	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 1 de 20

1. PROPÓSITO.

Guiar a los Controladores, Supervisores y Responsables de Tránsito Aéreo de todas las dependencias ATS del Ecuador, para que realicen las notificaciones o reportes de todos los **Sucesos ATS** y **peligros identificados** que afecten o podrían afectar la Seguridad Operacional en la provisión de los servicios de tránsito aéreo, **así como, de las actividades tendientes al seguimiento de las medias de mitigación aplicadas.**

2. ALCANCE.

Dirección de Navegación Aérea, Oficina de Servicios de Seguridad – OSS, Gestión Nacional de Tránsito Aéreo, Responsables ATM de las Regiones I, II y III, Responsables de las Dependencias de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo a nivel nacional, Supervisores y Controladores de Tránsito Aéreo.

Todos los Controladores y Supervisores de Tránsito Aéreo del Ecuador, serán responsables de **cumplir** con la notificación de todos los sucesos y situaciones de peligros identificados, por medio **del Sistema de Notificación del Ecuador NSSP**, acorde a lo descrito en la presente Circular.

El responsable ATM Nacional, los responsables ATM Regionales, los responsables de Dependencias ATS y el Coordinador SMS, serán responsables de hacer cumplir la presente Circular Técnica, e informarán a través de los canales reglamentarios a la Oficina de Servicios de Seguridad (OSS) de la DNA y a la Gestión Nacional de Tránsito Aéreo, cualquier discrepancia relacionada con la aplicación del mismo.

3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

ATC: Control de Tránsito Aéreo
ATCO: Controlador de Tránsito Aéreo
ATS: Servicios de Tránsito Aéreo
ATM: Gestión de Tránsito Aéreo
DGAC: Dirección General de Aviación Civil del Ecuador
DNA: Dirección de Navegación Aérea
NSSP: [Sistema de Notificación del Ecuador](#)
SMS: Sistema de Gestión de Seguridad Operacional
SSP: Programa de Seguridad Operacional del Estado

4. DOCUMENTACION DE REFERENCIA

- [Resolución Nro. DGAC-YA-2018-0186-R, del 5 de noviembre de 2018, que aprueba el “Sistema de Notificación del Ecuador \(NSSP\)”](#).
- Documento 9859 OACI, “Sistema de Gestión de Seguridad Operacional”.
- Anexo 19 OACI – Gestión de la Seguridad Operacional.
- Anexo 13 OACI – Investigación de Accidentes.

5. MATERIA

5.1 Antecedentes

5.1.1 [La DGAC como parte del proceso de implementación del Programa de Seguridad Operacional \(SSP\), acorde a los lineamientos de la OACI, ha desarrollado e implementado un sistema “en línea” para la notificación de todas aquellas situaciones que afectan o podrían afectar la seguridad operacional de la aviación civil que se desarrolla en nuestro País.](#)

5.1.2 Este sistema de notificación es obligatorio para todos los funcionarios de la DGAC cuyas funciones tienen un componente de riesgo de seguridad operacional (incluidos Controladores de Tránsito Aéreo) y comprende los lineamientos y disposiciones para la notificación de toda situación de peligro identificado, condición latente o suceso/incidente ocurrido en el espacio aéreo y/o aeropuertos del Ecuador, en la que estuvieron involucradas operaciones de aeronaves.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 2 de 20

5.2 Notificación de Sucesos de Seguridad Operacional de los Servicios de Tránsito Aéreo del Ecuador.

El Director de Navegación Aérea como responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de los Servicios de Tránsito Aéreo (SMS), dispone de acceso al sistema NSSP mediante el formulario de notificación **obligatorio** y **voluntario**, específicos a las actividades de los Servicios de Tránsito Aéreo del Ecuador.

Por lo expuesto, el personal de Controladores de Tránsito Aéreo (ATCOs) **debe** efectuar la notificación de los eventos que afecten de manera potencial o directa a la seguridad operacional en el sistema NSSP, acorde a lo establecido en la presente circular técnica.

5.3 Sistema de Notificación del Ecuador NSSP.

El sistema de notificación NSSP ha establecido los siguientes formularios para notificación por parte del ATC:

- **Notificación "ATS":** para uso exclusivo del personal de control de tránsito aéreo a fin de reportar sucesos relacionados con los servicios de tránsito aéreo.
- **Notificación "LHD":** para uso exclusivo del personal de control de tránsito aéreo del centro de control de área Guayaquil, fin reportar sucesos sobre grandes desviaciones de altitud.
- **Notificación "VOLUNTARIA ATS":** para uso del personal de control de tránsito aéreo que voluntariamente desee reportar sucesos ATS que puedan afectar a la seguridad.

5.4 Procedimiento de Reporte.


Para reportar un accidente, incidente, peligro operacional o cualquier suceso ATS, se deberá ingresar en la página institucional:

<http://www.aviacioncivil.gob.ec/>


Y activar la lista de notificaciones mediante el acceso:

- Programa de Seguridad del estado SSP.











The screenshot shows the homepage of the Dirección General de Aviación Civil. The main navigation menu includes 'Servicios' with links to SIPA, SICO, IFIS, SEADAC, and facturación electrónica. The 'Enlaces rápidos' (Quick Links) section contains several items, with 'Programa de Seguridad Operacional SSP' circled in red. Other quick links include 'Escuela Técnica de Aviación Civil', 'Centro de Evaluación Médica', 'Estadísticas de Puntualidad', and 'Tarifas Líneas Aéreas'. The 'Temas Importantes' (Important Topics) section lists 'Biblioteca', 'Noticias', 'Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo', 'Servicios Institucionales', 'Aviación sin Barreras', and 'Compañías de Seguridad autorizadas'. The footer contains 'Contacto Ciudadano', 'Proyecto Personajes Emblemáticos', 'Portal Trámites Ciudadanos', and 'Sistema Nacional de Información (SNI)'.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 3 de 20

Al seleccionar el acceso, se mostrara al usuario una página con los siguientes Iconos:


Dirección General de Aviación Civil

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO
N-SSP

Inicio	Notificación Voluntaria	Notificación Obligatoria	FAQ	Login	Biblioteca
 Notificación RIPO Formulario NSSP-01 Notificación: Reporte de Incidentes y Peligros Operacionales	 Notificación ATS Formulario NSSP-02 Notificación de sucesos de tránsito aéreo	 Notificación IBIS Formulario NSSP-03 Notificación de Impactos de aves	 Notificación AERO Formulario NSSP-04 Notificación de fallas de sistemas o componentes de una aeronave		
 Notificación AVIS Formulario NSSP-05 Notificación de avistamiento de fauna en el aeródromo	 Notificación Libre Formulario NSSP-06 Notificación libre y voluntaria de actividades que podrían afectar a la seguridad	 Notificación LHD Formulario NSSP-07 Notificación de grandes desviaciones de altitud	 Notificación MERC Formulario NSSP-08 Notificación de sucesos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas		
 Notificación ACTIL Formulario NSSP-09 Notificación Obligatoria ACTIL	 Notificación VOL-ATS Formulario NSSP-10 Notificación libre y voluntaria ATS de actividades que podrían afectar a la seguridad				

a) Los Reportes ATC Obligatorios:


- **Notificación ATS**, Formulario NSSP-02, Notificación de sucesos de tránsito aéreo (ANEXO 1).
- **Notificación LHD**, Formulario NSSP-07, Notificación de grandes desviaciones de altitud, para uso del Centro de Control (ANEXO 2).

b) El Reporte ATC Voluntario:

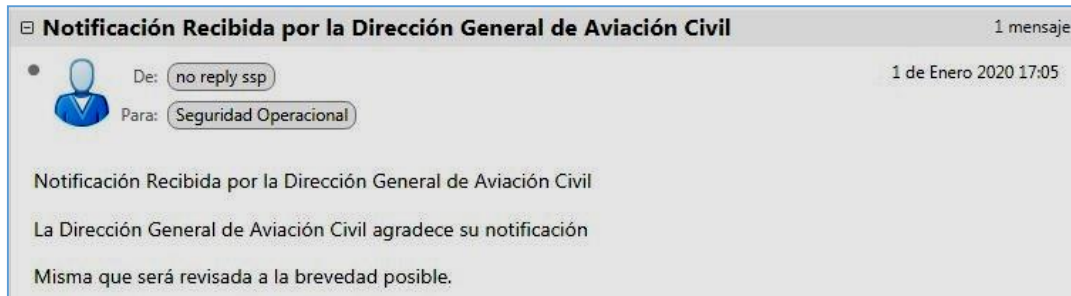
- **Notificación VOL-ATS**, Formulario NSSP-10, Notificación libre y voluntaria ATS de actividades que podrían afectar a la seguridad operacional; o, de eventos que no estén detallados en la lista de notificación obligatoria para los ATS (ANEXO 3).

c) Llenado de los casilleros:

- Los casilleros o ítems son de llenado obligatorio.
- Los ítems de llenado libre que se desconozca la información, están rellenos con cero (0) por default.
- Los ítems predeterminados como por ejemplo: aeródromos, tiene las siglas "ZZZZ" para poder escoger en caso de lugar desconocido.
- Algunos ítems predeterminados tiene la palabra "OTRO". En caso de puntos desconocidos.
- Se podrá adjuntar archivos hasta un máximo de cinco (5) Mb.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 4 de 20


- d) Una vez completado el formulario, hacer clic en el botón **ENVIAR**. El sistema confirmará la recepción de la notificación mediante un mensaje de confirmación al correo electrónico del remitente.



5.5 Notificaciones Obligatorias para los servicios de navegación aérea, instalaciones y servicios de control ATC en tierra.

A continuación se presenta el extracto de la guía de notificación disponible en la página del "Sistema de Notificación del Estado NSSP" (numeral 4):

- Servicios de navegación aérea:
 - Cuasi-colisión (comprende situaciones específicas en las que se observa que una aeronave y otra aeronave/el terreno/un vehículo/una persona o un objeto están demasiado cerca):
 - Reducción de las mínimas de separación.
 - Cuasi-impacto con el suelo sin pérdida de control (cuasi-CFIT).
 - Incursión en pista que haya requerido una maniobra evasiva.
 - Incidentes-potencial de colisión o cuasi-colisión (comprende situaciones específicas que pueden llegar a ser un accidente o una cuasi-colisión si otra aeronave se halla en las inmediaciones):
 - Incursión en pista que no requiere una maniobra evasiva.
 - Salida de pista de la aeronave.
 - Desviación de la aeronave del espacio asignado por el control de tránsito aéreo (ATC).
 - Desviación de la aeronave de la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM):
 - Desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados.
 - Violación del espacio aéreo prohibido, restringido o peligroso.
- Instalaciones y servicios de control ATC en tierra
 - Sucesos específicos de ATM (comprende las situaciones en que se vea afectada la capacidad de prestar servicios de ATM en condiciones de seguridad, incluidas aquellas en las que, por fortuna, no se haya puesto en peligro el funcionamiento de la aeronave en condiciones de seguridad). Se trata de los siguientes sucesos:
 - Incapacidad de prestar servicios de control de tránsito aéreo.
 - Incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia de tránsito aéreo.
 - Falla en los sistemas de comunicación.
 - Falla en los sistemas de vigilancia.
 - Falla en las ayudas para la navegación.
 - Suministro de información significativamente incorrecta, insuficiente o engañosa por parte de fuentes en tierra, por ejemplo, servicio automático de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, manuales, y otros.
 - Altura mínima sobre el terreno inferior a la prescrita.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 5 de 20

- Suministro de datos incorrectos de referencia a la presión (reglaje del altímetro).
- Transmisión, recepción o interpretación incorrectas de mensajes significativos cuando ello provoque una situación peligrosa.
- Interferencia en las Frecuencias de Control de Tránsito, sin fines aeronáuticos.
- Avería de las instalaciones del servicio de tránsito aéreo (ATS).

5.6 **Notificaciones Voluntarias para los servicios de navegación aérea, instalaciones y servicios de control ATC en tierra.**

Para reportar cualquier suceso, peligro o situación peligrosa que podrían representar un potencial peligro operacional de aviación.

6 **CANCELACION**

Esta Circular Técnica deja sin efecto la Circular Técnica SMS 02 – Rev.2 del 16 de enero de 2017 y por lo tanto constituirá el documento oficial que describe los procedimientos de notificación y reporte de sucesos para los controladores de tránsito aéreo.

7 **VIGENCIA**

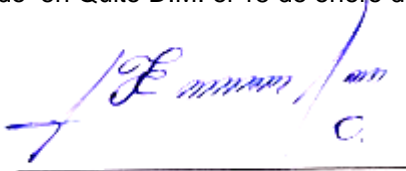
La presente Circular Técnica rige a partir del **31 de enero de 2020**.

8 **ANEXOS**

- 1.- Formulario NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA INCIDENTES ATS.
- 2.- Formulario NOTIFICACIÓN LHD (Para uso del ACC).
- 3.- Formulario NOTIFICACIÓN VOLUNTARIA ATS.
- 4.- INCIDENTES Y PELIGROS OPERACIONALES QUE DEBEN NOTIFICARSE (SSP).

9 **FIRMAS**

Dado en Quito D.M. el 15 de enero de 2020.

f) 


Ing. Juan Soto

Coordinador SMS DNA

Revisado por:

JZ

17/01/2020

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Revisión: 4 Fecha: 31-01-2020 Página: 6 de 20

ANEXO 1.- Formulario NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA INCIDENTES ATS.

Formulario ATS, para notificar sucesos o eventos relacionados con la provisión de los servicios de tránsito aéreo, que afectaron o podrían afectar las operaciones.

Notificación ATS

Datos del Notificante

Nombre y Apellido:

E-mail: Teléfono:

Posición o actividad durante el suceso:

- Clearance Delivery
- APP Procedimientos
- ATC Ejecutivo
- Control Terrestre
- APP Vigilancia
- ATC Planificador
- Control de Aeródromo
- ACC Vigilancia
- Entrenamiento
- Supervisión de Aeródromo
- APIS
- Otro

[Ingrese otra posición...](#)

Información del suceso

Fecha y Hora	Lugar del Suceso	Condiciones ambientales y meteorológicas	
Día / Mes / Año (UTC): <input type="text"/>	Aeródromo: <input type="text"/>	Condiciones MET: <input type="text"/>	Fenómeno MET: <input type="text"/>
Hora (UTC): <input type="text"/>	RadioAyuda: <input type="text"/>	Visibilidad: <input type="text"/>	RVR: <input type="text"/>
Waypoint: <input type="text"/>		Servicios ATS:	
Ruta / Aerovía: <input type="text"/>		Dependencia ATS: <input type="text"/>	Espacio Aéreo: <input type="text"/>
Separación		Tipo de Incidente:	
Horizontal (NM): <input type="text"/>	Vertical (ft): <input type="text"/>	<input type="radio"/> AIRPROX <input type="radio"/> Comunicaciones <input type="radio"/> Procedimientos <input type="radio"/> Interfaz Hombre - Máquina <input type="radio"/> Instalación <input type="radio"/> Otro	

[Ingrese otra opción.](#)

Aeronave 1

Identificación (Matrícula / Num Vuelo): <input type="text"/>	Aeródromo Salida: <input type="text"/>
Operador: <input type="text"/>	Aeródromo Destino: <input type="text"/>
Tipo de aeronave: <input type="text"/>	Altitud / Nivel de Vuelo: <input type="text"/>

Fase de Vuelo:

<input type="radio"/> Estacionado	<input type="radio"/> Despegue
<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Aproximación
<input type="radio"/> Puesta en marcha	<input type="radio"/> Ataraje
<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Espera
<input type="radio"/> Despegue	<input type="radio"/> Circuito de tránsito
<input type="radio"/> Aterrizaje	<input type="radio"/> Rompique
<input type="radio"/> Cruce	<input type="radio"/> Otro

[Ingrese otra opción...](#)

Aeronave 2

Identificación (Matrícula / Num Vuelo): <input type="text"/>	Aeródromo Salida: <input type="text"/>
Operador: <input type="text"/>	Aeródromo Destino: <input type="text"/>
Tipo de aeronave: <input type="text"/>	Altitud / Nivel de Vuelo: <input type="text"/>


Fase de Vuelo:


<input type="radio"/> Estacionado	<input type="radio"/> Despegue
<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Aproximación
<input type="radio"/> Puesta en marcha	<input type="radio"/> Ataraje
<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Espera
<input type="radio"/> Despegue	<input type="radio"/> Circuito de tránsito
<input type="radio"/> Aterrizaje	<input type="radio"/> Rompique
<input type="radio"/> Cruce	<input type="radio"/> Otro


[Ingrese otra opción...](#)

Descripción del Suceso [Adjuntar Archivo](#)

Describa el suceso con el mayor detalle posible, incluya aquellos aspectos que usted considere relevantes, o aquellos factores presumiblemente fueron la causa del evento o suceso.

 Dirección General de Aviación Civil del Ecuador
 Programa estatal de seguridad operacional - SSP

 Buenos Aires De-53 y Av. 10 de Agosto
 Quito - Ecuador
 ☎ (593) 2-947400 Ext: 4830

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Revisión: 4 Fecha: 31-01-2020 Página: 7 de 20

ANEXO 2.- Formulario NOTIFICACIÓN LHD (Para uso del ACC).

Formulario LHD

Notificación LHD

Datos del Notificante

Nombre y Apellido:	Licencia ATC:
<input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>
E-mail:	Teléfono:
<input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>

Información del suceso

Fecha y Hora	Lugar del Suceso	Condiciones ambientales y meteorológicas
Día / Mes / Año (UTC): <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Ruta / Aerovía: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Condiciones MET: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>
Hora (UTC): <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Distancia entre las 2 aeronaves: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Visualizado en SSR: <input type="radio"/> SI <input type="radio"/> NO
<p style="font-size: x-small; margin: 0;">Para el sistema NSSP es importante contar con la mayor cantidad de información del suceso, con el fin de identificar situaciones que afectan la seguridad operacional.</p>		FL Autorizado: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>
		Tiempo estimado en el FL incorrecto(segundos): <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>

Aeronave 1

Identificación (Matrícula / Num Vuelo): <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Aeródromo Salida: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>
Operador: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Aeródromo Destino: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>
Tipo de aeronave: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	
Registro: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	
Modelo: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	

Aeronave 2

Identificación (Matrícula / Num Vuelo): <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Aeródromo Salida: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>
Operador: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Aeródromo Destino: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>
Tipo de aeronave: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	
Registro: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	
Modelo: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	


Después de restaurada la desviación

Latitud: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	El FL final cumplió con las tablas de cruceo del ANEXO 2: <input type="radio"/> SI <input type="radio"/> NO
Longitud: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	Carga de Trabajo: <input type="radio"/> Ligera <input type="radio"/> Pesada
Nivel de Vuelo Observado o Reportado: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	<input type="radio"/> Mediana
Fuente de Información: <input type="radio"/> Mado <input type="radio"/> S <input type="radio"/> Piloto	Causas de la Desviación: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>
Otro: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>	

Descripción del Suceso Adjuntar Archivo

Describe el suceso con el mayor detalle posible, incluye aquellos aspectos que usted considere relevantes, o aquellos factores presuntamente fueron la causa del evento o suceso.

Dirección General de Aviación Civil del Ecuador Programa estatal de seguridad operacional - SSP	Suamos Aires De-55 y Av. 10 de Agosto Quito - Ecuador (593) 2-947400 Ext: 4830
--	--

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 8 de 20

ANEXO 3.- Formulario NOTIFICACIÓN VOLUNTARIA ATS.

Formulario de Notificación Voluntaria ATS

1. Datos de del Notificante

Nombre y Apellido: E-mail:


Teléfono:



2. Detalle de la Ocurrencia


Lugar: Prov. Serv./Oper. Aéreo:

Fecha: Hora UTC:

Descripción Narrativa:

 Dirección General de Aviación Civil del Ecuador
Programa estatal de seguridad operacional - SSP

 Buenos Aires Oe-53 y Av. 10 de Agosto
Quito - Ecuador
 (593) 2-947400 Ext: 4830

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 9 de 20

ANEXO 4

INCIDENTES Y PELIGROS OPERACIONALES QUE DEBEN NOTIFICARSE (SSP).

Nota 1.- El contenido de este anexo ha sido tomado de la página web del “Sistema de Notificación del Estado NSSP” (pestaña “FAQ” - sub pestaña “anexo A”).

Nota 2.- Para las notificaciones obligatorias que competen a los ATS, los Controladores y Supervisores ATC, se guíaran por lo indicado en el numeral 4 del presente anexo.

Nota 3.- Los numerales restantes pueden ser considerados como referencia para las notificaciones voluntarias emitidas por parte de los ATS.

Notificación:

Los eventos que deben reportarse obligatoriamente son aquellos en los que la seguridad de la operación estuvo o pudo estar en peligro o que pudieran haber dado lugar a condiciones inseguras.

Si, a juicio de la persona que reporta, un evento que no haya afectado a la seguridad de la operación pudiese crear peligro en el caso probable de repetirse en condiciones diferentes, deberá notificarlo.

La lista abarca los siguientes aspectos: Operaciones de vuelo de las aeronaves, elementos técnicos de las aeronaves, mantenimiento y reparación de la aeronave, servicios de navegación aérea, instalaciones, servicios de control ATC en tierra y aeródromos e instalaciones aeroportuarias.

1. OPERACIONES DE VUELO DE LAS AERONAVES.

1.1. Funcionamiento de la aeronave.

1.1.1. Maniobras Evasivas:

- Riesgo de colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto o una situación insegura cuando habría correspondido una acción evasiva. Maniobra evasiva necesaria para evitar una colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto.
- Maniobra evasiva para evitar otras situaciones inseguras.

1.1.2 Incidentes de despegue o aterrizaje, incluidos aterrizajes preventivos o forzosos. Incidentes tales como aterrizajes demasiado cortos, demasiado largos o fuera de pista.

1.1.3 Despegue, abortaje de despegue, aterrizajes o aterrizajes frustrados en una pista cerrada, ocupada o incorrecta.

1.1.4 Incursiones en la pista.


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

1.1.6 Incapacidad de lograr los resultados previstos durante el despegue o el ascenso inicial.


1.1.7 Cantidad críticamente baja de combustible o incapacidad de transferir combustible o de utilizar la cantidad total de combustible utilizable.

1.1.8 Pérdida de control (incluida la pérdida parcial o temporal de control) por cualquier causa.

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

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 10 de 20

- 1.1.10 Aproximación frustrada que provoque una situación peligrosa o potencialmente peligrosa.
- 1.1.11 Desviación significativa involuntaria de la velocidad aerodinámica, de la ruta o de la altitud previstas (más de 300 pies) por cualquier causa.
- 1.1.12 Descenso por debajo de la altura/altitud de decisión o altura/altitud mínima de descenso sin la referencia visual necesaria.
- 1.1.13 Pérdida de conciencia de la posición real o de la posición en relación con otra aeronave.
- 1.1.14 Falla en la comunicación entre la tripulación de vuelo (CRM) o entre la tripulación de vuelo y otro personal aeronáutico (tripulación de cabina, ATC, técnicos).
- 1.1.15 Aterrizaje duro (aterrizaje que requiera una inspección por aterrizaje duro).
- 1.1.16 Superación de los límites de masa y centrado.
- 1.1.17 Reglaje incorrecto del altímetro.
- 1.1.18 Programación incorrecta, ingreso erróneo de datos en el equipo utilizado para los cálculos de navegación o uso de datos incorrectos.
- 1.1.19 Recepción o interpretación incorrecta de mensajes radiotelefónicos.
- 1.1.20 Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones significativas sobre la alimentación o la distribución del combustible.
- 1.1.21 Salida no intencionada de una aeronave de la plataforma y calle de rodaje.
- 1.1.22 Colisión entre una aeronave y otra aeronave, vehículo u otro objeto en tierra.
- 1.1.23 Accionamiento incorrecto o inadvertido de cualquier mando.
- 1.1.24 Incapacidad de lograr la configuración prevista de la aeronave en cualquier fase de vuelo (por ejemplo, tren de aterrizaje y sus compuertas, slats, estabilizadores, flaps, etc.).
- 1.1.25 Vibración anormal.
- 1.1.26 Activación de cualquier sistema primario de alarma asociado a una maniobra de la aeronave como, por ejemplo, aviso de configuración, aviso de pérdida de sustentación (stick shaker), aviso de exceso de velocidad, y otros, a menos que: la tripulación haya determinado concluyentemente que la indicación era falsa, siempre que la falsa alarma no provoque dificultades o peligro por la respuesta de la tripulación ante el aviso, o funcione a efectos de entrenamiento o de prueba.
- 1.1.27 Aviso GPWS/TAWS cuando:
- La aeronave se acerque a tierra más de lo previsto, o el aviso se produce en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) o por la noche y se establece que ha sido generado por una velocidad elevada de descenso (modo 1), o el aviso se debe a una falla en la selección del tren o en la configuración de flaps para aterrizaje en el punto adecuado de la aproximación (modo 4), o
 - Cualquier dificultad o peligro se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso como, por ejemplo, una posible reducción de la distancia de otro tránsito. Esto puede incluir avisos de cualquier modo o tipo, es decir, aviso genuino, perturbación o falsa alarma.
 - Aviso GPWS/TAWS en caso de dificultad o peligro que se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso.
- 1.1.28 Avisos de resolución (RA) ACAS, TCAS.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Revisión: 4 Fecha: 31-01-2020 Página: 11 de 20

1.2 Emergencias

- 1.2.1 Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicas o nocivas, aunque se haya extinguido el incendio.
- 1.2.2 Utilización de cualquier procedimiento no habitual por la tripulación de vuelo o de cabina en una situación de emergencia cuando:
- El procedimiento existe pero no se utiliza.
 - No existe procedimiento establecido.
 - El procedimiento existe pero es incompleto o inadecuado.
 - El procedimiento es incorrecto.
 - Se utiliza un procedimiento incorrecto.
- 1.2.3 Aplicación inadecuada de cualquier procedimiento destinado a su utilización en caso de emergencia, incluso cuando se utilice para mantenimiento, entrenamiento o prueba.
- 1.2.4 Un suceso que dé lugar a una evacuación de emergencia.
- 1.2.5 Despresurización.
- 1.2.6 Utilización de equipos o procedimientos de emergencia prescritos en la situación de que se trate.
- 1.2.7 Un suceso que dé lugar a una declaración de emergencia (Mayday o Pan).
- 1.2.8 Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas todas las puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento, entrenamiento o prueba.
- 1.2.9 Sucesos que exijan el uso del oxígeno de emergencia por cualquier miembro de la tripulación.

1.3 Incapacidad de la tripulación


- 1.3.1 Incapacidad de cualquier miembro de la tripulación de vuelo, incluso si se produce antes de la salida, si se considera que podría haber dado lugar a una incapacidad después del despegue.
- 1.3.2 Incapacidad de cualquier miembro de la tripulación de cabina que le impida cumplir sus obligaciones esenciales en caso de emergencia.

1.4 Lesiones

Sucesos que hayan provocado o pudieran haber provocado lesiones significativas en los pasajeros o la tripulación, pero que no se consideren notificables como accidentes.

1.5 Meteorología

- 1.5.1 Rayo que provoque daños en la aeronave, la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.
- 1.5.2 Granizo que provoque daños en la aeronave, la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.
- 1.5.3 Turbulencia grave que cause lesiones a los ocupantes o que requiera una inspección de la aeronave, por encuentro con turbulencia.
- 1.5.4 Encuentro con wind shear.
- 1.5.5 Hielo que provoque dificultades de manejo, daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 12 de 20

1.6 Sucesos de seguridad aérea (security), siempre que hayan tenido efectos en la seguridad operacional.

- 1.6.1 Piratería aérea, incluida una amenaza de bomba o un secuestro.
- 1.6.2 Dificultad en controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados.
- 1.6.3 Descubrimiento de un polizón.

1.7 Otros sucesos

- 1.7.1 Repetición con excesiva frecuencia de un tipo específico de suceso que, de forma aislada, no se consideraría digno de ser notificado, pero que constituye un peligro potencial debido a su frecuencia.
- 1.7.2 Colisión con aves que provoque o no daños en la aeronave, la pérdida o mal funcionamiento de un componente/sistema.
- 1.7.3 Turbulencias de estela.
- 1.7.4 Otro suceso de cualquier tipo que se considere que ha puesto o podría haber puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes a bordo o en tierra.

2. ELEMENTOS TÉCNICOS DE LA AERONAVE.


2.1. Estructura

- Daño en un elemento estructural principal que no haya sido diseñado para tolerar daños (elemento de vida útil limitada). Los elementos estructurales principales son los que contribuyen significativamente a soportar las cargas de vuelo de tierra y de presurización y cuyo fallo podría provocar un fallo catastrófico de la aeronave.
- Daño o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural principal que haya sido diseñado para tolerar daños.
- Daño o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural cuyo fallo podría reducir la rigidez estructural hasta el punto de no alcanzarse los márgenes necesarios de flameo, divergencia o inversión de los mandos.
- Daño o defecto de un elemento estructural que pueda provocar la liberación de elementos de masa susceptibles de lesionar a los ocupantes de la aeronave.
- Daño o defecto de un elemento estructural que pueda poner en peligro el correcto funcionamiento de los sistemas.
- Pérdida de cualquier parte de la estructura de la aeronave en vuelo.

2.2. Sistemas

Se proponen los siguientes criterios genéricos aplicables a todos los sistemas:


- 2.2.1 Pérdida, mal funcionamiento o defecto significativo de cualquier sistema, subsistema o conjunto de equipos cuando no se puedan efectuar de manera satisfactoria los procedimientos normales de funcionamiento, maniobras, etc.
- 2.2.2 Incapacidad de la tripulación para controlar el sistema; por ejemplo:
 - Acciones no solicitadas.
 - Respuesta incorrecta o incompleta, incluida la limitación de movimiento o rigidez.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 13 de 20

- Avería o desconexión mecánica.
- Apagado, parada o mal funcionamiento de un motor.
- Exceso de velocidad o sobrerégimen significativo que no se pueda controlar de cualquier componente rotatorio de alta velocidad (por ejemplo, APU, arranque neumático, turboventilador, turbina de motor, hélice o rotor).
- Avería o mal funcionamiento de cualquier pieza de un motor o grupo motor que provoque uno o más de los sucesos siguientes:
 - ✓ Fallos no contenidos de componentes y proyección de restos de piezas.
 - ✓ Incendio interno o externo fuera de control o liberación de gas caliente.
 - ✓ Empuje en una dirección distinta de la ordenada por el piloto.
 - ✓ Avería o funcionamiento inadvertido del sistema de la reversa.
 - ✓ Incapacidad de controlar la potencia, el empuje o las revoluciones por minuto.
 - ✓ Fallo en la estructura de soporte del motor.
 - ✓ Pérdida parcial o completa de una parte importante del grupo motor.
 - ✓ Emanaciones visibles o concentraciones de productos tóxicos suficientemente densas para incapacitar a la tripulación o a los pasajeros.
 - ✓ Incapacidad de apagar un motor con procedimientos normales.
 - ✓ Incapacidad de volver a arrancar un motor útil.
 - ✓ Pérdida, cambio u oscilación de empuje o potencia no comandados que estén clasificados como pérdida de control de empuje o potencia: en una aeronave monomotor, o cuando se consideren excesivos para una determinada utilización, o cuando puedan afectar a más de un motor en una aeronave multimotor, sobre todo en el caso de una aeronave bimotor, en una aeronave multimotor en que se utilice el mismo o parecido tipo de motor en el caso en el que el suceso se considerase peligroso o crítico.
- Cualquier defecto que provoque la retirada de una pieza de vida útil limitada antes de la terminación de la vida útil completa de la pieza.
- Otro suceso de cualquier tipo que se considere que ha puesto o podría haber puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes a bordo o en tierra.
- Defectos de origen común que podrían dar lugar a una tasa de parada en vuelo tan alta que existe la posibilidad de parada de más de un motor en un mismo vuelo.
- No funcionamiento del limitador o del dispositivo de control del motor una vez accionado o su funcionamiento accidental.
- Superación de los parámetros del motor.
- Daños producidos por objetos extraños.

2.2.3 Aire acondicionado y ventilación

- Pérdida completa de la refrigeración para la aviónica.
- Despresurización

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Revisión: 4 Fecha: 31-01-2020 Página: 14 de 20

2.2.4 Sistema de vuelo automático

- Falla del sistema de vuelo automático.
- Dificultad significativa notificada de la tripulación de controlar la aeronave por razones relacionadas al funcionamiento del sistema de vuelo automático.
- Avería de cualquier dispositivo de desconexión del sistema de vuelo automático.
- Cambio no controlado del modo de vuelo automático.

2.2.5 Comunicaciones

- Fallo o defecto del sistema de anuncios a los pasajeros que provoque la pérdida o la falta de audio de la comunicación con los pasajeros.
- Pérdida total de comunicación durante el vuelo.

2.2.6 Sistema eléctrico

- Pérdida de un sistema de distribución de electricidad (corriente alterna o corriente continua).
- Pérdida total o pérdida de más de un sistema de generación de electricidad.
- Avería del sistema auxiliar (de emergencia) de generación de electricidad.

2.2.7 Puesto de pilotaje, cabina y carga.


- Pérdida de control del reglaje del asiento del piloto durante el vuelo.
- Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidos el sistema de señales de evacuación de emergencia, todas las puertas de salida, las luces de emergencia, y otras.
- Pérdida de capacidad de retención del sistema de carga.

2.2.8 Sistema de protección contra incendios

- Avisos de incendio, salvo aquellos cuya falsedad se confirme inmediatamente.
- Avería o defecto no detectados del sistema de detección o protección contra incendios o humo que pueda provocar la pérdida o reducción de la detección o protección contra incendios.
- Falta de aviso en caso de humo o incendio real.

2.2.9 Mandos de vuelo

- Asimetría de las superficies de hipersustentación, aletas auxiliares, reductoras de sustentación, y otras.
- Limitación de movimientos, rigidez o respuesta insuficiente o tardía en el funcionamiento de sistemas primarios de mandos de vuelo o sus sistemas asociados de compensación y bloqueo.
- Accionamiento incontrolado de superficies de los mandos de vuelo.
- Vibración de superficie de los mandos de vuelo percibida por la tripulación.
- Avería o desconexión mecánica de los mandos de vuelo.
- Interferencia significativa con el control normal de la aeronave o deterioro de la aeronavegabilidad.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Revisión: 4 Fecha: 31-01-2020 Página: 15 de 20

2.2.10 Sistema de combustible

- Mal funcionamiento del sistema de indicación de la cantidad de combustible que provoque la pérdida total o una indicación errónea de la cantidad de combustible a bordo.
- Fuga de combustible que dé lugar a una pérdida importante, peligro de incendio o contaminación significativa.
- Mal funcionamiento o defectos del sistema de vaciado rápido de combustible en vuelo que provoque pérdida accidental de cantidades significativas, peligro de incendio, contaminación peligrosa del equipo de la aeronave o imposibilidad de realizar un vaciado rápido de combustible en vuelo.
- Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones significativas en el abastecimiento o la distribución del combustible.
- Incapacidad de transferir o utilizar la cantidad total de combustible utilizable.

2.2.11 Hidráulica

- Pérdida de un sistema hidráulico (solo EDTO).
- Avería de funcionamiento del sistema de aislamiento.
- Pérdida de más de un circuito hidráulico.
- Avería del sistema hidráulico auxiliar.

2.2.12 Sistema de detección o protección antihielo


- Pérdida o menor rendimiento no detectados del sistema antihielo y de descongelación.
- Pérdida de más de un sistema de calefacción.
- Incapacidad de conseguir una descongelación simétrica de las alas.
- Acumulación anormal de hielo que repercuta significativamente en el rendimiento o maniobrabilidad.
- Efectos significativos en la visibilidad de la tripulación.

2.2.13 Sistemas de indicación, aviso y grabación

- Mal funcionamiento o defecto de cualquier sistema de indicación cuando la posibilidad de indicaciones significativamente erróneas a la tripulación pueda dar lugar a una acción incorrecta de la tripulación en un sistema esencial.
- Pérdida de la función de alarma roja en un sistema.
- En pantallas de cristal: pérdida o mal funcionamiento de más de un computador o unidad de visualización relacionados con la función de aviso o visualización.

2.2.14 Tren de aterrizaje, frenos y neumáticos

- Incendio de los frenos.
- Pérdida significativa de la capacidad de frenado.
- Frenado asimétrico que provoque una desviación significativa de la trayectoria.
- Avería del sistema de extensión de caída libre del tren de aterrizaje (incluso en pruebas periódicas).

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Revisión: 4 Fecha: 31-01-2020 Página: 16 de 20

- Despliegue o repliegue no deseados del tren de aterrizaje o de sus puertas.
- Reventón de uno o más neumáticos.

2.2.15 Sistemas de navegación (incluido el sistema de aproximaciones de precisión) y sistemas de datos aeronáuticos.

- Pérdida total o fallos múltiples del equipo de navegación.
- Avería o fallos múltiples del equipo de datos aeronáuticos.
- Indicación errónea significativa.
- Errores de navegación significativos debidos a datos incorrectos o a un error en la codificación de la base de datos.
- Desviaciones laterales o verticales inesperadas que no hayan sido causadas por el piloto.
- Problemas con las instalaciones de tierra que produzcan errores significativos de navegación no asociados al cambio del sistema de navegación por inercia al sistema de radionavegación.

2.2.16 Oxígeno en una aeronave presurizada

- Pérdida del suministro de oxígeno en el puesto de pilotaje.
- Pérdida de suministro de oxígeno a un número significativo de pasajeros (más del 10 por ciento), incluso si se detecta en ejercicios de mantenimiento, formación o prueba.


2.2.17 Sistema de aire comprimido

- Fuga de aire comprimido caliente que dé lugar a un aviso de incendio o daño estructural,
- Pérdida de todos los sistemas de aire comprimido,
- Avería del sistema de detección de fugas de aire comprimido.

2.2.18 Hélices y transmisiones

Fallo o mal funcionamiento de una pieza de la hélice o del grupo motor que produzca una o varias de las consecuencias siguientes:

- Un exceso de velocidad de la hélice.
- La aparición de una resistencia excesiva.
- Un empuje en la dirección opuesta a la ordenada por el piloto.
- El desprendimiento de la hélice o de una parte importante de la hélice.
- Un fallo que produzca un desequilibrio excesivo.
- El movimiento no intencionado de las palas de la hélice por debajo de la posición mínima de paso prescrita en vuelo.
- Incapacidad de poner en bandera la hélice.
- Incapacidad de operar un cambio en el paso de la hélice.
- Un cambio no controlado en el paso de la hélice.
- Un par motor o una fluctuación de velocidad no controlados.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Revisión: 4 Fecha: 31-01-2020 Página: 17 de 20

- El desprendimiento de piezas de baja energía.

2.2.19 Rotores y transmisión

- Daño o defecto del dispositivo adicional o de la caja de transmisión del rotor principal que pueda provocar la separación en vuelo del conjunto del rotor o mal funcionamiento del control del rotor.
- Daño en el rotor de cola, la transmisión o los sistemas equivalentes.

2.2.20 Unidad de potencia auxiliar (APU)

- Parada o fallo del APU cuando es necesario que esté disponible para efectuar las operaciones (EDTO, MEL).
- Incapacidad de apagar el APU.
- Exceso de velocidad en el APU.
- Incapacidad de poner en marcha el APU cuando sea necesario por razones operativas.

2.3 Factores humanos


Cualquier incidente en el que una característica o condición inadecuada del diseño de la aeronave pudiera haber inducido a un error humano de uso que pueda contribuir a provocar un peligro o catástrofe.

2.4 Otros sucesos

- 2.4.1 Cualquier incidente en el que una característica o inadecuado diseño de la aeronave pudiera haber inducido a un error de uso que pueda contribuir a provocar un peligro o catástrofe.
- 2.4.2 Un suceso que no se considere notificable normalmente (por ejemplo, accesorios y equipo de cabina, sistemas de agua), cuando las circunstancias hayan puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes.
- 2.4.3 Cualquier otro suceso que pueda poner en peligro la aeronave, o afectar a la seguridad de sus ocupantes o de personas o bienes que se encuentren cerca de la aeronave o en tierra.

3. MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LA AERONAVE.

- 3.1 Montaje incorrecto de piezas o componentes de la aeronave detectado durante una inspección o procedimiento de prueba no destinado a ese propósito específico.
- 3.2 Fuga de aire comprimido caliente que provoque un daño estructural.
- 3.3 Cualquier daño o deterioro (roturas, grietas, corrosión, exfoliación, desajuste, etc.), cualquiera que sea su causa (como flameo, pérdida de rigidez o fallo estructural), de:
- La estructura principal o un elemento de la estructura principal (tal como se defina en el Manual de reparaciones del fabricante), cuando el daño o deterioro supere los límites admisibles especificados en dicho manual y requiera una reparación o una sustitución parcial o total del elemento.
 - La estructura secundaria que, consiguientemente, haya dañado o pueda haber dañado la aeronave.
 - El motor, la hélice o el sistema rotor de un helicóptero.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 18 de 20

- 3.4 Avería, mal funcionamiento, defecto, daño o deterioro de cualquier sistema o equipo detectado tras la verificación de conformidad con una directiva de aeronavegabilidad u otro requisito obligatorio de una autoridad reglamentaria cuando:
- Se detecte por primera vez por un organismo competente en materia de conformidad.
 - En posteriores verificaciones de conformidad se superen los límites admisibles indicados en las instrucciones o no se hayan publicado procedimientos de reparación/rectificación.
- 3.5 Fallo en el funcionamiento de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento o ensayo.
- 3.6 No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos de mantenimiento prescritos.
- Productos, piezas, aparatos y materiales de origen desconocido o sospechoso.
 - Datos de mantenimiento engañosos, incorrectos o insuficientes que puedan inducir a errores de mantenimiento.


4. SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE CONTROL ATC EN TIERRA.

Este capítulo recoge los sucesos de los servicios de navegación aérea que presentan un riesgo real o potencial para la seguridad del vuelo, o que pueden poner en peligro la prestación de servicios de navegación aérea.

No excluye la notificación de cualquier suceso, situación o estado que, si se repite en circunstancias distintas, pero probables, o si se deja que persista sin corregirlo, puede crear un peligro para la seguridad de la aeronave.

4.1 Servicios de navegación aérea.

- 4.1.1 Cuasi-colisión (comprende situaciones específicas en las que se observa que una aeronave y otra aeronave/el terreno/un vehículo/una persona o un objeto están demasiado cerca):
- Reducción de las mínimas de separación.
 - Cuasi-impacto con el suelo sin pérdida de control (cuasi-CFIT).
 - Incursión en pista que haya requerido una maniobra evasiva.
- 4.1.2 Incidentes-potencial de colisión o cuasi-colisión (comprende situaciones específicas que pueden llegar a ser un accidente o una cuasi-colisión si otra aeronave se halla en las inmediaciones):
- Incursión en pista que no requiere una maniobra evasiva.
 - Salida de pista de la aeronave.
 - Desviación de la aeronave del espacio asignado por el control de tránsito aéreo (ATC).
 - Desviación de la aeronave de la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM)
 - Desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados.
 - Violación del espacio aéreo prohibido, restringido o peligroso.

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Revisión: 4 Fecha: 31-01-2020 Página: 19 de 20

4.2 Instalaciones y servicios de control ATC en tierra.

4.2.1 Sucesos específicos de ATM (comprende las situaciones en que se vea afectada la capacidad de prestar servicios de ATM en condiciones de seguridad, incluidas aquellas en las que, por fortuna, no se haya puesto en peligro el funcionamiento de la aeronave en condiciones de seguridad). Se trata de los siguientes sucesos:

- Incapacidad de prestar servicios de control de tránsito aéreo.
- Incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia de tránsito aéreo.
- Falla en los sistemas de comunicación.
- Falla en los sistemas de vigilancia.
- Falla en las ayudas para la navegación.

4.2.2 Suministro de información significativamente incorrecta, insuficiente o engañosa por parte de fuentes en tierra, por ejemplo, servicio automático de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, manuales, y otros.

- Altura mínima sobre el terreno inferior a la prescrita.
- Suministro de datos incorrectos de referencia a la presión (reglaje del altímetro).
- Transmisión, recepción o interpretación incorrectas de mensajes significativos cuando ello provoque una situación peligrosa.

4.2.3 Interferencia en las Frecuencias de Control de Tránsito, sin fines aeronáuticos.

4.2.4 Avería de las instalaciones del servicio de tránsito aéreo (ATS).

5. AERÓDROMOS E INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

5.1 Derrame durante los reaprovisionamientos de combustible.


5.2 Carga de cantidades incorrectas de combustible que puedan tener consecuencias significativas para la autonomía, rendimiento, equilibrio o resistencia estructural de la aeronave.

5.3 Tramitación de pasajeros, equipajes y carga.

- Contaminación significativa de la estructura, los sistemas o el equipo de la aeronave derivados del transporte de equipaje o carga.
- Distribución incorrecta de pasajeros, equipajes o carga que pueda tener consecuencias significativas para el peso y/o el equilibrio de la aeronave, suponer un peligro para la aeronave, su equipo o sus ocupantes o impedir una evacuación de emergencia.
- Estiba inadecuada de contenedores de carga o elementos sustanciales de carga.
- Transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas en violación de las normas aplicables, incluidos el etiquetado incorrecto y el embalaje de mercancías peligrosas.

5.4 Operaciones y servicios de mantenimiento en tierra de aeronaves

5.4.1 Avería, mal funcionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para pruebas o controles de los sistemas y equipos de la aeronave cuando en las inspecciones de rutina

	CIRCULAR TÉCNICA - SMS 02 GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Código: CT-SMS-02 Revisión: 4
	SISTEMA DE NOTIFICACION OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DE SUCESOS ATS	Fecha: 31-01-2020 Página: 20 de 20

y los procedimientos de prueba prescritos no se haya identificado claramente el problema, si ello da lugar a una situación de peligro.

5.4.2 No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos prescritos de servicio.

5.4.3 Carga de un tipo de combustible u otros fluidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno y agua potable).

5.5 Otros servicios

5.5.1 Errores o deficiencias en la marcación de obstáculos o peligros en las áreas de maniobras del aeródromo que provoquen una situación peligrosa.

5.5.2 Avería, mal funcionamiento significativo o no disponibilidad de la iluminación del aeródromo.

FIN DEL DOCUMENTO