

## **CA/SSP No. 002**

Dentro del marco de Programa de Seguridad Operacional del Estado, se les recuerda a los operadores nacionales e internacionales lo siguiente:

1. De conformidad con lo establecido en el RAC OPS 1, RAC OPS 3, RAC 141, RAC 145, RAC ATS, RAC 13, RAC 119, RAC 18, RAC 111, es obligatorio que los operadores informen accidentes, incidentes graves, incidentes u otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la aviación (como defectos/malfuncionamiento/dificultades de servicio) a la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC, a la GVSQ, UNSA o donde corresponda con copia al SSP del Estado.
2. En el Adjunto A de esta circular se incluye la lista de sucesos que deben notificarse (aparte de los accidentes), se deben considerar otros que mencionen sus respectivos manuales. O los que sean obligatorios por parte del operador del Aeropuerto en el que se tengan operaciones.
3. La notificación de los sucesos obligatorios se lleva a cabo mediante el formato obligatorio Rep-SSP-001(página WEB). Todos los informes obligatorios estarán firmados por el signatario autorizado de la organización aprobada y certificada, donde corresponda. Cuando los reportes sean vía telefónica o verbales, la unidad (GVSQ, UNSA, etc.) que recibe el reporte debe llenar el formato para su posterior trámite; incluyendo en la forma, el nombre de la persona que recibió la información.
4. En caso de accidentes e incidentes graves, se debe iniciar una coordinación inmediata con la Unidad de Investigación de Accidentes (UIA) al momento de recibir dicha notificación, para determinar si se debe activar el proceso de investigación independiente.

### **A. PROCESAMIENTO DE INFORMES OBLIGATORIOS**

- 1) Al momento de la recepción de un informe obligatorio, se validará para garantizar que el notificador ha proporcionado toda la información esencial.
- 2) El informe se clasificará entonces en las siguientes categorías:
  - a) accidente;
  - b) incidente grave;
  - c) incidente;
  - d) otro evento de seguridad operacional.
- 3) Luego de la clasificación, el registro del informe se cargará en la base de datos vía ECCAIRS correspondiente con un número de referencia de suceso asignado. (PASOC)

Nota.— La notificación y envío de informes de datos de accidentes e incidentes graves a la OACI es Responsabilidad de Unidad de investigación de accidentes e incidentes.

## **B. CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTE/INCIDENTE GRAVE/INCIDENTE**

- 1) La clasificación de accidente, incidente grave y otro tipo de incidente se basará en las definiciones del RAC13 de Guatemala o la RAC de Definiciones y Abreviaturas.
- 2) Los sucesos que se clasifican como accidentes o incidentes graves deben requerir investigaciones independientes de UIA. En tales casos, la UIA deberá cuando sea factible compartir los resultados del proceso de investigación independiente con la Unidad SSP la cual tomará esto para el desarrollo de medidas de mitigación, recomendaciones o mejora continua, según sea necesario.
- 3) Para los incidentes y otros sucesos (como defectos/malfuncionamientos/dificultades de servicio) que no son el objeto del proceso de investigación independiente del Estado, el representante asignado de la DGAC se vinculará con la parte pertinente para la investigación de seguimiento (unidad de vigilancia designada, UNSA, GVS0, etc.) y envío del Informe necesario, según corresponda.

Para fines de vigilancia, se requiere que todas las empresas envíen un listado de sus incidentes u otros sucesos a la Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional a más tardar el día 20 de febrero 2018. (Tel: 2321-5433)([sspguatemala@dgac.gob.gt](mailto:sspguatemala@dgac.gob.gt))

Esta información debe ser proporcionada según los tiempos establecidos en las regulaciones aplicables, podrá ser motivo de sanción la falta de cumplimiento de la misma.

## ADJUNTO A

### EJEMPLOS DE SUCESOS OBLIGATORIOS QUE DEBEN NOTIFICARSE

*Nota.— La siguiente lista no es exhaustiva y no incluye accidentes. Y deben incluirse cuando apliquen sucesos en rampa con subcontratados.*

#### Operador aéreo

- cuasicolisión que requiere de una maniobra de prevención para evitar una colisión o situación insegura, o cuando una medida de prevención podría haber sido adecuada;
- vuelo controlado hacia tierra evitado solo de forma marginal;
- despegues interrumpidos en una pista cerrada u ocupada, en una calle de rodaje o pista sin asignar;
- despegues desde una pista cerrada u ocupada, desde una calle de rodaje o pista sin asignar;
- aterrizajes o intento de aterrizaje en una pista cerrada u ocupada, en una calle de rodaje o pista sin asignar;
- 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;
- eventos que requieren el uso de emergencia de oxígeno por parte de la tripulación de vuelo;
- averías estructurales de la aeronave o desintegraciones del motor, como averías del motor de la turbina no contenidas, no clasificadas como un accidente;
- malfuncionamiento múltiple de uno o más sistemas de aeronaves que afectan gravemente la operación de la aeronave;
- incapacitación en vuelo de la tripulación de vuelo;
- cantidad de combustible que requiere que el piloto declare una emergencia;
- incursiones en la pista clasificada con gravedad A (Incidente grave en el que estuvo a punto de producirse una colisión). \*

\*Véase la definición de "Incidente" en RAC 13

- incidentes en el despegue o aterrizaje como entrada corta, prolongación de la pista o salir por los lados de la pista;
- 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;
- golpes con aves
- accidentes / incidentes graves con mercancías peligrosas

### **Organización de mantenimiento**

- cualquier defecto/malfuncionamiento/daño a células de aeronave, motores, hélices, componentes o sistemas encontrados durante las actividades de mantenimiento programadas o no programadas de la aeronave, que pueden generar un accidente operacional o incidente grave de la aeronave (si no se rectifica oportunamente);

### **Organizaciones de diseño y fabricación**

- cualquier deficiencia, defecto o malfuncionamiento relacionado con el diseño o la fabricación de productos o
- servicios, encontrados por la organización de diseño/fabricación, o informados a esta, que se considera que garantiza el posible problema de una directriz de aeronavegabilidad de emergencia (EAD), directriz de aeronavegabilidad (AD) o boletín de servicio de alerta (ASB);

### **Operador del aeródromo**

- incursión en la pista (sin implicación de ATC);
- excursión en la pista/aterrizaje largo (sin implicación de ATC);
- avería o malfuncionamiento importante de la iluminación del aeropuerto;
- daños a la aeronave o el motor, que generan el contacto o ingestión de objetos extraños o suciedad en la pista o calle de rodaje;
- 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;

### **Proveedor de ANS/CNS**

- 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;
- entrada no autorizada de espacio aéreo;
- cuasi CFIT de la aeronave;
- incidentes de salidas de nivel de suelo importantes;
- incidentes de pérdida de separación;
- incursión en la pista (implica las comunicaciones de ATC);
- excursión/aterrizaje largo 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;



<b>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</b>		
<b>PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL</b>		
<b>REPORTES OBLIGATORIOS DE ACCIDENTES, INCIDENTES GRAVES, INCIDENTES U OTROS SUCESOS</b>		
Este reporte es obligatorio. Luego de llenar el formulario, sírvase enviarlo directamente a la siguiente dirección: <a href="mailto:sspdgac@dgac.gob.gt">sspdgac@dgac.gob.gt</a>		
Teléfono: +502 23215433		
O entréguelo en la Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional, segundo nivel de la DGAC.		
1. Pista /aeropuerto de ocurrencia:		
2. Modelo y matricula de la aeronave:		
3. Lugar y/o fase de vuelo:		
4. Categoría del vuelo:                      Visual_____                      Instrumentos:_____		
5. Fecha:		
6. Hora:		
7. Operación:                      Nacional_____                      Internacional:_____		
8. Tipo:                      Regular(Itinerado)_____                      No regular_____                      Fumigación_____		
Escuela_____                      Privada_____                      Trabajos Aéreos_____		
Otros_____		
9. Descripción del suceso: Por favor, anote la mayor cantidad posible de información, haga comentarios y sugerencias, incluya operadores, matrículas de unidades etc. De ser necesarios utilice hojas adicionales.		
10. Nombre de la persona que reporta:		
11. Organización:		
12. Teléfono de contacto:		Correo Electrónico:
Forma: Rep-SSP-001		23/10/2017
Revisión: Original		

Autorizado:



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
**DGAC**  
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DESPECHO  
SUPERIOR  
GUATEMALA, C. A.

**Capitán P.A. Carlos Fernando Velásquez Monge**  
Director General  
Dirección General de Aeronáutica Civil

