

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Centro de Investigación y Prevención de Accidentes de Aviación

DINAC R 113

**Requisitos de notificación y reporte de accidentes
e incidentes de aviación**

Aprobado por: Resolución DINAC N° 920/2016

Primera edición
13 Junio 2016

DINAC R 113

Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación

Enmiendas del DINAC R 113			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobada por:

DINAC R 113**Requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación****LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS**

Lista de páginas efectivas			
Detalle	Páginas	Enmienda	Fechas
Preámbulo	VI	Original	Junio 2016
Capítulo 1 Generalidades	1 a 5	Original	Junio 2016
Capítulo 2 Notificación y reporte de sucesos	1 a 3	Original	Junio 2016
Capítulo 3 Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros	1 a 2	Original	Junio 2016
Apéndice 1 Información requerida para notificación inicial de incidentes	1 a 3	Original	Junio 2016
Adjunto A Lista de ejemplos de incidentes graves	1	Original	Junio 2016

ÍNDICE

	Página
CAPÍTULO 1 - GENERALIDADES	
1.1 Aplicación	1
1.2 Definiciones	1
1.3 Autoridad para investigar.....	5
 CAPÍTULO 2 - NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE SUCESOS	
2.1 Notificación de accidentes.....	1
2.2 Notificación en la fase de peligro	1
2.3 Notificación de incidentes.....	2
 CAPÍTULO 3 - PRESERVACIÓN DE LA AERONAVE, SUS CONTENIDOS Y REGISTROS	
3.1 Acceso a una aeronave involucrada en un accidente	1
3.2 Preservación de registros.....	1
3.3 Retención de productos defectuosos y equipos	2
 APÉNDICE 1 - INFORMACIÓN REQUERIDA PARA NOTIFICACIÓN INICIAL DE INCIDENTES	
Incidente en espacio aéreo.....	1
Incidente relacionado con un defecto.....	1
Incidente por malfuncionamiento de una instalación.....	2
Incidente de aeronave.....	2
Incidente por información publicada.....	2
Incidente de aeródromo.....	3
Incidente con mercancías peligrosas, con pájaros u otro incidente.....	3
 ADJUNTO A - LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES.....	
	1

DINAC R 113

PREÁMBULO

La Asamblea de la OACI, mediante la Resolución A29-3 – *Armonización mundial de la reglamentación*, insta a los Estados y grupos de Estados a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Por su parte, el Artículo 26 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que le 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 mencionado.

El DINAC R 113 desarrollado, ha tomado en cuenta las disposiciones de los Anexos 6, 12, 13 y 18, así como las recomendaciones de estandarización y armonización de los Reglamentos establecidas por la OACI.

El DINAC R 113, que prescribe los requisitos de notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación está conformado por los siguientes capítulos:

- **el Capítulo 1 - Generalidades**, que incluye la aplicabilidad del Reglamento DINAC R 113, las definiciones que son utilizadas en este Reglamento y la autoridad para investigar;
- **el Capítulo 2 – Notificación de reportes y sucesos** establece los requisitos para notificar un accidente e incidente; y
- **el Capítulo 3 – Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros**, prescribe los requisitos para el acceso a una aeronave involucrada en un accidente, la preservación de registros y la retención de productos defectuosos y equipos.
- El DINAC R 113 también incluye el **Apéndice 1** relacionado con la información requerida para la notificación inicial de incidentes y el **Adjunto A** que contiene la lista de ejemplos de incidentes graves.

Bibliografía

Doc 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte II – Aviación general internacional - Aviones

Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte III – Operaciones internacionales – Helicópteros

Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo

Anexo 12 – Búsqueda y salvamento

Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Anexo 18 – Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea

Doc 9756 – Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación

Protocolo del área AIG del CMA del USOAP - 2014

Capítulo 1

Generalidades

1.1 Aplicación

1.1.1. Este reglamento establece requisitos para la:

Notificación y reportes de accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5.700 kg cuando éstos son investigados;

Preservación de aeronaves, contenidos de aeronaves y registros de aeronaves después de un accidente, incidente grave e incidente de aeronaves de más de 5.700 kg cuando éstos son investigados; y

Preservación de registros relacionados con un accidente, incidente grave e incidente, de mal funcionamiento de instalaciones, en un espacio aéreo o de información publicada.

Nota.- Para incidentes de aeronaves de 5.700 kg o menos, se procederá de acuerdo con la legislación y reglamentos que haya promulgado el Estado.

1.1.2. Esta parte del reglamento no se aplica a:

- ✓ Giro planeador;
- ✓ Parapentes,
- ✓ Globos cautivos, libres y no tripulados;
- ✓ Cometas;
- ✓ Cohetes no tripulados;
- ✓ Paracaídas; y
- ✓ Alas delta.

1.2 Definiciones

1.2.1. Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

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:

- (i) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - A. hallarse en la aeronave, o
 - B. por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

C. 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

(ii) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

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

(iii) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Actuación humana.- Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeronáuticas

Aeródromo.- Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

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.

Análisis de datos de vuelo.- Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

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.

Avión (aeroplano).- Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Avión grande.- Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es superior a 5.700 kg.

Avión pequeño.- Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es de 5.700 kg o menos.

Autoridad AIG.- designa al organismo que es responsable de la investigación de accidentes e incidentes en el Estado.

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.

CIPAA.- Centro de Investigación y Prevención de Accidentes de Aviación.

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.

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.

Factores contribuyentes.- Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriera, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

Fase de peligro.- Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Incidente.- Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llega a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Incidente en el espacio aéreo.- Significa un incidente que involucra una desviación de, o deficiencias de, los procedimientos o reglas para:

- (i) Evitar una colisión entre aeronaves; o
- (ii) Evitar una colisión entre aeronaves y otros obstáculos cuando una aeronave está siendo provista con un servicio de tránsito aéreo.

Incidente con pájaros.- Significa un incidente donde:

- (i) hay una colisión entre una aeronave y uno o más pájaros; o
- (ii) cuando uno o más pájaros pasan lo suficientemente cerca de una aeronave en vuelo causando alarma al piloto.

Incidente por defecto.- Significa un incidente que involucra una falla o mal funcionamiento de una aeronave o componente de aeronave detectado en vuelo o en tierra.

Incidente por mal funcionamiento de instalaciones.- Significa un incidente que involucra una instalación aeronáutica.

Incidente de información publicada.- significa un incidente que involucra información significativamente incorrecta, inadecuada o confusa o información aeronáutica publicada en una publicación de información aeronáutica (AIP), mapa, carta o de otra manera provista por la operación de una aeronave.

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. En el **Adjunto A** de este reglamento se formula ejemplos de incidentes graves.

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.*

Lesión grave.- Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- (i) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- (ii) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- (iii) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- (iv) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- (v) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- (vi) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Masa máxima.- Masa máxima certificada de despegue.

Mercancías peligrosas.- Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad operacional, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Peso (masa) máximo.- Peso (masa) máximo certificado de despegue.

Personal de operaciones.- Es aquel que participa en las operaciones de aviación y está en condiciones de notificar los accidentes, incidentes graves e incidentes relacionados con la operación de una aeronave que afecte o pueda afectar la seguridad operacional a través de los sistemas de notificación reglamentados. Dicho personal comprende, entre otros, tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelo y personal de plataforma;

Programa estatal de seguridad operacional (SSP).- 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.

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.

1.3 Autoridad para investigar

- 1.3.1. Con arreglo a las disposiciones del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el DINAC R 13, El CIPAA instituirá investigaciones para determinar las circunstancias de los accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5.700 kg cuando éstos son investigados.

Nota.- Para la notificación e investigación de incidentes de aeronaves de 5.700 kg o menos, se procederá de acuerdo con la legislación y reglamentos que haya promulgado el Estado.

- 1.3.2. El CIPAA puede delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, o en el Mecanismo Regional de Cooperación AIG de Sudamérica (ARCM) o en una Organización regional de investigación de accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos.

- 1.3.3. El CIPAA gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en el Anexo 13 y el DINAC R 13. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

La recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;

Si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;

De ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes; y

La redacción del informe final.

- 1.3.4. El CIPAA solicitará a todo Estado involucrado, toda información pertinente relacionada con la investigación.
- 1.3.5. Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. El CIPAA determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.
- 1.3.6. Los proveedores de servicios y explotadores de servicios aéreos involucrados en un accidente, incidente grave o incidente, permitirán a los investigadores del CIPAA acceso inmediato e ininterrumpido a toda información pertinente, a la aeronave y a sus registros.

Capítulo 2:

Notificación y reporte de sucesos

2.1 Notificación de accidentes e incidentes graves

- (a) Todo piloto al mando de una aeronave que esté involucrada en un accidente o, si esa persona está herida seriamente o mortalmente, o si esa aeronave está perdida, el explotador, o propietario o el personal de operaciones, (DOV), notificará el accidente o incidente grave inmediatamente y de forma directa al CIPAA.

Nota: Toda persona que tenga conocimiento de un accidente, incidente grave o incidente, debe notificar de inmediato al CIPAA por el medio más rápido que se disponga.

- (b) La notificación según el Párrafo (a) será de una manera aceptable para el CIPAA y contendrá, hasta donde sea comprobable, la:

Fecha y hora del accidente;

Naturaleza del accidente;

Tipo, nacionalidad y marcas de registro de la aeronave;

Nombre del explotador o del propietario de la aeronave;

Lugar del suceso o localización de la última posición conocida de la aeronave con referencia a un punto geográfico de fácil identificación;

Nombre del piloto al mando de la aeronave;

Tipo de operación;

Último punto de salida de la aeronave;

Próximo punto de aterrizaje previsto de la aeronave;

Descripción de las condiciones del cielo, precipitación, velocidad del viento y visibilidad;

Número de personas a bordo de la aeronave;

Número de tripulantes y pasajeros fallecidos o gravemente heridos como resultado del accidente;

Número de personas fallecidas o gravemente heridas como resultado del accidente que no son tripulantes o pasajeros;

Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas; y

Detalles de daños de la aeronave.

2.2 Notificación en la fase de peligro

Al producirse una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento (RCC) notificará inmediatamente al CIPAA sobre la situación de una aeronave en peligro.

- (i) el incidente involucra un malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o
- (ii) cualquier otro defecto que podría afectar la seguridad operacional de una aeronave que realiza una operación EDTO.

Capítulo 3

Preservación de la aeronave, sus contenidos y registros

3.1 Acceso a una aeronave involucrada en un accidente

- (a) Para preservar la aeronave y sus contenidos después de un accidente, ninguna persona accederá, interferirá con, o removerá una aeronave y sus contenidos que esté involucrada en un accidente salvo que sea autorizada por el CIPAA para ello.
- (b) Para los propósitos de la investigación, el CIPAA podrá acceder, inspeccionar, asegurar o remover, una aeronave o sus contenidos que esté involucrada en un accidente.
- (c) Una persona puede de acuerdo con el Párrafo (d):
- Remover personas o animales de la aeronave o restos; o
 - Proteger la aeronave, restos o contenidos, incluyendo correo, equipaje o carga, de daños posteriores; o
 - Desconectar o desactivar cualquier registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), registrador de datos de vuelo (FDR), o transmisor de localización de emergencia (ELT); o
 - Evitar obstrucción al público o a la navegación aérea donde ninguna alternativa práctica está disponible;
- (d) Cualquier resto de la aeronave, correo, equipaje o cargo removido según el Párrafo (c) deberá:
- Ser movido sólo lo necesario para garantizar su seguridad;
 - Ser mantenido en áreas distintas y separadas para indicar de cual parte de la aeronave ha sido tomada; y
 - Cuando sea posible, hacer diseños, notas descriptivas y fotografías de su posición original y de cualquier marca de impacto significativa.

3.2 Preservación de registros

- (a) El explotador de una aeronave que está involucrada en un accidente, incidente grave o incidente, debe preservar todos los registros, incluyendo todos los medios de grabación para la operación y el mantenimiento de la aeronave, por lo menos 30 días después del accidente, incidente grave o incidente.
- (b) Un proveedor de servicios que esté involucrado en un accidente, incidente grave o incidente:
- De mal funcionamiento de una instalación; o
 - De espacio aéreo; o
 - De información publicada;
- debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del accidente, incidente grave o incidente, por lo menos 30 días después del accidente, incidente grave o incidente.

- (c) Toda persona que esté involucrada en un accidente, incidente grave o incidente de información publicada que involucra responsabilidades con los procedimientos de vuelo instrumental, debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del accidente, incidente grave o incidente por lo menos 30 días después del accidente, incidente grave o incidente.

Nota.- Los registros de accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5.700 kg, serán requeridos por el CIPAA.

3.3 Retención de productos defectuosos y componentes

El titular de un certificado de una organización de mantenimiento aprobada (OMA), organización de diseño u organización de fabricación, debe remitir un reporte de incidente relacionado con un defecto a la Autoridad competente y retener el producto defectuoso por al menos 15 días después de reporte.

Nota.- Los registros de incidentes relacionados con un efecto en aeronaves de más de 5.700 kg, serán requeridos por el CIPAA.

Apéndice 1

Información requerida para notificación inicial de incidentes

(a) Incidente en espacio aéreo.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente en espacio aéreo:

- ✓ Fecha y hora del incidente;
- ✓ Breve descripción de los eventos;
- ✓ Nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
- ✓ Nombre del explotador de la aeronave;
- ✓ Posición y altitud de la aeronave;
- ✓ Nombre del piloto al mando;
- ✓ Fase de vuelo;
- ✓ Efecto sobre el vuelo;
- ✓ Reglas de vuelo según las cuales la aeronave estuvo operando;
- ✓ Punto de salida y destino de la aeronave;
- ✓ Localización, tipo y clase de espacio aéreo y unidad ATS involucrada;
- ✓ cualquier otra información relevante remitida por el piloto involucrado.

(b) Incidente relacionado con un defecto.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente relacionado con un defecto:

- ✓ Fecha y hora en que el incidente fue detectado;
- ✓ Breve descripción de los eventos;
- ✓ Nacionalidad de la aeronave, matrícula y tipo;
- ✓ Nombre del explotador de la aeronave y propietario;
- ✓ Localización de la aeronave, parte o equipo a la hora del incidente;
- ✓ Fase de vuelo;
- ✓ Efecto sobre el vuelo;
- ✓ Punto de salida y destino de la aeronave;
- ✓ Nombre del fabricante de la aeronave, parte o equipo y cuando sea apropiado, el número de la parte, su norma de modificación y la ubicación en la aeronave;
- ✓ Descripción del incidente, sus efectos y cualquier otra información relevante;
- ✓ si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;
- ✓ nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(c) Incidente por malfuncionamiento de una instalación.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente por malfuncionamiento de una instalación:

- ✓ Fecha y hora del incidente;
- ✓ Breve descripción de los eventos;
- ✓ Nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
- ✓ Nombre del explotador de la aeronave;
- ✓ Posición y altitud de la aeronave;
- ✓ Nombre del aeródromo y pista utilizada;
- ✓ Nombre del piloto al mando;
- ✓ Fase de vuelo;
- ✓ Efecto sobre el vuelo;
- ✓ Identificación, tipo, nombre, frecuencia y proveedor de la instalación de telecomunicación aeronáutica involucrada;
- ✓ Si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;
- ✓ Nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(d) Incidente de aeronave.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de aeronave:

- ✓ Fecha y hora del incidente;
- ✓ Breve descripción de los eventos;
- ✓ Nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
- ✓ Nombre del explotador de la aeronave y propietario;
- ✓ Posición y altitud de la aeronave;
- ✓ Fase de vuelo;
- ✓ Si es aplicable, nombre del aeródromo y pista utilizada;
- ✓ Efecto sobre el vuelo;
- ✓ Nombre del piloto al mando;
- ✓ Tipo de la operación realizada;
- ✓ Número de personas a bordo de la aeronave;
- ✓ Nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(e) Incidente por información publicada.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente por información publicada:

- ✓ Fecha y hora en que el incidente fue descubierto;
- ✓ Breve descripción de los eventos;

- ✓ Detalles para identificar la publicación, mapa, carta u otro medio mediante el cual la información o los datos aeronáuticos fueron publicados;
- ✓ Detalles relacionados a la información o datos aeronáuticos que originaron el incidente;
- ✓ Nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(f) Incidente de aeródromo.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de aeródromo:

- ✓ Fecha y hora del incidente;
- ✓ Breve descripción de los eventos;
- ✓ Nombre del aeródromo;
- ✓ Descripción y localización de defecto u obstrucción reportada;
- ✓ Nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(g) Incidente de mercancías peligrosas, con pájaros u otro incidente.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de mercancías peligrosas, pájaros u otro incidente:

- ✓ Fecha y hora del incidente;
- ✓ Breve descripción de los eventos;
- ✓ Nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

Adjunto A

Lista de ejemplos de incidentes graves

1. La expresión “**incidente grave**” se define así en el Capítulo 1:

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.

2. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave.

- a) Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.
- b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
- c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen y Excursión de pista.
- d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
- e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.
- f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
- g) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- h) Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.
- i) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- j) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
- k) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.
- l) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.