

Cómo notificar un suceso

El objetivo de la UIA es contribuir a la mejora de la seguridad aérea a partir de la recepción de notificaciones enviadas por los actores involucrados en la aviación civil.

La información contenida en las notificaciones se recopila, evalúa, procesa y conserva con el fin último de prevenir accidentes e incidentes, y sin la intención de determinar culpas o responsabilidades.

¿Quién tiene que notificar?

El AIC Serie A 05/09 establece obligaciones explícitas de notificación tanto a personas (comandantes, controladores, personal de mantenimiento, asistencia en tierra, etc.) como a las organizaciones que, en el ejercicio de de sus funciones, tengan conocimiento de sucesos acontecidos en cualquier parte del Mundo de alguna aeronave matricula TI.

En muchas organizaciones existen procedimientos internos de reporte de incidencias similares al prescrito., Para conciliar ambas obligaciones de notificación (interna y externa), actualmente UIA acepta que las notificaciones se canalicen internamente y, posteriormente, sea la organización la que traslade el suceso al UIA.

Aunque la obligación de notificar no se extiende a todos los profesionales (Ej.: copilotos, auxiliares de vuelo, etc.), la UIA admite notificaciones voluntarias procedentes de cualquier persona u organización que realice actividades relacionadas con la aviación. UIA anima a todo el personal que lo desee a reportar directamente, en beneficio de la seguridad operacional.

¿Qué hay que notificar?

Se define suceso como aquella interrupción del funcionamiento, defecto, deficiencia u otra circunstancia anormal que haya tenido, o haya podido tener, consecuencias sobre la seguridad aérea. Como puede inferirse de la definición, el término resulta muy amplio, combinando los horizontes de la realidad y la potencialidad.

A efectos de aclaración, proporcionamos una relación de sucesos no exhaustiva, agrupados por categorías (operación de vuelo, mantenimiento, handling, operación aeroportuaria, servicios de tránsito aéreo, etc.). Cualquier suceso de esa clasificación es susceptible de ser reportado si, a juicio del notificante, cumple alguna de las siguientes condiciones:

- Si se pone en peligro o, en caso de no ser corregido, pueden poner en peligro a las aeronaves o a las personas.
- Si aunque no haya afectado a la seguridad de la operación pudiese crear peligro en caso de repetirse bajo circunstancias diferentes; en particular si la ausencia o presencia de un simple factor, humano o técnico, puede transformar un suceso en accidente o incidente grave.
- **Revisar al final del documento otras definiciones**

"Si lo que pretende es denunciar un hecho para su investigación y sanción, si procede, el Sistema de Notificación no es el mecanismo adecuado para ello. Su finalidad es únicamente la de mejorar la seguridad aérea y prevenir accidentes o incidentes, sin que del resultado de la investigación técnica que el Sistema de Notificación lleve a cabo pueda dar lugar a la atribución de culpas y responsabilidades, salvo en los supuestos de dolo o negligencia grave.

Para la formulación de denuncias a la DGAC se debe utilizar el siguiente canal de comunicación TELFax 2232-12 65 Operaciones Aeronáuticas de la DGAC.

¿Cómo se notifica?

Con objeto de facilitar la notificación de sucesos, se han incorporado en esta página Web los formularios adoptados para la notificación de sucesos, cuyo uso se recomienda.

Los canales de notificación establecidos son:

- Dirección de correo electrónico:

dgutierrez@dgac.go.cr rbriceno@dgac.go.cr jacuna@dgac.go.cr
gvillalobos@dgac.go.cr

- Número de fax: 2290-0664
- Número de apartado de correos: 5026-1000. San José Costa Rica
- Información y consultas: 2290-0664

El Sistema de Notificación no admite notificaciones anónimas, ya que dificultan las labores de verificación de los sucesos. Los formularios recibidos se procesan extrayendo la información que pueda identificar al notificante y, posteriormente, se destruyen. De este modo se garantiza la confidencialidad y se protegen las identidades de los notificantes.

En el caso de accidentes e incidentes graves, la Investigación del mismo recae sobre la UIA que sigue siendo el organismo oficial encargado de gestionar y realizar su investigación.

Por otra parte, la Evaluación y Análisis de Incidentes de Tránsito Aéreo es efectuada por el Departamento de Control de Calidad del ATC, este sigue recibiendo las notificaciones de este tipo de incidentes, hasta que la Unidad de Investigación de Accidentes e incidentes cuenten con el personal idóneo para realizar dicha tarea.

¡Que hay que Notificar?

AERONAVEGABILIDAD

Sistemas de Aeronave

Activación de cualquier sistema primario de alarma,

Asimetría en los controles de vuelo (ej: flaps, slats, spoilers, etc.)

Avería de cualquier elemento de control o desconexión del piloto automático

Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia

Avería en el aire acondicionado y ventilación

Aviso de incendio en cualquier parte de la aeronave

Cualquier problema relacionado con el suministro de oxígeno en una aeronave presurizada

Cualquier problema relacionado con el sistema de detección o protección anti hielo

Avería del sistema de tren de aterrizaje

Excesivo régimen o sobre velocidad de motor

Extensión accidental de la turbina de aire impacto (RAT)

Frenada asimétrica que provoque desviación significativa de la trayectoria

Fuga de combustible o hidráulico que ponga en peligro el desarrollo de la operación

Incapacidad de lograr la configuración prevista para cualquier fase de vuelo

Incendio o sobrecalentamiento excesivo de frenos

Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones Significativas sobre la alimentación o distribución del combustible

Parada o malfuncionamiento de motor o APU

Pérdida de control de reglaje del asiento del piloto durante el vuelo

Pérdida total o parcial de sistema hidráulico

Pérdida total o parcial de alguna de las fuentes de suministro de energía eléctrica

Pérdida total o parcial de los sistemas de comunicación y navegación

Pérdida, cambio u oscilación del empuje de motor

Pérdida, o malfuncionamiento de cualquier sistema que concurra en un procedimiento de emergencia

Reventón de neumáticos en aterrizaje

Cualquier problema relacionado con el equipamiento de seguridad en cabina

Fallo en el funcionamiento de cualquier equipo de emergencia

Exceso de los límites de los parámetros del motor

Vibración de motor anormal

Vibración de los mandos de vuelo percibida por la tripulación

Estructura de la Aeronave

Daño en elementos estructurales primarios

Partes que puedan desprenderse de la aeronave

Degradación significativa de la resistencia estructural de la aeronave

Pérdida de cualquier parte estructural de la aeronave

Corrosión, grietas o golpes que afecten a la estructura de la aeronave

Fugas de aire caliente que provoquen daño estructural

Producción y Mantenimiento de Aeronaves/Componentes

Cualquiera de los ejemplos listados para Operadores Aéreos que implique acción de Mantenimiento por parte del Centro de Mantenimiento

Datos de mantenimiento engañosos, incorrectos o insuficientes que puedan inducir a errores de mantenimiento.

Defecto, daño o malfuncionamiento de un sistema o equipo o parte estructural a resultas de la aplicación de una directiva de aeronavegabilidad

Defectos que requieran el cambio de un componente de vida útil limitada antes de alcanzar ésta

Localización de herramientas olvidadas en partes críticas de la aeronave

Montaje de partes o consumibles no certificadas

Montaje de partes materiales o consumibles de origen desconocido o sospechoso

Montaje incorrecto de piezas detectado durante inspección no destinada a ese propósito

No conformidad o errores significativos en los procedimientos de mantenimiento

Puesta en servicio inadecuada tras acciones de mantenimiento en aeronaves

Defectos en los procesos de certificación de partes de la aeronave

Mantenimiento defectuoso de las herramientas de producción de aeronaves

Reducción considerable de los niveles de calidad de producción de aeronaves

ENTORNO AEROPORTUARIO

Infraestructura y Servicios Aeroportuario

Fallo o deterioro significativo de las superficies destinadas a la operación de aeronaves en el aeropuerto

Sucesos relacionados con el diseño, balizamiento, iluminación del aeródromo y sus Instalaciones incluyendo sistemas de alimentación eléctrica

Sucesos relacionados con el mantenimiento del aeródromo y sus instalaciones, y con los equipos utilizados para llevar a cabo dicho mantenimiento.

Sucesos relacionados con la presencia de objetos extraños en el área de movimientos de aeronaves del aeródromo

Servicio de desengelmiento inadecuado

Handling

Carga/descarga en la que se produzca daño a la aeronave

Colisión de un equipo o vehículo de handling con la aeronave

Equipos inadecuadamente mantenidos o servicios no disponibles, por estar los equipos inutilizados, y que afecten a la seguridad de la operación

Incorrecta carga de pasajeros, equipaje o carga, si dicha carga incorrecta tiene un efecto significativo en la masa o centrado de la aeronave

Incorrecta estiba del equipaje o carga, si es probable que cause un peligro a la aeronave, equipos u ocupantes, o impida una evacuación de emergencia

Incorrecta realización de la Hoja de Carga de la aeronave

Incorrecta sujeción de los contenedores de carga o piezas importantes de la carga

Incumplimiento de la normativa en el transporte de Mercancías Peligrosas

Movimiento inadecuado de vehículos o equipos de handling en la plataforma y calles de rodadura, incluyendo las incursiones de estos vehículos en dichas superficies

Practica deficiente de procedimientos de parking, pushback, towing, etc.

Procedimientos deficientes de asistencia y servicio a la aeronave

Suministro de Combustible

Actitud anormal del avión durante o después de la carga de combustible

Carga de un tipo de combustible u otros fluidos esenciales contaminados o incorrectos

Carga de una cantidad incorrecta de combustible, si existe la probabilidad de que dicha carga incorrecta tenga un efecto significativo en la autonomía de la aeronave, rendimiento, equilibrio o integridad estructural

Fugas significativas de combustible durante la carga/descarga del mismo

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Pérdidas de Separación

Activación de alerta ACAS

Cuasi colisión, ya sea con otra aeronave o con el terreno

Pérdida de separación (vertical, lateral o longitudinal) entre aeronaves a las que se les esté prestando un servicio de control de tráfico aéreo

Desviación de Procedimientos ATM

Desviación de la aeronave del espacio aéreo asignado por los Servicios de Tránsito Aéreo

Desviación significativa de la velocidad aerodinámica, de la ruta o de la altitud prevista por cualquier causa

Desviaciones e incumplimientos de los pilotos respecto a los procedimientos publicados en las cartas y documentación AIP, y de las regulaciones ATFM en vigor

Incumplimientos o mala ejecución por parte de los pilotos, de las autorizaciones indicadas por los controladores de tráfico aéreo

Prestación inadecuada de los servicios ATS por parte del personal operativo (ATC, A/FIS, AL, etc.)

Recepción o interpretación incorrecta de mensajes radio

Situaciones de sobrecarga del ATC

Fallo del ATS para proporcionar información de tráfico adecuada al piloto en relación a otras aeronaves

Incursión en pista o calle de rodadura

Entrada de aeronaves en un determinado espacio aéreo sin obtener autorización previa o sin cumplir los requisitos especificados en la misma

Fallos de Sistemas CNS (Comunicación, Navegación, vigilancia y Gestión del tráfico aéreo)

Degradación de servicios CNS debida, entre otros, a fallos y errores de ayudas a la navegación, radar, sistemas de navegación por satélite, estaciones fuera de servicio por acciones de mantenimiento, interferencias, etc.

Fallo o apagado inesperado de un sistema informático principal operacional del ATC

Interferencias electromagnéticas sobre instalaciones de comunicaciones aire-tierra

Malfuncionamiento de ayudas en tierra que puedan llevar a situaciones de peligro

Malfuncionamiento de los equipos de ATM/CNS a bordo de la aeronave.

OPERACIÓN DE LA AERONAVE

Ejecución de la Operación

Accionamiento incorrecto de cualquier mando

Aproximaciones desestabilizadas o aproximación frustrada que provoque una situación peligrosa o potencialmente peligrosa

Aterrizaje de una aeronave con el tren arriba, o no asegurado antes del contacto con la pista

Aterrizaje en un aeropuerto o pista equivocada

Declaración de la aeronave de cantidad críticamente baja de combustible al aterrizaje

Aviso del E/GPWS

Colisión entre una aeronave y otra aeronave, vehículo u otro objeto de tierra

Colisión o cuasi colisión en vuelo con el terreno, agua o cualquier otro obstáculo, sin indicación alguna de pérdida de control

Colisiones o cuasi colisiones con objetos que se extiendan sobre la superficie y aquellos casos en los que la tripulación de cabina hubiese estado afectada por ilusiones visuales

Consumo de combustible anormal aunque no requiera declaración de emergencia

Descenso por debajo de la altura/altitud de decisión o altura /altitud mínima de descenso sin la referencia visual requerida

Incapacidad de lograr las actuaciones previstas en despegue o en fase de ascenso inicial

Incapacidad de un miembro de la tripulación durante el vuelo

Incidentes con el chorro del reactor o las hélices que causen un daño significativo o una lesión grave

Mala interpretación por parte de un miembro de de la tripulación de vuelo de la información o instrucciones (ej: incorrecta recepción o interpretación de un mensaje importante de radio, teléfono o texto electrónico, documentación)

Pérdida de conciencia de la posición real o de la posición en relación con otra aeronave

Pérdida de control en el aire o en tierra

Programación incorrecta o entradas erróneas de datos en el equipo utilizado para los cálculos de navegación o actuaciones, o uso de datos incorrectos

Reglaje incorrecto de un código SSR o de altímetro

Salida no intencionada de una aeronave de una superficie pavimentada.

Salida de la aeronave por el lateral o por el final de de superficie de aterrizaje/despegue, ya sea de forma intencionada o no intencionada

Situación peligrosa o potencialmente peligrosa que sea consecuencia de una simulación deliberada de condiciones de fallo durante ejercicios de entrenamiento, verificación de sistemas o prueba

Suceso relacionado con el incumplimiento de las aprobaciones operacionales de la tripulación o aeronave, o del equipamiento mínimo requerido para una operación

Suceso relacionado con el incumplimiento o la mala gestión de los tiempos máximos de actividad y descanso

Sucesos a velocidad cercana o superior a V1 resultado de una situación peligrosa o potencialmente peligrosa o que provoque una situación peligrosa, por ejemplo, despegue abortado, impacto de la cola con la pista, pérdida de potencia del motor, etc.

Sucesos en los que la aeronave realizó un aterrizaje duro con excesiva aceleración y/o velocidad vertical, con peso superior al MLW, o rápido con velocidad excesiva respecto del suelo

Sucesos en los que la aeronave tocó la superficie de la pista de despegue con alguna de sus partes (cola, punta de plano, góndola del motor, etc.) ya fuera durante el despegue o el aterrizaje

Sucesos en los que la tripulación realizó una maniobra brusca de manera intencionada para evitar condiciones meteorológicas adversas, una colisión con el terreno u obstáculo

Sucesos relacionados con el manejo de la aeronave, conocimiento de sus prestaciones y ejecución de los procedimientos operativos

Superación de los límites de masa y centrado

Sucesos relacionados con turbulencias de estela

Utilización inadecuada (aterrizaje, despegue o aborto) en una pista cerrada u ocupada, o donde la separación con respecto a obstáculos es marginal

Vuelo por debajo de la altitud mínima, excepto cuando exista la conformidad con una arribada normal o procedimiento de salida

Realización de cualquier procedimiento no habitual por parte de la tripulación de vuelo o cabina

Emergencias

Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas las puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento, entrenamiento o prueba

Daño grave o destrucción de cualquier propiedad fuera de la aeronave causada por el contacto con la aeronave o cualquier elemento separado de la misma.

Despresurización

Evacuación de emergencia

Incendio (incluso si se ha extinguido posteriormente), explosión, humo o emanaciones nocivas en la aeronave o cualquier parte de la misma

Lesiones del pasaje o tripulación, pero que no se consideren como accidentes

Un suceso que dé lugar a una declaración de emergencia "Mayday" o "Pan"

Utilización o activación de cualquier equipo o procedimiento de emergencia

Utilización de oxígeno por cualquier miembro de la tripulación

FACTORES EXTERNOS (MEDIO AMBIENTE)

Avistamiento de aves que puedan suponer un riesgo para las operaciones

Choque o ingestión con aves u otro tipo de animales

Sucesos relacionados con la incursión de un animal en la pista de aterrizaje u otras áreas de movimiento de aeronaves

Meteorología

Encuentro con cizalladura y vientos fuera de límites

Formación de hielo que dificulte el control de la aeronave o modifique sus actuaciones

Impacto de rayo o granizo que provoque daño o malfuncionamiento

Sucesos relacionados con la predicción/observación inadecuadas de los servicios Meteorológicos

Turbulencia grave que cause lesiones a los ocupantes o requiera una inspección por encuentro de turbulencias de la aeronave.

PROTECCIÓN

Descubrimiento de polizón

Dificultad de controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados

Detección de objetos peligrosos a bordo de la aeronave

Piratería aérea, incluidas amenaza de bomba o secuestro

OTROS

Almacenamiento inadecuado de materiales

Daños producidos por ingestión de objetos por el motor

Interferencias de equipos electrónicos a bordo de la aeronave con sus sistemas propios

Perturbaciones externas a la aeronave (ej: pirotecnia, humos, aeromodelismo, etc.)

Alcance a la aeronave o Torre de Control con un láser o luz de alta