

Resolución Directoral N° 422-2014-MTC/12

Lima, 5 de septiembre de 2014

CONSIDERANDO:

Que, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, siendo competente para aprobar y modificar entre otros, las directivas técnicas, conforme lo señala el literal c) del artículo 9° de la Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú;

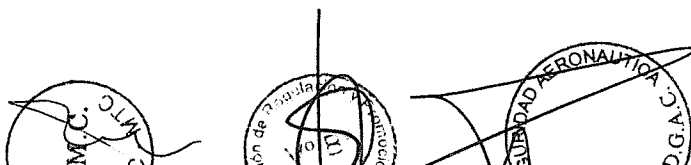
Que, el artículo 2° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC señala que los aspectos de orden técnico y operativo que regulan las actividades aeronáuticas civiles se rigen, entre otras, por las normas técnicas complementarias;

Que, en el proceso de elaboración normativa a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se ha propuesto la aprobación de la Norma Técnica Complementaria "Procedimiento de Notificación Obligatoria de Accidentes e Incidentes Graves";

Que, los artículos 13° y 14° del Decreto Supremo N° 001-2009-JUS – Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, prescriben que las entidades públicas difundirán las normas legales de carácter general que sean de su competencia, a través de sus respectivos Portales Electrónicos, revistas institucionales y en general todos aquellos medios que hagan posible la difusión colectiva por un plazo no menor de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia;

Que, el texto de Norma Técnica Complementaria que se propone, antes de su aprobación y en cumplimiento de lo dispuesto en el citado Reglamento, debe ser puesto en conocimiento público, a fin de recibir las sugerencias y aportes de los operadores, personal aeronáutico y público en general, siendo necesaria la expedición del acto administrativo correspondiente;

Que, el texto del dispositivo cuenta con la validación y conformidad de la Dirección de Seguridad Aeronáutica, la Dirección de Regulación y Promoción y la Asesoría Legal, otorgadas a través de la memoranda N° 2634-2014-MTC/12.04, N° 548-2014-MTC/12.08 y N° 806-2014-MTC/12.LEG, respectivamente;




De conformidad con la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, el Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, la Directiva N° 001-2011-MTC/01, aprobada por Resolución Ministerial N° 543-2011-MTC/01; estando a lo opinado por la Dirección de Regulación y Promoción;

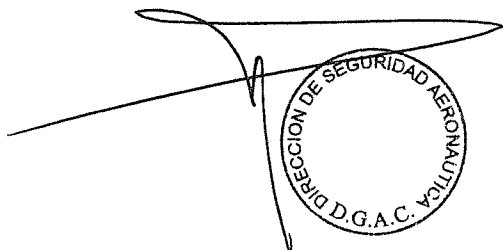
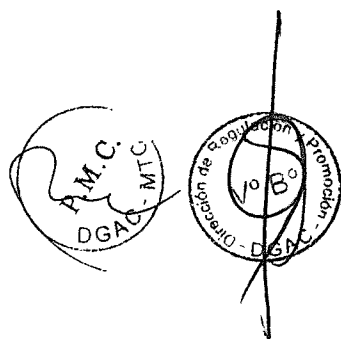
SE RESUELVE:

Artículo Único.- Aprobar la difusión a través de la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones www.mtc.gob.pe/dgac.html del texto del proyecto de la Norma Técnica Complementaria "Procedimiento de Notificación Obligatoria de Accidentes e Incidentes Graves", el cual forma parte integrante de la presente resolución.

Regístrese y comuníquese



Javier B. Hurtado Gutiérrez
Director General de Aeronáutica Civil (e)



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DEL PERU (DGAC)		
Código: FR-002/12.08	Revisión: 03	Fecha: 28.02.2014
MODELO PARA COMENTARIOS A LA PREPUBLICACIÓN		

PROYECTO											
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES											
Proyecto de NTC "PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACION OBLIGATORIA DE ACCIDENTE E INCIDENTE GRAVES"											
<p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, pone a consideración del público interesado, el contenido de la Resolución Directoral que aprueba la difusión del texto del proyecto (de revisión) de la RAP/NTC "PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACION OBLIGATORIA DE ACCIDENTE E INCIDENTE GRAVES", a fin que remitan sus opiniones y sugerencias a la Dirección General de Aeronáutica Civil con atención al Sr. Agustin Garcia Franco email agarciat@mintc.gob.pe, por escrito a Jr. Zorritos 1203, Cercado de Lima, vía fax al 6157838 o vía correo electrónico a proyectonormas@mintc.gob.pe dentro del plazo de treinta (30) días calendario, de acuerdo al formato siguiente.</p>											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Sección / Párrafo del Proyecto</th> <th style="width: 50%;">Comentarios (*)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1°</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2°</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Comentarios Generales</td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Sección / Párrafo del Proyecto	Comentarios (*)			1°		2°		Comentarios Generales		
Sección / Párrafo del Proyecto	Comentarios (*)										
1°											
2°											
Comentarios Generales											
<p>(*) Adjunte los documentos que sustentan sus comentarios de ser pertinentes</p>											

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACION OBLIGATORIA DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES.

En el Anexo 19 “*Gestión de la Seguridad operacional*”, el capítulo 5. Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional se establece que “*Cada Estado establecerá un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional*”. Asimismo en el párrafo 5.1.2 dice del mencionado Anexo dice “*Cada Estado establecerá un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes.*”

Dentro de las políticas y objetivos del Programa de seguridad operacional del Estado (SSP) publicado en junio del 2013, la Dirección General de Aeronautica Civil se ha comprometido a “*Establecer un sistema efectivo de notificación obligatoria, voluntaria y confidencial así como adecuadas y eficientes comunicaciones de la seguridad operacional.*” Dentro de este contexto y en cumplimiento de las SARPS de la OACI se hace necesario establecer procedimientos de notificación obligatoria de accidentes e incidentes graves, ya señalados por la Ley de Aeronautica Civil, Ley 27261 en el Artículo 155 y el Artículo 308 de su Reglamento.

La implantación eficaz de un SSP se lleva a cabo mediante un proceso gradual, ya que se requiere tiempo para su plena maduración. Entre los factores que afectan al tiempo necesario para implantar un SSP eficaz, figuran la complejidad del sistema de transporte aéreo y la madurez de las capacidades del Estado en materia de supervisión de la seguridad operacional de la aviación.

Si bien los accidentes aéreos ocurren raramente, los accidentes que no llegan a ser catastróficos y toda una gama de incidentes ocurren con más frecuencia. Estos incidentes y ocurrencias menos graves pueden ser señales que anuncian problemas de seguridad operacional subyacentes. Ignorar estos hechos podría preparar el camino para un aumento del número de incidentes más graves o inclusive de accidentes. A fin de mantener los riesgos en un nivel aceptable con niveles de actividad más elevados, las prácticas modernas de gestión de la seguridad operacional están dejando de actuar por reacción, para actuar de un modo más proactivo y predictivo.

La presente NTC “*Procedimiento de notificación obligatoria de accidentes e incidentes graves*” tiene como objeto establecer el procedimiento de notificación obligatoria de accidentes, incidentes graves e incidentes, para contribuir a la mejora de la seguridad de las operaciones aéreas, asegurando que la información pertinente en materia de seguridad operacional sea notificada, recopilada, almacenada, analizada, protegida y divulgada. El único objetivo de la notificación obligatoria de accidentes e incidentes es la prevención y no la de determinar faltas o responsabilidades.

Esta norma es aplicable a todos los proveedores de servicios aeronáuticos (PSA) que operen bajo la RAP 91, 121,133, 135, 139, 141,145 y 311; Servicios Especializados Aeroportuarios (SEA) certificados bajo la RAP 111; al personal aeronáutico con una licencia expedida por la DGAC y toda aquella persona que por razones de sus funciones tenga conocimiento de un incidente de aviación que ponga en peligro a una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona.



NORMA TÉCNICA COMPLEMENTARIA

NTC : XXX - 2014
FECHA : XX/XX/2014
REVISIÓN : ORIGINAL
ORIGINADA POR : DGAC/SOP

TEMA: PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACION OBLIGATORIA DE ACCIDENTES, INCIDENTES GRAVES E INCIDENTES.

1. ANTECEDENTES:

- 1.1 Si bien los grandes desastres aéreos ocurren raramente, los accidentes que no llegan a ser catastróficos y toda una gama de incidentes ocurren con más frecuencia. Estos incidentes y ocurrencias menos graves pueden ser señales que anuncian problemas de seguridad operacional subyacentes. Ignorar estos hechos podría preparar el camino para un aumento del número de incidentes más graves o inclusive de accidentes.
- 1.2 A fin de mantener los riesgos en un nivel aceptable con niveles de actividad más elevados, las prácticas modernas de gestión de la seguridad operacional están dejando de actuar por reacción, para actuar de un modo más proactivo y predictivo.
- 1.3 Además de un marco sólido de leyes y requisitos reglamentarios basados en los SARPS de la OACI, y del cumplimiento de estos requisitos, existen varios otros factores que se consideran efectivos que ayudan a mejorar la gestión de la seguridad operacional. Uno de estos factores es la creación de métodos y procedimientos para recopilar, analizar y compartir datos relacionados con la seguridad operacional provenientes de las operaciones normales y las notificaciones obligatorias y voluntarias del personal aeronáutico.

2. OBJETIVO:

La presente NTC tiene como objeto establecer el Procedimiento de Notificación Obligatoria de accidentes, incidentes graves e incidentes, para contribuir a la mejora de la seguridad de las operaciones aéreas, asegurando que la información pertinente en materia de seguridad operacional sea notificada, recopilada, almacenada, analizada, protegida y divulgada. El único objetivo de la notificación obligatoria de accidentes e incidentes es la prevención y no la de determinar faltas o responsabilidades.

3. APLICABILIDAD

Esta Norma Técnica Complementaria es aplicable a todos los proveedores de servicios aeronáuticos (PSA) que operen bajo la RAP 91, 121,133, 135, 139, 141,145 y 311; Servicios Especializados Aeroportuarios (SEA) certificados bajo la RAP 111, personal aeronáutico con una licencia expedida por la DGAC y toda aquella persona que por razones de sus funciones tenga conocimiento de un

accidente o incidente de aviación que ponga en peligro a una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona.

4. DEFINICIONES:

Accidente. Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, 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
 - normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, *excepto* por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o
- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Airprox: Palabra clave utilizada en una notificación de incidente de tránsito aéreo para designar la proximidad de aeronaves.

Explotador: se denomina explotador de la aeronave a la persona natural o jurídica que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro, conservando su condición técnica y la dirección de la tripulación.

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.

Incidente grave: Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

Peligro: Condición, objeto o actividad con el potencial de causar la lesión al personal, daño al equipo o estructuras, pérdida de material o reducción de la capacidad de realizar una función establecida.

Proveedores de servicio aeronáuticos (PSA): Son los que proveen servicios aeronáuticos dentro del sistema aeronáutico, tales como los explotadores de servicio de transporte aéreo, las organizaciones de mantenimiento aeronáutico, centros de Instrucción de Aeronáutica Civil, explotadores de aeródromos y proveedores de servicio de tránsito aéreo, entre otros.

Proximidad de aeronaves. Situación en la que, en opinión del piloto o del personal de los servicios de tránsito aéreo, la distancia entre aeronaves así como sus posiciones y velocidad relativas, han sido tales que habrían podido comprometer la

seguridad de las aeronaves de que se trate. La proximidad de aeronaves se clasifica del siguiente modo:

- a) *Riesgo de colisión*. Clasificación de riesgo de una situación de proximidad de aeronaves en la que ha existido un grave riesgo de colisión.
- b) *Seguridad no garantizada*. Clasificación de riesgo de una situación de proximidad de aeronaves en la que habría podido quedar comprometida la seguridad de las aeronaves.
- c) *Ningún riesgo de colisión*. Clasificación de riesgo de una situación de proximidad de aeronaves en la que no ha existido riesgo de colisión alguno.
- d) *Riesgo no determinado*. Clasificación de riesgo de una situación de proximidad de aeronaves en la que no se disponía de suficiente información para determinar el riesgo que suponía, o los datos no permitían determinarlo por ser contradictorios o no concluyentes.

Seguridad operacional: Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

Servicios Especializados Aeroportuarios (SEA). Servicios prestados dentro y fuera de la plataforma, por operadores de servicios aeroportuarios nacionales e internacionales vinculados a servicios prestados directamente a aeronaves o con ocasión del transporte aéreo, cuando para su ejecución se utilizan equipos e infraestructura especializada.

5. FECHA EFECTIVA

Esta NTC entra en vigencia a partir del día siguiente de la fecha de su publicación.

6. BASE LEGAL

- Ley de Aeronáutica Civil del Perú N° 27261 y su Reglamento
- Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas RM N°361-2011-MTC/02.

7. DOCUMENTOS RELACIONADOS

- Doc. 9859 de la OACI. Manual de la Gestión de la Seguridad Operacional. Tercera edición.
- Anexo 13 de la OACI Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.
- Anexo 19 de la OACI Gestión de la Seguridad Operacional.

8. REGULACION

8.1 NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA

- 8.1.1 En conformidad con el Artículo 155 de la Ley de Aeronáutica Civil y el Artículo 308 de su Reglamento, es obligatorio que los Explotadores Aéreos, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, Centros de Instrucción de Aviación Civil, Proveedores de Servicios de Navegación Aérea y Explotadores de Aeródromos, Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios, así como el personal que se detalla en 8.1.7, informen los accidentes, incidentes graves e incidentes de la seguridad operacional a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).



- 8.1.2 En el Anexo A de este procedimiento se incluye la lista de sucesos que deben de notificarse (aparte de los accidentes) a la DGAC y las cronologías de notificación.
- 8.1.3 La notificación de los sucesos obligatorios se lleva a cabo mediante el Informe obligatorio F-DG-SOP-001, el cual debe ser llenado, firmado y enviado a la dirección enunciada en el formulario. Todos los informes obligatorios deberán ser firmados por el signatario autorizado del proveedor de servicios cuando corresponda.
- 8.1.4 Cuando la notificación obligatoria sea efectuada por una dependencia ATS, el mensaje ATS será direccionado a SPLIYAYN usando el formato de notificación vía AFTN que se encuentra en el **Apéndice C** de la presente NTC.
- 8.1.5 En caso que la notificación se efectúe de forma verbal o por vía telefónica, el personal de la DGAC que reciba dicha notificación deberá llenar el formulario de informe obligatorio F-DG-SOP-001 y seguir de acuerdo con 8.2 de la presente NTC.
- 8.1.6 En caso de accidentes e incidentes graves, se debe iniciar una coordinación inmediata con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAA) al momento de recibir dicha notificación, para determinar si se debe activar el proceso de investigación independiente.
- 8.1.7 Tendrán la obligación de notificar a la DGAC los accidentes e incidente que se refieren en el Apéndice A de la presente NTC, el siguiente personal operacional que en ejercicio de sus funciones o actividades tengan conocimiento de ellos, a menos que tenga la certeza que su organización ha cumplido con la notificación correspondiente:
- a) Comandante de aeronave o Instructor o alumno piloto o Tripulante de cabina
 - b) Mecánicos de aeronaves;
 - c) Controlador de tránsito aéreo, alumno controlador de tránsito aéreo, despachador de vuelo, operador de estación aeronáutica y operador de dependencia AFIS
 - d) Jefe de Aeropuerto o gestor de un aeródromo;
 - e) Toda persona que desempeñe una función relativa a la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, inspección en vuelo o inspección de las instalaciones de navegación aérea que son utilizadas para ofrecer servicios de tránsito aéreo bajo delegación de la DGAC;
 - f) Toda persona que desempeñe una función relativa a la asistencia en tierra de aeronaves, incluidos los de carga de combustible, mantenimiento, preparación de hoja de embarque, carga, descongelación y remolque en un aeródromo.
- 8.1.8 Debido a la naturaleza especialmente detallada de la información requerida en los choques con fauna y los AIRPROX, estos incidentes se deben de reportar de la siguiente manera:

Ocurrencia	Procedimiento de reporte
Choques con fauna	NTC-007-2013 Gestión de Riesgo por Fauna en los Aeródromos y con el Formato de Notificación de Choques con Aves y otros animales respectivo.
AIRPROX	Formulario de Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo, Formulario F-DG-SOP-002 . Ver Apéndice B de la presente NTC.

- 8.1.9 En el caso de el incidente derivado de, o relacionado con, los defectos en la aeronave, su equipo o cualquier elemento del equipo de tierra, es importante que el (los) fabricante(s) apropiado sea informado del suceso tan pronto como sea posible. La DGAC por lo tanto, espera que cualquier PSA que presenta una notificación obligatoria (o que haya tenido conocimiento de un informe levantado por un empleado individual) envíe una copia del informe al fabricante de la aeronave o equipo (s) apropiado tan pronto como sea posible, a menos que se sepa que el notificador ya lo hubiera efectuado.
- 8.1.10 Los explotadores de aeronaves deberá cumplir con lo establecido en las secciones 121.2855 (Apéndice P) y 135.1465.
- 8.1.11 Los informes de condiciones no aeronavegables establecidas en la RAP 145.300 (b) deben presentarse bajo este procedimiento pero su plazo máximos es no mayor a 3 días calendarios

8.2 PROCESAMIENTO DE INFORMES OBLIGATORIOS

- 8.2.1 Al momento de la recepción de un informe obligatorio, se validará los campos obligatorios para garantizar que el notificador ha proporcionado toda la información esencial, esta actividad se realizará a través de un procedimiento interno.
- 8.2.2 El informe se clasificará entonces en las siguientes categorías:
- accidente;
 - incidente grave;
 - incidente;
- 8.2.3 Luego de la clasificación, el registro del informe se cargará en la base de datos (Sistema ECCAIRS) correspondiente a través de un procedimiento interno.
- 8.2.4 El estado de cada informe se categorizará y actualizará de la siguiente forma:
- Notificación inicial: para evaluación/seguimiento/información como se anotó.
 - Bajo investigación: investigación de [CIAA/DGAC/proveedor de servicios] en progreso como se anotó.
 - Investigación completada: resultados/datos de la investigación recibidos y actualizados.
 - Cerrado: sin medidas posteriores necesarias.

Nota.— La notificación y envío de informes de datos de accidentes e incidentes graves a la OACI es responsabilidad de la CIAA.

8.3 CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTE/INCIDENTE GRAVE/INCIDENTE

- 8.3.1 La clasificación de accidente, incidente grave y otro tipo de incidente se basará en las definiciones del Anexo 13 de la OACI.
- 8.3.2 Los sucesos que se clasifican como accidentes o incidentes graves pueden requerir investigación de la Comisión de investigación de Accidentes de Aviación (CIAA). En tales casos, el representante asignado de la DGAC rastrea los resultados del proceso de investigación y proporciona actualizaciones a la base de datos de la DGAC, según sea necesario.
- 8.3.3 Para los incidentes y otros sucesos, como defectos, malfuncionamientos, dificultades de servicio, que no son el objeto del proceso de investigación de la CIAA, el representante asignado de la DGAC se vinculará con el proveedor de servicios aeronáuticos para la investigación de seguimiento y envío del informe necesario, según corresponda.

8.4 SEGUIMIENTO/INVESTIGACIÓN

- 8.4.1 Para los sucesos que requieren de medidas de seguimiento o la investigación de la función de seguridad operacional/calidad del proveedor de servicios, el representante pertinente de la DGAC se vinculará con el representante autorizado de seguridad operacional/calidad del proveedor de servicio para garantizar el seguimiento y cierre oportunos del suceso, según corresponda.
- 8.4.2 El representante asignado de la DGAC controla y determina si es necesario la intervención de la DGAC antes, durante o después del proceso de investigación y resolución interna de sucesos del proveedor de servicios.
- 8.4.3 Al terminar y recibir el informe de seguimiento/investigación, el representante de la DGAC ingresa toda la información pertinente recibida en la base de datos pertinente. En caso de informes de investigación emitidos por CIAA, el representante de la DGAC se vincula con esa autoridad para la carga necesaria de tales informes a la base de datos, de acuerdo a un procedimiento interno de la DGAC.
- 8.4.4 Donde se considere necesaria una medida administrativa por parte de la DGAC después de la conclusión de un informe de investigación del suceso, el inspector pertinente reenviará tales recomendaciones al Director General de Aeronáutica Civil para su aprobación. En el caso de informes de investigación emitidos por la CIAA, se debe considerar adecuadamente el objetivo de la investigación establecida en el Anexo 13.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

9. CONTACTOS PARA MAYOR INFORMACION

Coordinación Técnica de Seguridad Operacional, teléfono: 6157800 anexo 1195 o al correo electrónico: Seguridad_Operacional@mintc.gob.pe.

Coordinación Técnica Aeronavegabilidad, teléfono: 6157800 anexo 1529 o al correo electrónico: DGACAeronavegabilidad@mintc.gob.pe.

Coordinación Técnica de Operaciones, teléfono: 6157800 anexo 1113 o al correo electrónico: DGACOperaciones@mintc.gob.pe.

APÉNDICE A

PARTE I. CRONOGRAMAS DE NOTIFICACIÓN (EJEMPLO)

	<i>Notificación a la DGAC y la CIAA</i>	<i>Envío del informe obligatorio (Formulario FDG-SOP-001) a la DGAC y a la CIAA</i>
Accidente	Inmediato/lo antes posible	Dentro de 24 horas
Incidente grave	Inmediato/lo antes posible	Dentro de 24 horas
Incidente	<i>Notificación solo a la DGAC</i>	Dentro de 72 horas solo a la DGAC

PARTE II. SUCESOS QUE DEBEN NOTIFICARSE

Nota. — La siguiente lista no incluye accidentes.

Explotador aéreo

- Aterrizajes o intento de aterrizaje en una pista cerrada u ocupada, en una calle de rodaje¹ o pista sin asignar;
- Averías del sistema, fenómenos climáticos, operaciones fuera del envolvente de vuelo aprobado u otros sucesos que podrían haber causado dificultades al controlar la aeronave;
- Averías de más de un sistema en un sistema de redundancia obligatorio para la guía y navegación de vuelo;
- Averías estructurales de la aeronave o desintegraciones del motor, como averías del motor de la turbina no contenida, no clasificada como un accidente;
- Cantidad de combustible que requiere que el piloto declare una emergencia;
- Cuasi colisión que requiere de una maniobra de prevención para evitar una colisión o situación insegura, o cuando una medida de prevención podría haber sido adecuada;
 - *NOTA.- Utilizar el formato de notificación de incidentes ATS, Formulario F-DG-SOP-002, ver apéndice B*
- Despegues interrumpidos en una pista cerrada u ocupada, en una calle de rodaje¹ o pista sin asignar;
- Despegues desde una pista cerrada u ocupada, desde una calle de rodaje¹ o pista sin asignar;
- Eventos que requieren el uso de emergencia de oxígeno por parte de la tripulación de vuelo;
- Falla total para lograr el performance predicho durante el despegue o ascenso inicial;
- Incendios y humo en el compartimiento de pasajeros o de cargamento, o incendios del motor, incluso si tales incendios se extinguieron con agentes extintores;
- Incapacitación en vuelo de la tripulación de vuelo;
- Incursiones en la pista clasificada con gravedad A y B. El *Manual sobre la prevención de incursiones en la pista* (Doc 9870) contiene información sobre las clasificaciones de gravedad;
- Incidentes en el despegue o aterrizaje como entrada corta, prolongación de la pista o salir por los lados de la pista;
- Interferencia ilícita
- Malfuncionamiento múltiple de uno o más sistemas de aeronaves que afectan gravemente la operación de la aeronave;
- Vuelo controlado hacia tierra (CFIT) evitado solo de forma marginal;

- [Comentario: incluir cualquier otro incidente o suceso que puede ser notificado bajo este sistema de notificación obligatoria].

Organización de mantenimiento

- Cualquier defecto/malfuncionamiento/daño a células de aeronave, motores, hélices, componentes o sistemas encontrados durante las actividades de mantenimiento (células de aeronave, motores, componentes) programadas o no programadas de la aeronave, que pueden generar un accidente operacional o incidente grave de la aeronave (si no se rectifica oportunamente);
- [Comentario: incluir cualquier otro incidente o suceso que puede ser notificado por el Estado bajo este sistema de notificación obligatoria].

Explotador del aeródromo

- Avería o malfuncionamiento importante de la iluminación del aeropuerto;
- Daños a la aeronave o al motor, que se generan por contacto o ingestión de objetos extraños (FOD) o suciedad en la pista, calle de rodaje o en plataforma de estacionamiento;
- Excursión en la pista/aterrizaje largo;
- Incursión en la pista;
- Incidentes dentro del límite del aeródromo que implican daños a la aeronave o con posible impacto en la seguridad operacional del movimiento en la superficie de la aeronave;
- [Comentario: incluir cualquier otro incidente o suceso considerado que puede ser notificado por el Estado bajo este sistema de notificación obligatoria].

Proveedor de ANS/CNS

- AIRPROX, con aviso de RA del ACAS (TCAS).
- Cualquier defecto, malfuncionamiento o daño del equipo o sistema relacionado con ANS/CNS, descubierto durante la operación o el mantenimiento del equipo, que podría generar un accidente operacional o incidente grave de la aeronave;
- Cuasi CFIT de la aeronave;
- Entrada no autorizada de espacio aéreo;
- Excursión/aterrizaje largo en la pista (implica las comunicaciones de ATC);
- Incidentes de salidas de nivel de más +- 400 pies;
- Incidentes de pérdida de separación;
- Incursión en la pista (implica las comunicaciones de ATC);
- Cualquier otra deficiencia, defecto o malfuncionamiento relacionados con ANS, notificado al explotador de ANS/CNS (y verificado por este) y que se considere que tiene un impacto en la seguridad operacional de la navegación aérea;
- *NOTA.-Para todas los accidentes/incidentes utilizar el formato de notificación vía AFTN, ver apéndice C*



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

•

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE ACCIDENTE/INCIDENTE

NOTIFICACION DE ACCIDENTE /INCIDENTE

Seguridad Operacional
 Av. Zorritos 1203-Lima 6to. piso
 Lima-Perú
 Email : DGACVigilanciaPeru@mintc.gob.pe
 Tel/Fax: ++51-1-615-7800 Anexo 1529 ó 1113 ó 1195

Número de incidente DGAC

(Uso exclusivo de la DGAC)

Favor de llenar este formulario, imprimirlo y enviarlo a la dirección de arriba indicada o al correo electrónico

1.Tipo de aeronave & serie		2. N° de Matricula		3.Fecha (dd/mm/aa)		4.Hora del suceso UTC		5. Día <input type="checkbox"/> Noche <input type="checkbox"/> Crepúsculo <input type="checkbox"/>		
6.Operador				7.Lugar/Posición/Pista						
8. N° Vuelo	9.Origen	10. Destino		11.Nivel/altitud FL <input type="checkbox"/> ALT/HT <input type="checkbox"/>		12.Velocidad IAS (kt)		13. IFR <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/>	14.ETOPS Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
15.Naturaleza del vuelo						16.Fase de vuelo				
17. Detalles Meteorológicos										
Viento		Nubosidad		Precipitación		Otras condiciones			Estado RWY	
Dir.	Vel. (kt)	Tipo	Alt.	Visibilidad		Turbulencia		Temp (°C)		Cat.
				Km <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/>						
18.Titulo Breve										
19. Descripción del incidente										

Otra información

48.Nombre

49.Cargo

50.Tel.

51. E-mail

52.Firma

53. Fecha (dd/mm/aa)

GUIA PARA EL LLENADO DEL FORMULARIO DE NOTIFICACION DE ACCIDENTE/INCIDENTE

F-DG-SOP-001

1. Generalidades

- 1.1 Los notificadores deben proporcionar la información requerida en la presente NTC. Esto significa que, siempre que sea posible, se debe completar todas las secciones del formulario cuando la información solicitada es pertinente para un determinado accidente/incidente. (La relevancia es un aspecto importante y donde cualquier información solicitada que no es claramente relevante puede ser omitida, por ejemplo los detalles meteorológicos cuando las condiciones meteorológicas no son un factor.)
- 1.2 Cuando un PSA presenta la notificación, cualquier otra información pertinente que no es fácilmente disponible para la persona que prepara el informe inicial deberán ser añadidos por la persona que presenta el informe en nombre del PSA, siempre que sea posible. Alternativamente, cuando esto no es posible en el plazo requerido, la información relevante debe ser presentada como una notificación complementaria.
- 1.3 La evaluación y tratamiento de las notificaciones se facilitan en gran medida mediante el uso de versiones electrónicas suministradas en el sitio web de la DGAC. Sin embargo, esto no siempre es posible, en cuyo caso, de preferencia la notificación debe ser llenada a máquina en tinta color negro o a mano con letra de imprenta.

2. Tipo de avión, de la serie y el operador debe ser llenada para todos los incidentes que impliquen a una aeronave. Proporciona los datos básicos para la identificación.

3. Naturaleza y fase de vuelo se refiere a los acontecimientos durante el vuelo. Proporciona datos de vuelo en apoyo de la narración.

3.1 Descripción de la naturaleza del vuelo:

Pasajeros	Vuelo bajo las RAP 91 y 121 o 135
Carga	Vuelo bajo las RAP 91 y 112 o 121 o 133 o 135
Ferry	Ferry Inicial / vuelo de entrega.
Prueba	Vuelo de control del servicio, expedición o renovación de certificado de aeronavegabilidad, o vuelo experimental
Fotografía	Fotografía aérea o cartografía aérea
Agricultura	Aplicación aérea de fumigación o abono de cultivos, etc.
Entrenamiento	Examen de licencia o chequeo de cualquier habilitación o capacitación.
Negocios	Transporte de personal de la propia compañía o contrato de otra compañía
Privado	Sola para vuelo bajo RAP91
Paracaídas	Llevar paracaidistas para lanzamiento
Remolque	Remolque de planeadores, pancartas, avisos, etc.
Ambulancia	Servicio de emergencia médica, transporte de paciente, respuesta a accidentes
Otros	Especificar

3.2 Descripción de la fase de vuelo

Estacionado	Estacionado en la rampa con la tripulación de vuelo a bordo.
Rodaje	<ul style="list-style-type: none">• Desde el inicio de movimiento (incluyendo retroceso) al inicio de la carrera de despegue• Desde la conclusión del recorrido de aterrizaje a la puerta de la terminal o punto de parar los motores, lo que ocurra más tarde.
Despegue	Desde el inicio de la carrera de despegue hasta el despegue
Ascenso inicial	Desde el despegue hasta la altitud de 1500 pies o cuando la aeronave esta "limpia", lo que ocurra primero.
Ascenso	Desde el final del ascenso inicial hasta el tope de ascenso
Crucero	Desde el tope de ascenso hasta el inicio del descenso incluyendo los ascensos y descensos en ruta.
Descenso	Desde el inicio del descenso hasta una altura de 1500 pies
Espera	Volando en procedimiento de espera en un punto diseñado especialmente para demora de las aeronaves, usualmente asociado con un descenso publicado
Aterrizaje	Desde los 1,500 pies hasta el umbral
Circuito	Volar en un patrón establecido en un punto, que tenga por objetivo retrasar los aviones, por lo general
Acrobático	Acrobacia, maniobras acrobáticas deliberadas
Hover	Despegue y estacionario

4. Detalles Meteorológicos: relacionados al incidente durante el vuelo. Proporciona datos de vuelo en apoyo de la notificación.

5. Descripción del incidente relacionado con todos los eventos.

5.1 Esta debe ser una clara y concisa descripción del accidente/incidente, de preferencia a partir de un breve título que indica el tipo de accidente/incidente. La descripción debe contener detalles de lo ocurrido o lo que se encontró, de cómo se tomó acción inmediata para contener la situación, y cualquier información adicional, comentarios o recomendaciones que se considera puede ayudar a evaluar a posteriori la notificación y / o investigación.

5.2 Siempre que sea posible la descripción debe ser apoyada por los resultados de la investigación posterior y los detalles de cualquier acción tomada por la organización del notificador para evitar que se repita.

APÉNDICE B

NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO

1. Modelo de formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo.
2. Instrucciones para completar el formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo.

1. Modelo de formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO

Para presentar y recibir informes sobre incidentes de tránsito aéreo. En el informe inicial por radio, deberían incluirse los conceptos que aparecen en sombreado.

A — IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE

B — TIPO DE INCIDENTE

AIRPROX / PROCEDIMIENTO / INSTALACIÓN*

Número de incidente DGAC

(Uso exclusivo de la DGAC)

C — EL INCIDENTE

1. Generalidades

- a) Fecha/hora del incidente _____ UTC
- b) Posición _____

2. Aeronave propia

- a) Rumbo y ruta _____
- b) Velocidad verdadera _____ medida en () kt _____ () km/h _____
- c) Nivel y reglaje del altímetro _____
- d) Aeronave en ascenso o descenso
 - () Nivel de vuelo
 - () Ascenso
 - () Descenso
- e) Ángulo de inclinación lateral de la aeronave
 - () Alas en horizontal
 - () Inclinación lateral ligera
 - () Inclinación lateral moderada
 - () Inclinación lateral pronunciada
 - () Invertido
 - () Desconocido
- f) Dirección de la inclinación lateral de la aeronave
 - () Izquierda
 - () Derecha
 - () Desconocida
- g) Restricciones de visibilidad (seleccione tantas como corresponda)
 - () Deslumbramiento
 - () Pilar del parabrisas
 - () Parabrisas sucio
 - () Otra estructura del puesto de pilotaje
 - () Ninguna
- h) Utilización de las luces de la aeronave (seleccione tantas como corresponda)
 - () Luces de navegación
 - () Luces estroboscópicas
 - () Luces de cabina
 - () Luces rojas anticollisión
 - () Luces de aterrizaje/rodaje
 - () Luces de iluminación del empenaje
 - () Otras
 - () Ninguna
- i) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS
 - () Sí, basada en un sistema de vigilancia ATS
 - () Sí, basada en información visual
 - () Sí, basada en otra información
 - () No
- j) Información de tránsito expedida
 - () Sí, basada en un sistema de vigilancia ATS
 - () Sí, basada en información visual
 - () Sí, basada en otra información
 - () No

* Suprima lo que no corresponda.

Formulario F-DG-SOP-002

k) Sistema anticolidión de a bordo — ACAS

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> No instalado | <input type="checkbox"/> Tipo | <input type="checkbox"/> Aviso de tránsito emitido |
| <input type="checkbox"/> Aviso de resolución emitido | <input type="checkbox"/> Aviso de tránsito o aviso de resolución no emitido | |

l) Identificación

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Ningún sistema de vigilancia ATS disponible | <input type="checkbox"/> Identificación | <input type="checkbox"/> Ninguna identificación radar |
|--|---|---|

m) Otras aeronaves avistadas

- | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Sí | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Se avistó la aeronave que no era |
|-----------------------------|-----------------------------|---|

n) Se tomaron medidas de prevención

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sí | <input type="checkbox"/> No |
|-----------------------------|-----------------------------|

o) Tipo de plan de vuelo

IFR/VFR/ninguno*

3. Otras aeronaves

a) Tipo y distintivo de llamada/matricula (si se conocen) _____

b) Si a) se desconoce, describa a continuación

- | | | |
|------------------------------------|---|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ala alta | <input type="checkbox"/> Ala media | <input type="checkbox"/> Ala baja |
| <input type="checkbox"/> Giroavión | | |
| <input type="checkbox"/> 1 motor | <input type="checkbox"/> 2 motores | <input type="checkbox"/> 3 motores |
| <input type="checkbox"/> 4 motores | <input type="checkbox"/> Más de 4 motores | |

Marcas, color u otros detalles

c) Aeronaves en ascenso o descenso

- | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Vuelo horizontal | <input type="checkbox"/> En ascenso | <input type="checkbox"/> En descenso |
| <input type="checkbox"/> Se desconoce | | |

d) Ángulo de inclinación lateral de las aeronaves

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Alas en horizontal | <input type="checkbox"/> Inclinación lateral ligera | <input type="checkbox"/> Inclinación lateral moderada |
| <input type="checkbox"/> Inclinación lateral pronunciada | <input type="checkbox"/> Invertido | <input type="checkbox"/> Desconocido |

e) Dirección de la inclinación lateral de las aeronaves

- | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Izquierda | <input type="checkbox"/> Derecha | <input type="checkbox"/> Desconocida |
|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|

f) Luces utilizadas

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Luces de navegación | <input type="checkbox"/> Luces estroboscópicas | <input type="checkbox"/> Luces de cabina |
| <input type="checkbox"/> Luces rojas anticolidión | <input type="checkbox"/> Luces de aterrizaje/rodaje | <input type="checkbox"/> Luces de iluminación del empenaje |
| <input type="checkbox"/> Otras | <input type="checkbox"/> Ninguna | <input type="checkbox"/> Desconocidas |

* Suprima lo que no corresponda.

- g) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS
 Sí, basada en un sistema de vigilancia ATS Sí, basada en información visual Sí, basada en otra información
 No Se desconoce
- h) Información de tránsito expedida
 Sí, basada en un sistema de vigilancia ATS Sí, basada en información visual Sí, basada en otra información
 No Se desconoce
- i) Medidas de prevención adoptadas
 Sí No Se desconocen

4. Distancia

- a) Distancia horizontal mínima _____
b) Distancia vertical mínima _____

5. Condiciones meteorológicas del vuelo

- a) IMC/VMC*
b) Por encima/por debajo* de las nubes/niebla/calima o entre capas*
c) Distancia vertical desde la nube _____ m/ft* por debajo _____ m/ft* por encima
d) Dentro de nubes/lluvia/nieve/aguanieve/niebla/calima*
e) Volando contra/a espaldas* del sol
f) Visibilidad de vuelo _____ m/km*

6. Cualquier otra información que el piloto al mando considere importante

D — INFORMACIÓN DIVERSA

1. Información relativa a la aeronave que notifica

- a) Matricula de la aeronave _____
b) Tipo de aeronave _____
c) Explotador _____
d) Aeródromo de salida _____
e) Aeródromo del primer aterrizaje _____ Destino _____
f) Notificada por radio u otros medios a _____ (nombre de la dependencia ATS) a las _____ UTC
g) Fecha/hora/lugar donde se ha llenado el formulario _____

* Suprima lo que no corresponda.

2. Cargo, dirección y firma de la persona que presente el informe

- a) Cargo _____
- b) Dirección _____
- c) Firma _____
- d) Número de teléfono _____

3. Cargo y firma de la persona que recibe el informe

- a) Cargo _____
- b) Firma _____

E — INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA FACILITADA POR LA DEPENDENCIA ATS INTERESADA

1. Recepción del informe

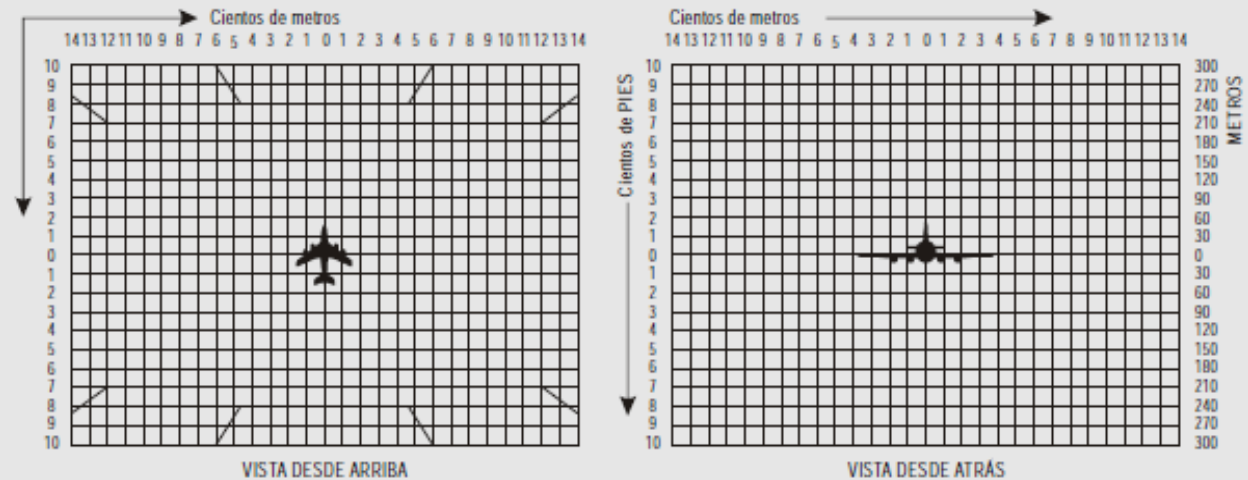
- a) El informe se recibió por AFTN/radio/telefono/otro medio (especificuese)* _____
- b) Informe recibido por _____ (nombre de la dependencia ATS) _____

2. Detalles de las medidas ATS

Autorización, incidente observado (en el sistema de vigilancia ATS/visualmente, advertencia dada, resultado de la encuesta local, etc.)

DIAGRAMAS DE AIRPROX

Señale en el diagrama el paso de otra aeronave con respecto a su propia aeronave, en el diagrama de la izquierda se indicará la vista en planta (desde arriba) y en el de la derecha la vista en elevación (desde atrás), suponiendo que USTED se encuentra en el centro del diagrama en cada caso. Indique el primer avistamiento y la distancia de paso.



Formulario F-DG-SOP-002

* Suprima lo que no corresponda.

2. Instrucciones para completar el formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo

Concepto

- A Identificación de la aeronave que presente el informe.
- B Un informe AIRPROX debería transmitirse inmediatamente por la AFTN.
- C1 Fecha/hora UTC y posición en marcación y distancia de una ayuda para la navegación o en LAT/LONG.
- C2 Información relativa a la aeronave que presente el informe, ponga una marca donde corresponda.
- C2c) Por ejemplo, FL 350/1 013 hPa o 2 500 ft/QNH 1 007 hPa o 1 200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Información relativa a otras aeronaves que intervinieron.
- C4 Distancia a la que se pasó — indique las unidades utilizadas.
- C6 Adjunte las hojas adicionales que necesite. Pueden utilizar los diagramas para indicar las posiciones de las aeronaves.
- D1f) Indique el nombre de la dependencia ATS y fecha/hora en UTC.
- D1g) Fecha y hora en UTC y lugar en el que se completó el formulario.
- E2 Incluya detalles sobre la dependencia ATS, tales como servicio proporcionado, frecuencia de radiotelefonía, códigos SSR asignados y reglaje de altímetro. Utilice el diagrama para indicar la posición de la aeronave y adjunte las hojas adicionales que necesite.

Apéndice C

Formato de notificación vía AFTN, para ser usado en un mensaje AFTN/AMHS.

KK SPLIYAYN
XXXXXX SPXXZTZ [SPIMZRZX]
RAI REPORTE DE ACCIDENTES Y/O INCIDENTE
1. OPERADOR AERONAVE: XXXXXXXX
2. TIPO DE AERONAVE: XXXX
3. MATRICULA DE AERONAVE: XXXXXX
4. NÚMERO DE VUELO: XXXXXX
5. PILOTO AL MANDO: XXXXXXXXX
6. PERSONAS A BORDO: XXX
7. PROCEDENCIA/DESTINO: XXXX/XXXX
8. AEROVIA: XXXXXX
9. DESCRIPCION DEL EVENTO: XXXXXXXX (Ver apéndice A)
10. INFORMACION ADICIONAL: texto claro descripción del evento
XX
XX
XX
XX
11. HORA UTC/Fecha DEL EVENTO: XXXX/DDMMAA
12. APELLIDO/ NOMBRE/LICENCIA DEL
PERSONAL ATS QUE TRANSMITE
EL MENSAJE: CTA XXXXXXXX XXXXX/LIC. XXX
13. RMK: Otra información relevante (WX, nombre
del Jefe de dependencia ATS, etc.)