos, activos y pasivos de [Nombre de la RAIO] se transferirán a los Estados miembros.

ARTÍCULO 20
Enmienda del Acuerdo

1. El presente Acuerdo puede ser enmendado por acuerdo de los Estados miembros.

2. Los Estados miembros pueden presentar propuestas de enmienda del presente Acuerdo.

3. Toda propuesta de enmienda se presentará por escrito al Director General quien, en el plazo de treinta (30) días de su recepción, comunicará la enmienda propuesta a los Estados miembros.

4. Los Estados miembros 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 Director General.

5. Al vencerse el plazo prescrito en el párrafo 4 del presente Artículo, el Director General convocará a la Junta para considerar las propuestas y los comentarios que se reciban al respecto de los Estados miembros. Las recomendaciones de la Junta se presentarán a los Estados miembros.

6. Toda enmienda al presente Acuerdo será válida únicamente cuando los Estados miembros la hayan adoptado y entrará en vigor cuando haya sido firmada por todos los Estados miembros.

.....

EN FE DE LO CUAL, los que suscriben firman el presente Acuerdo el día de en el año dos mil

Estado	Nombre y título del Representante	Firma/fecha
[Nombre del Estado]		

Apéndice 2

PLAN DE DESARROLLO INDIVIDUAL

PLAN DE DESARROLLO INDIVIDUAL — INVESTIGADOR DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN		
Nombre del Investigador Título (Operaciones/Ingeniería/ATC/Factores de supervivencia /etc.) Grado o cargo Nombre del Supervisor		
Conocimientos, aptitudes y experiencia	Fuente/Curso	Fecha (de obtención, de acreditación o fecha de obtención prevista) y Observaciones (número de años, grados, etc.)
<i>Antecedentes generales</i>		
Grado universitario		
Grado(s) superior(es)		
Otra formación formal		
Piloto de línea aérea (habilitación de tipo)		
Piloto militar (tipo)		
Controlador de tránsito aéreo		
Ingeniero (especialidad)		
Miembro de la tripulación de cabina		
Mantenimiento		
Meteorología		
Actuación humana		
Otros		
Asistencia a cursos formales básicos y avanzados en investigación de accidentes de aviación y certificados obtenidos (antes de la contratación)		
<i>Aspectos administrativos</i>		
Legislación y reglamentación		
Requisitos internacionales (incluyendo el Anexo 13 y otros documentos de la OACI)		
Memorandos de acuerdo		
Arreglos de coordinación con autoridades locales y nacionales		
Estructura de la [Autoridad encargada de la investigación] y otras organizaciones aeronáuticas de [Nombre del Estado]		

Conocimientos, aptitudes y experiencia	Fuente/Curso	Fecha (de obtención, de acreditación o fecha de obtención prevista) y Observaciones (número de años, grados, etc.)
Manuales de investigación de accidentes de aviación		
Definiciones y clasificación de accidentes		
Equipos y herramientas		
Arreglos de transporte		
Ética y conducta		
Gestión financiera		
<i>Procedimientos iniciales de respuesta</i>		
Procedimientos relativos a la disponibilidad en caso de petición		
Notificación de otras autoridades y organizaciones nacionales		
Protección de registros, grabaciones y muestras		
Jurisdicción y seguridad del lugar del accidente		
Seguridad del investigador — capacitación y equipos para peligros biológicos		
Seguridad del investigador, incluyendo familiarización con estrés psicológico		
Recuperación de restos humanos		
Solicitudes de autopsias		
Asistencia a familias		
<i>Procedimientos de investigación</i>		
Autoridad y responsabilidades		
Dimensión y alcance de la investigación		
Gestión de la investigación (Presidente del grupo e IIC) — en el lugar del accidente en el país y en ultramar		
Uso de especialistas		
Partes en la investigación, representantes acreditados, asesores y observadores		
Relaciones con los medios de comunicación		
Procedimientos especializados (operaciones, ingeniería, factores humanos, etc.)		
<i>Redacción del informe</i>		
Correspondencia interna y externa		
Notas del especialista sobre el terreno e informes de los hechos		
Informe del análisis del especialista		

Conocimientos, aptitudes y experiencia	Fuente/Curso	Fecha (de obtención, de acreditación o fecha de obtención prevista) y Observaciones (número de años, grados, etc.)
Recomendaciones sobre seguridad operacional		
Informes finales		
Documentos técnicos		
Discursos		
<i>Asistencia a seminarios y reuniones</i>		
ISASI (¿Miembro?)		
Fundación para la seguridad operacional de los vuelos		
Seminarios relacionados con una especialidad técnica		
Grupos de trabajo de la OACI		
Grupos de trabajo regionales		
Otros		
Participación en cursos básicos, avanzados o especializados y certificados obtenidos (después de haber sido contratado)		
Nombre del curso o institución	Fechas	Observaciones (Certificados, etc.)
Formación en el puesto de trabajo (2 casos como mínimo)		
Identificación de accidentes	Fechas	Observaciones
OJT — accidente de un vuelo del interior		
OJT — accidente de un vuelo del interior		
Participación como observador (OJT) en investigaciones realizadas por otros Estados		
Identificación de accidentes	Fechas	Observaciones
Instrucción periódica		
Nombre del curso o institución	Fechas	Observaciones (Certificados, etc.)

ISBN 978-92-9231-887-1



9 7 8 9 2 9 2 3 1 8 8 7 1