



Informe de Incidente

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Servicio en rampa. Embraer ERJ190, matrícula LV-CHR, Aeropuerto Internacional Libertador General José de San Martín, Posadas, provincia de Misiones

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 3 de agosto de 2025 a las 23:00 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-86920634- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1° piso (CP1001), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Aviación. Incidente. LV-CHR. Aeropuerto Internacional Libertador General José de San Martín, Posadas, provincia de Misiones. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST.....	3
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	4
SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE	6

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la Ley N.º 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.º 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexa.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad

operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE

El **Informe de Incidente** es el resultado de una investigación documental que se realiza para sucesos que, debido a sus características, es poco probable que aporten nuevas lecciones de seguridad operacional. Este tipo de investigación puede no requerir el traslado de los investigadores al lugar del suceso, fundamentándose en la recolección de datos a distancia y entrevistas al personal aeronáutico involucrado. Entre los criterios orientativos para instituir una investigación documental se encuentran los siguientes:

- a. Incidentes de aviación general categorizados como ADRM, ARC, GCOL, LOC-G, RE o USOS¹, que no hayan ocasionado lesiones a personas y que involucren aeronaves con un MTOW inferior a 2250 kg.
- b. Incidentes categorizados como SCF-PP o SCF-NP que no hayan ocasionado daños a la aeronave ni lesiones a personas.
- c. Emergencias en vuelo que fueran resueltas sin ocasionar daños a la aeronave ni lesiones a personas y, en aquellos casos que corresponda, sin utilizar el oxígeno de emergencia.
- d. Sucesos que involucren únicamente a aeronaves experimentales, a menos que éstas se encuentren en proceso de certificación o el accidente resulte en personas con lesiones graves o fatales.
- e. Todo suceso que fuera notificado de manera tardía, o en el cual se hayan desplazado los restos de la aeronave sin autorización de la JST, del cual no se disponga de información suficiente como para desarrollar una investigación estándar.

¹ Las categorías de sucesos corresponden a las desarrolladas por el Equipo de Taxonomía Común (CICTT) de la OACI y pueden encontrarse definidas en <http://www.intlaviationstandards.org/>.

El **Informe de Incidente** es confeccionado mediante la plataforma de la *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* (ECCAIRS), un sistema desarrollado por la Unión Europea para asistir a las diferentes autoridades responsables del transporte y de la investigación de accidentes e incidentes en la mejora de la seguridad operacional. El ECCAIRS permite, de manera estandarizada, recolectar, analizar y compartir información acerca de los sucesos en un formato compatible con el Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP).

Informe de Incidente

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	<i>Incident</i>	
Alcance de la investigación	<i>Desk investigation</i>	
Categoría del suceso	<i>RAMP: Ground Handling</i>	
Día/hora UTC	<i>3/8/2025</i>	<i>23:00</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Aeropuerto Internacional Libertador General José de San Martín</i>	
Latitud	<i>27:23:09 South</i>	
Longitud	<i>55:58:14 West</i>	
Condiciones Meteorológicas	<i>VMC</i>	

Reseña del Vuelo

El 03 de agosto de 2025 la aeronave matrícula LV-CHR, un Embraer ERJ190 operado por Aerolíneas Argentinas SA se encontraba estacionada en la posición número 4 del Aeropuerto Internacional Libertador José de San Martín (Posadas, provincia de Misiones), próximo a su partida con destino al Aeroparque Jorge Newbery (Buenos Aires, provincia de Buenos Aires), con intención de realizar un vuelo de aviación comercial regular.

Estando el LV-CHR con los pasajeros embarcados y las bodegas cargadas, se retiró la cinta de equipaje, la escalera trasera y se cerraron las bodegas, quedando colocada únicamente la escalera delantera, a la espera de la autorización de la tripulación para ser retirada. En esas circunstancias, personal de mantenimiento da el OK al personal de rampa para retirar las calzas, quienes retiran en primera instancia las del tren principal y luego las del tren de nariz. La aeronave sin calzas comienza a desplazarse hacia atrás debido al desnivel que tiene la plataforma en ese sector, situación que es advertida por el personal de rampa que inmediatamente coloca las calzas de la rueda de nariz e inmoviliza al LV-CHR.

Posteriormente se inspeccionó la puerta delantera de acceso y se observó que el marco inferior de la misma se apoyó sobre la escalera y al moverse la aeronave hacia atrás, provocó que la misma subiera unos centímetros, lo que impidió que se pudiera cerrar correctamente.

La secuencia correcta de la operación es la siguiente: 1- Personal de rampa retira todos los equipos de la zona de seguridad. 2- La tripulación, con el parking brake colocado, autoriza a mantenimiento a retirar las calzas. 3- Mantenimiento da el ok a personal de rampa para retirar las calzas.

Errores que se cometieron: 1- La tripulación no había colocado el parking brake. 2- Por una confusión en la comunicación con mantenimiento, se autorizó el retiro de las calzas. 3- Las mismas fueron sacadas cuando no se habían retirado todos los equipos de tierra de la zona de seguridad (escalera).

Una vez evaluado el daño en la puerta de acceso de los pasajeros, se determinó que que la aeronave no era aeronavegable y se canceló el vuelo. Posteriormente personal de mantenimiento llevó a cabo las reparaciones provisionales en SARP para cerrar y asegurar la puerta dañada (1L), con el objeto de realizar el vuelo de traslado en forma segura a la base para realizar la reparación definitiva, según quedó asentado como acción tomada en el Registro Técnico de Vuelo de la aeronave N° 01578364 con fecha 05 de agosto de 2025.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina SARP (PSS) : Posadas, Ms
Lugar de destino	Argentina SABE (AEP) : Buenos Aires/Aeroparque, Jorge Newbery, Cf
Duración del vuelo	0 Hour(s)
Call sign	AR1769
Fase del vuelo	Standing

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-CHR
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>EMBRAER ERJ190</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane</i>
Número de serie	<i>19000400</i>
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>

Información sobre el Personal

Edad	<i>42 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		

Información sobre el Personal

Edad	<i>37 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Co-pilot</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Commercial Air Transport*
Passenger
Airline

Tipo de planificación *Scheduled*

Operador *Argentina*
Aerolineas Argentinas

Tipo de operador *Government agency*