





ACCIDENTES DE GRAN MAGNITUD



**ORGANIZACIÓN DE
AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL**



DIEGO COSTA

Especialista AIG OACI SAM

PANORÁMICA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PLAN ESTRATÉGICO DE LA OACI 2026-2050

Nuestra misión

Conducir la aviación civil internacional como motor clave del desarrollo social y económico, a la vez que se refuerzan la seguridad operacional, la protección, el desarrollo económico y la sostenibilidad medioambiental para que pueda crecer como sistema impulsando el derecho aeronáutico, formulando políticas, planes y normas, vigilando y auditando, y ayudando a los Estados para beneficio de todas las naciones y toda la gente.

Nuestra visión

Un sistema de aviación civil internacional seguro y sostenible que conecte el mundo en beneficio de todas las naciones y los pueblos.

PLAN ESTRATÉGICO DE LA OACI 2026-2050

OBJETIVOS ESTRATEGICOS					
Cada vuelo es seguro y protegido	La aviación es ambientalmente sostenible	La aviación ofrece una movilidad fluida, accesible y confiable para todos	Ningún país se queda atrás	El convenio de aviación civil internacional y otros tratados, leyes y regulaciones abordan todos los desafíos	El desarrollo económico del transporte aéreo garantiza la prosperidad económica y el bienestar social para todos

ESTRUCTURA DE LA OACI

Asamblea:
Todos los Estados contratantes
Aprueba presupuesto y programa de trabajo
Sesiona cada tres años

Consejo
Nombrado por la Asamblea
36 Miembros

Secretaría
Órgano Ejecutivo de la
OACI

36 Estados elegidos para el trienio 2025/2028

Parte I: Estados de importancia primaria para el transporte aéreo: Alemania, Australia, Brasil, Canadá, China, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón y Reino Unido.

Parte II: Estados que hace mayor contribución en la provisión de facilidades para la Navegación aérea internacional: Arabia Saudita, Argentina, Colombia, Dinamarca, Egipto, España, India, México, Nigeria, Singapur, Sudáfrica y Suiza.

Parte III: Estados que aseguran representación geográfica: Angola, Belice, Cuba, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Guinea Ecuatorial, Malasia, Malí, Marruecos, Polonia, Qatar, República de Corea, Uganda y Uruguay.

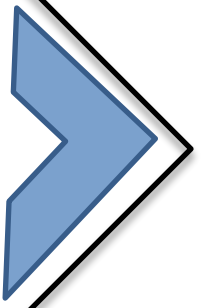
ANEXOS AL CONVENIO

Normas y Métodos Recomendados:

Están incorporados al Convenio como Anexos

Una vez publicados, el Estado es responsable de su aplicación (Artículo 37 y 38)

19 Anexos, reconocidos como necesarios para la Seguridad, Regularidad y Eficiencia



Anexo 1 - Licencias
Anexo 2 - Reglamento del Aire
Anexo 3 - Meteorología Aeronáutica
Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas
Anexo 5 - Unidades de Medida
Anexo 6 - Operación de Aeronaves
Anexo 7 - Marca de Nacionalidad
Anexo 8 - Aeronavegabilidad
Anexo 9 - Facilitación
Anexo 10 - Telecomunicaciones
Aeronáuticas

Anexo 11 - Servicios de Tránsito Aéreo
Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento
Anexo 13 - Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
Anexo 14 - Aeródromos
Anexo 15 - Información Aeronáutica
Anexo 16 - Protección al Medio Ambiente
Anexo 17 - Seguridad (AVSEC)
Anexo 18 - Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas
Anexo 19 - Gestión de la Seguridad Operacional

OFICINAS REGIONALES OACI



OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA

Objetivos de las Oficinas Regionales: Fomentar la aplicación de los Anexos; Apoyar a los Estados; y dar seguimiento a la implantación de los planes regionales de navegación aérea y de seguridad operacional.

**Representa a la
OACI ante los
Estados de la
Región SAM**

- Sede en Lima desde 1948
- Sede del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)
- Gestión de Red Digital sudamericana (REDDIG)
- Secretaría del GREPECAS





OACI

Normas y métodos
recomendados internacionales

Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

**Investigación de accidentes e incidentes
de aviación**

Decimotercera edición, julio de 2024

State of Global Aviation Safety



ICAO Safety Report 2025 Edition

Table 1. | Number of fatal accidents by ICAO Region in 2024

ICAO Region	Number of fatal accidents	Number of fatalities
Asia and Pacific (APAC)	3	185
Eastern and Southern Africa (ESAF)	1	2
Europe and North Atlantic (EUR/NAT)	3	40
Middle East (MID)	1	1
North America, Central America and Caribbean (NACC)	1	6
South America (SAM)	1	62
Western and Central Africa (WACAF)	Nil	Nil



95

Accidentes globales

(Aviación comercial regular >5 700 kg).

2.56

Tasa global de accidentes

(Por millón de salidas, sobre 37.09M de vuelos).

10

Accidentes fatales

(Resultando en 296 fatalidades globales).

Figura 3. Tasa de accidentes en la Región SAM
(Aviación comercial sobre 5.700 kg)

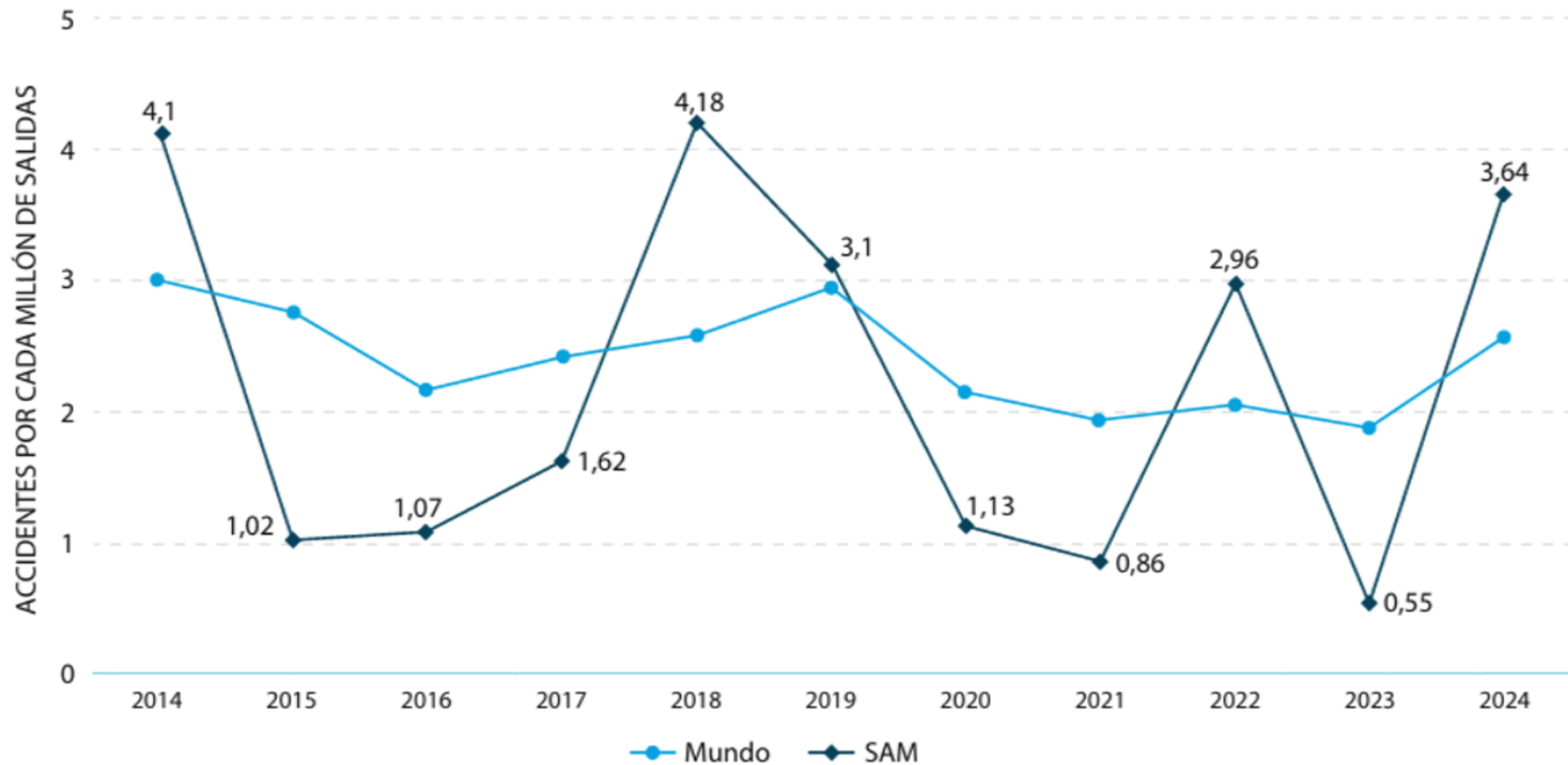
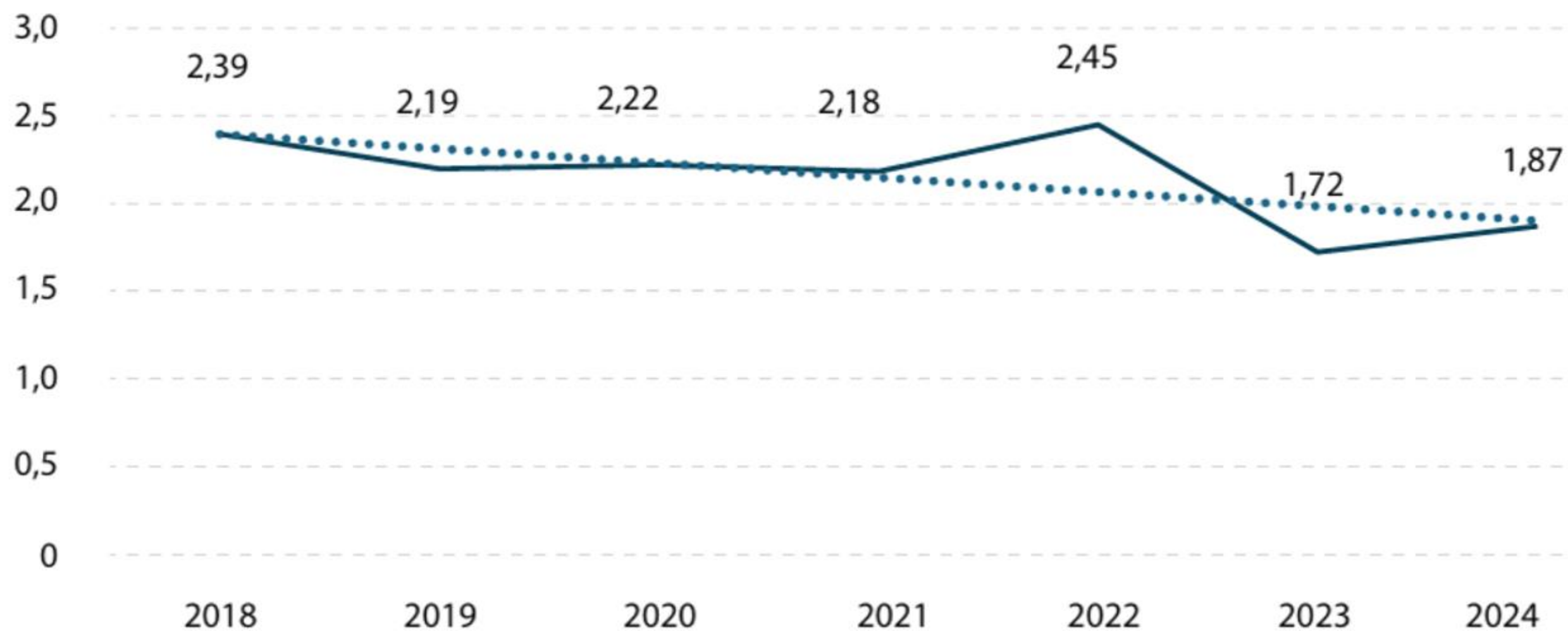


Figura 5. Promedio móvil de 5 años de la tasa de accidentes en SAM
(Aviación comercial sobre 5.700 kg)



Prioridades Globales de Seguridad (G-HRCs)

Amenazas universales identificadas por el GASP para mitigar el riesgo de fatalidades a nivel mundial.



CFIT

Impacto contra el suelo
sin pérdida de control



LOC-I

Pérdida de control
en vuelo



MAC

Colisión en vuelo



RE

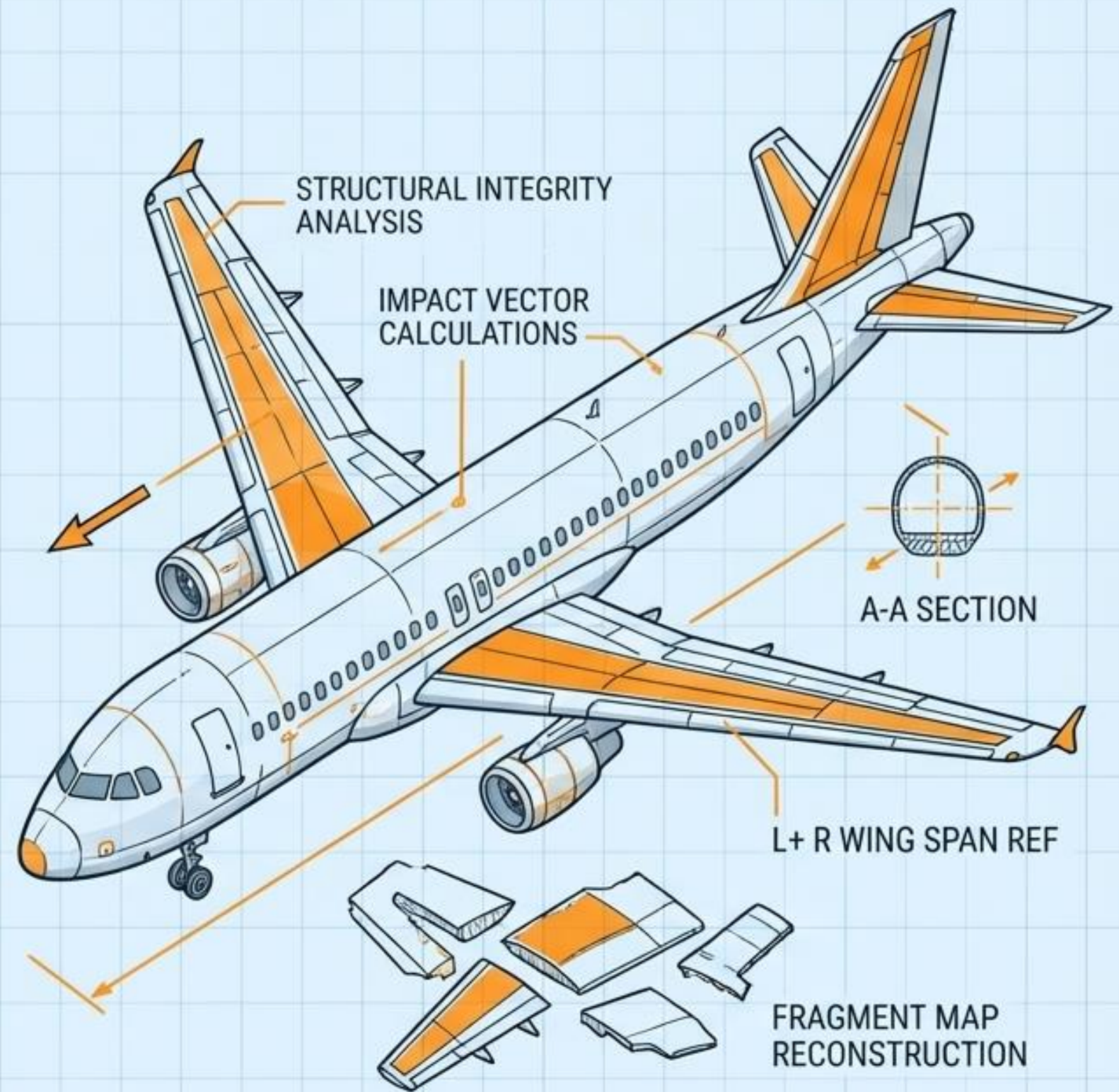
Excursión de pista



RI

Incursión en pista

Protocolos de Investigación en Accidentes de Aviación de Gran Magnitud





OACI

Doc 9756

Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación

Parte II – Procedimientos y listas de verificación
Segunda edición, 2024



Detonantes de Escrutinio Público

- El interés público sostenido no solo depende del tamaño de la aeronave o la fatalidad, sino de variables contextuales específicas (Doc9756 Part2, 4.6.5).

Impacto Geopolítico/Militar

Derribo por armamento (misiles),
Paralización de flota global.

Impacto Demográfico

Colisión en zona residencial, Múltiples nacionalidades afectadas.

Impacto de Perfil

Presencia de Jefes de Estado o celebridades.

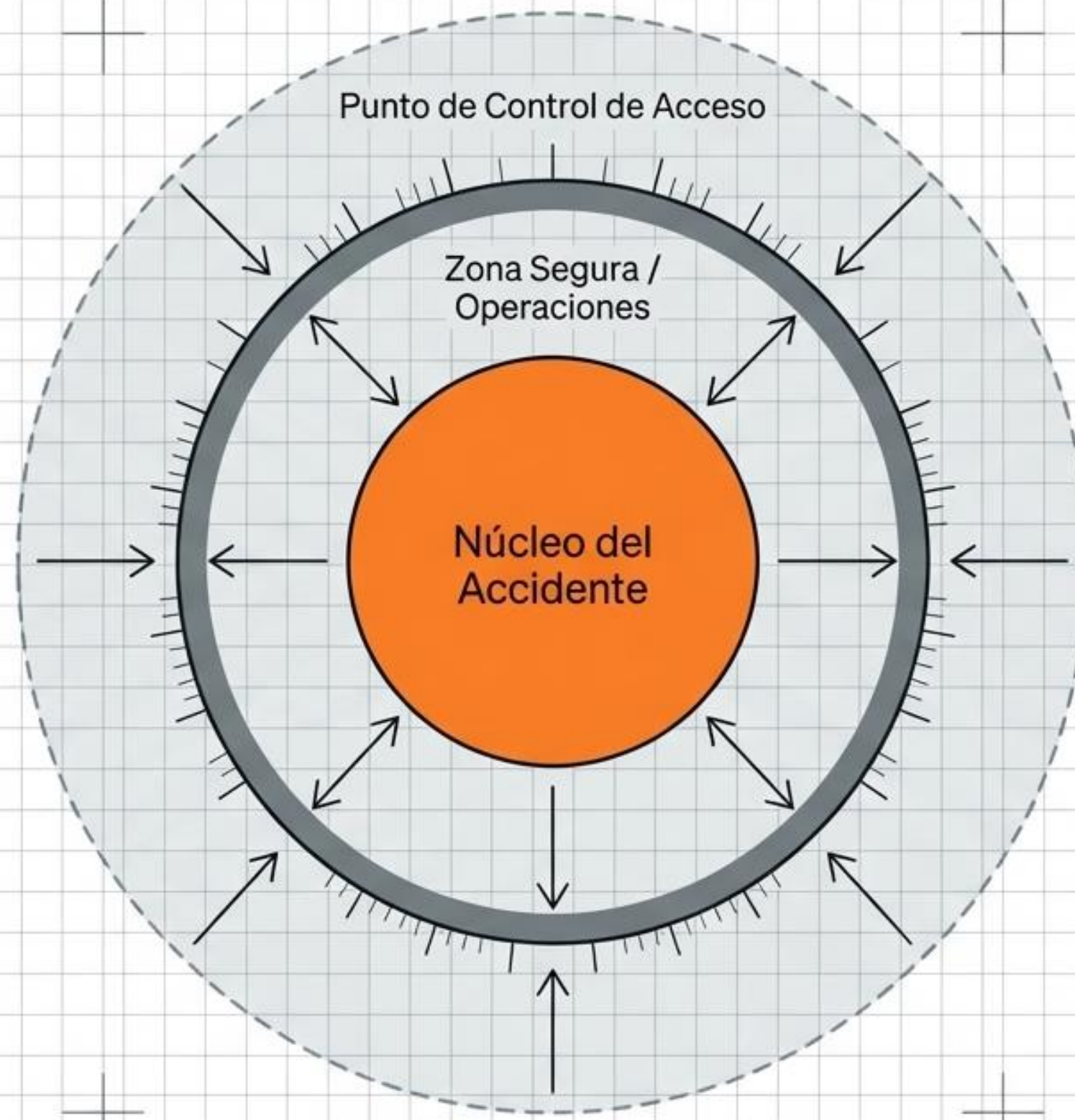
La Carga de la Autoridad

- Las investigaciones de gran magnitud exigen equipos numerosos para abarcar la totalidad del suceso (Doc9756 Part2, 4.1.1).
- El control recae en un/a investigador/a encargado/a con profundo conocimiento legislativo y experiencia en grandes aeronaves (Doc9756 Part2, 4.1.1).
- La magnitud de la investigación pone a prueba la competencia y los recursos de la autoridad del Estado (Doc9756 Part2, 4.1.4).



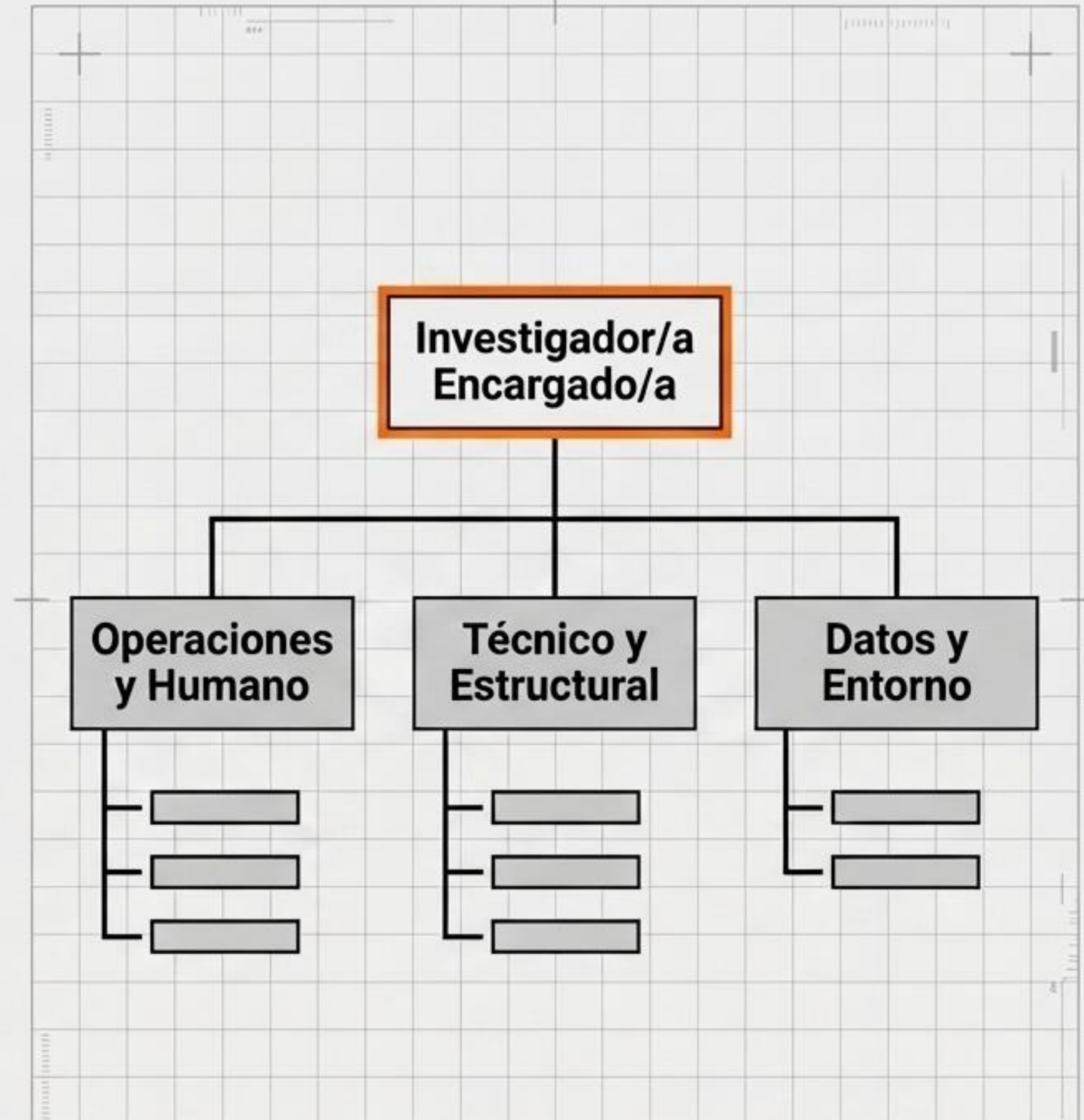
Asegurando el Perímetro

- La primera acción es coordinar con bomberos, salvamento y policía para asumir el control de la escena (Doc9756 Part2, 4.4.1).
- Antes de operar, se deben evaluar los riesgos geográficos y ambientales para garantizar la protección del equipo (Doc9756 Part2, 4.4.1).
- Es obligatorio delimitar el perímetro del sitio y establecer medidas rígidas de seguridad y control de acceso (Doc9756 Part2, 4.4.1).



Despliegue Táctico de Especialistas

- El tamaño y organización del equipo debe calibrarse según la complejidad y las carencias de conocimientos específicos (Doc9756 Part2, 4.4.2).
- Las brechas de capacidad técnica se cubren empleando especialistas del explotador y del fabricante de la aeronave (Doc9756 Part2, 4.4.2).



Control del Flujo de Información

- La autoridad debe publicar un informe preliminar constatando los hechos dentro de los primeros 30 días del suceso (Doc9756 Part2, 4.6.2).
- La difusión proactiva de datos validados en los primeros días reduce al mínimo la especulación y los rumores (Doc9756 Part2, 4.6.4).



ESTUDIO DE CASO

PS-VPB

History

At 14:58 UTC, the aircraft took off from SBCA (*Coronel Adalberto Mendes da Silva Airport, Cascavel, State of Paraná*), bound for SBGR (*Guarulhos - Governador André Franco Montoro - Airport, Guarulhos, State of São Paulo*) on a public regular passenger transport flight with 04 crew and 58 passengers on board. With the aircraft flying along the route, and after encountering icing conditions, control of the aircraft was lost and it crashed into the ground.

General Information

Classification:	ACCIDENT
Type of Occurrence:	#ICE - FORMAÇÃO DE GELO #LOC-I - PERDA DE CONTROLE EM VOO
Date:	9 August 2024
Date (UTC):	9 August 2024
Time:	16:22
City:	VINHEDO - SÃO PAULO - BRASIL
Aerodrome:	OUTSIDE THE AERODROME
Local:	RESIDENTIAL AREA OF THE CITY
Damage to third parties:	YES

Injuries	Function on Board	Quantity
FATAL	CREW	4
FATAL	PASSENGERS	58

Levantamiento inicial de información



El levantamiento inicial de información no siempre es un proceso rápido.



Conocer la ruta, la empresa operadora, el POB y otros datos relevantes no resulta tan sencillo en los momentos iniciales.

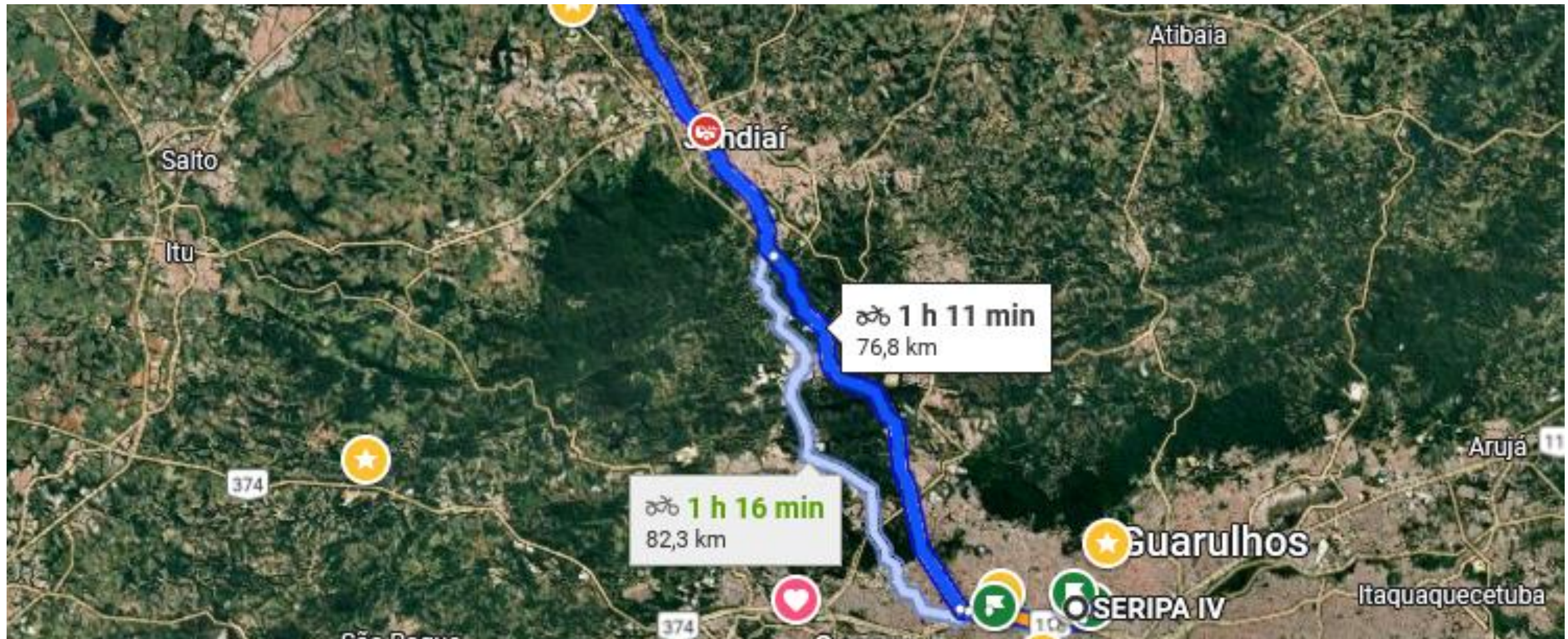


En ocasiones, la información llega incompleta o fragmentada.



El equipo actúa con especial cuidado en la validación de los datos, evitando su difusión prematura.

Desplazamiento





Llamadas al cuerpo de bomberos y se solicitó el enfriamiento de los restos de la aeronave, en particular del área donde se encontraban el CVR/FDR.



Sitio del accidente



La prensa



Meteorología



Muchos jefes: la importancia de mantener la calma y la buena relación



Coordinación y briefing inicial



Prioridad: CVR/FDR



Registradores de vuelo recuperados al inicio de la noche del mismo día



Viatura do Cenipa chega ao local do acidente em Vinhedo para remover as caixas-pretas — Foto: Fábio Tito/g1

Recuperadas no início da noite pelo Centro de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), as duas caixas-pretas do avião que caiu

Llegada del equipo de Brasilia



Datos descargados al día siguiente



Representantes Acreditados



Kit de investigación destinado a las ocurrencias comunes es insuficiente para las de gran tamaño



Centralização de la comunicação con la prensa



Informe Preliminar

CENIPA divulga Reporte Preliminar da investigação envolvendo a aeronave PS-VPB

O Reporte Preliminar foi inicialmente apresentado aos familiares e, na sequência, divulgado por meio de coletiva de imprensa

Publicada em: 06/09/2024 19:00

 [Whatsapp](#) [facebook](#) [X Postar](#)

Fonte: CENIPA, por Tenente Monique Queiroz

Edição: CECOMSAER



Nesta sexta-feira (06/09), em Brasília (DF), o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), Organização Militar da Força Aérea Brasileira (FAB), divulgou o Reporte Preliminar do acidente aeronáutico envolvendo a aeronave de matrícula PS-VPB, ocorrido em 9 de agosto de 2024, em Vinhedo (SP). O Reporte Preliminar foi inicialmente apresentado aos familiares e, na sequência, divulgado por meio de coletiva de imprensa. O evento teve como principal objetivo apresentar os principais dados factuais sobre o andamento das investigações.

O Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz

11:02

5G



Robert L. Sumwalt · 1st

Embry-Riddle Aeronautical University, NTSB Chairman,
2017-2021, CBS News Transportation Safety Analyst
2h · 🌐

Here's the preliminary report of the August 9 Voepass Airlines ATR-72 crash in Brazil. Congratulations to CENIPA for producing such a detailed preliminary report.



Preliminary Report

dedalo.sti.fab.mil.br

You and 95 others

6 comments · 13 reposts

Celebrate

Comment

Repost

Send

Reactions



Comments

Most relevant



Arthur E. Carson · 2nd

19m

Chief Ground Instructor at Miami Dade College Eig-W...

This is a thorough preliminary report. I recommend all dispatcher students read this report. It will be a good case study for icing and icing systems.

Like Reply



Larry Beck · 2nd

58m

Runway Six LLC Captain

Very informative

Well said!

Thanks for sharing



Give your good wishes...



Post

Una buena gestión de la investigación de accidentes de gran magnitud no se logra en aislamiento.

FIDAE



AVIACIÓN
CIVIL-COMERCIAL



MANTENIMIENTO
DE AERONAVES



TECNOLOGÍA
ESPACIAL



EQUIPAMIENTO Y
SERVICIOS
AEROPORTUARIOS



SEGURIDAD
NACIONAL



DEFENSA