



**EU-Latin America and Caribbean  
Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)**

*Enhancing the aviation partnership between the EU and  
Latin America and the Caribbean*

# SC061 – SSP II

## EVALUACIÓN DE RIESGOS Y ANÁLISIS DE SUCESOS - 3

### Proyecto EU-LAC APP

28 de agosto de 2020

**Your safety is our mission.**

# Índice

- Productos del Sistema de Notificación de Sucesos
- Información semanal
- Orientación a la inspección
- Memoria Anual
- Comunicados de seguridad
- Peticiones externas de información

# Productos del SNS

Información semanal

Seguimiento de sucesos relevantes

Mecanismos de alerta

Informes técnicos

Orientación a la inspección

Memoria anual

Comunicados de Seguridad (Directivas, Recomendaciones, Guías, Información )

Peticiones externas de información

SNS: fuente de datos para herramientas de análisis de AESA (Metodologías de Supervisión Basadas en Riesgo, RIMAS, etc.)

# Información semanal

El SNS elabora todas las semanas una recopilación de los sucesos de mayor interés procesados en la semana anterior por el sistema.

En general se incluyen:

- Sucesos clasificados con severidad superior o igual a Incidente Mayor.
- Sucesos de especial interés (no todos) identificados durante la evaluación semanal.
- Cualquier otra circunstancia que, a juicio de los expertos, aconseje su inclusión (repetitividad por ejemplo)

# Información semanal

Actualmente se realiza una distribución interna en AESA y a la Autoridad de Investigación de Accidentes por correo electrónico.

Se realizan hasta 4 listados segregándolos por ámbitos:

- Transporte Aéreo Comercial y Trabajos Aéreos
- Navegación Aérea y Aeródromos
- Tránsito Aéreo
- Seguridad física (Security)

# Información semanal



TOP TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL Y TRABAJOS AÉREOS

REFERENCIA: Semana 32 2020\_Ver01

PERIODO DE REGISTRO 03/08/2020 a 09/08/2020

DSA						
Nº suceso:	Recibido de	Acción Propuesta	Observaciones/Acciones SNS	Severidad	Observaciones	Información Adicional
2020S15859 EXCESSIVE RUDDER TRIM DURING CRUISE	AOC	CONOCIMIENTO	SEGUIMIENTO POR ESPECIAL RELEVANCIA	Significant incident	DIFICULTAD EN CONTROL DIRECCIONAL DE LA AERONAVE.	
2020S16026 FAN BLADES ISSUE WRONGLY IDENTIFIED	AOC AOC	CONOCIMIENTO	SEGUIMIENTO POR ESPECIAL RELEVANCIA	Significant incident	ERROR DE MANTENIMIENTO	
2020S16062 STOLEN HELICOPTER	AOC	CONOCIMIENTO	SEGUIMIENTO POR ESPECIAL RELEVANCIA	Major incident	ROBO DE LA AERONAVE (HEL)	
2020S16212 LIGHT A/C RWY EXCURSION	ANSP ADRM FTO	CONOCIMIENTO	SEGUIMIENTO POR ESPECIAL RELEVANCIA	Major incident	SALIDA DE PISTA DE AERONAVE DURANTE LA TOMA.	
2020S16269 BAGGAGE DOLLY STRUCK STANDING A/C (JET WAKE EFFECT)	ADRM AOC	CONOCIMIENTO	SEGUIMIENTO POR ESPECIAL RELEVANCIA	Significant incident	JETBLAST PROVOCANDO QUE EQUIPO DE RAMPA COLISIONE CONTRA OTRA AERONAVE.	
2020S16312 LIGHT A/C TWY EXCURSION & COLLISION WITH A/D FENCE	MNTD	CONOCIMIENTO	SEGUIMIENTO POR ESPECIAL RELEVANCIA	Major incident	LA AERONAVE SE SALE POR CALLE DE RODAJE Y SUFRE DAÑOS.	

Este listado no es exhaustivo. Incluye los sucesos considerados de especial interés por su severidad, reiteración o relevancia tras la evaluación preliminar realizada por el SNS. Se podrá acceder a la totalidad de los sucesos, dentro del ámbito de competencia de cada Unidad de AESA, a través de la aplicación Web Das (<http://10.13.241.19/e4web/login.htm>).

viernes, 14 de agosto de 2020

Form SNS-FO-16, Rev. 1.1 (27/Abr/2012)

Página 1 de 2

# Información semanal

Los listados se acompañan de la información básica de cada suceso en unas plantillas de extracción automática.

		Fecha: 07/08/2020 Semana N°: 31	Formato Código: SNS-FO-15 Revisión: 2.0 Fechas: 10/08/2016
--	---	------------------------------------	---

## SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE SUCESOS

### SUCESOS N° 1

N° Suceso	2020S15853		
Fecha / Hora Local	27/07/2020 - 20:00	Lugar Suceso	SIGÜENZA
Fecha / Hora UTC	27/07/2020 - 18:00	País/Estado	Guadalajara

Severidad del Suceso	Mayor incident
----------------------	----------------

Categorías del Suceso	OTHR: Other EXTL: External load related occurrences
-----------------------	--

AERONAVE	AEROSPATIALE - AS350 - B3 (E)		OPERADOR	
N° VUELO	#Missing# /	MATRÍCULA	CÓDIGO SSR	#Missing#

NARRATIVA AERONAVE	(Spanish) EN INCENDIO ARRIBA INDICADO SE PRODUCE DESCARAGA SOBRE EL PERSONAL BIFOR DE ALBENDEA POR PARTE DE AVIÓN DE CARGA EN TIERRA, TANGO. EL PELIGRO QUE CONLLEVA EL LANZAMIENTO SOBRE PERSONAL, ES ALGO QUE DEBE SER EVITADO. MEJORAR LA COORDINACIÓN AIRE/TIERRA, TIERRA/AIRE ES FUNDAMENTAL PARA EVITAR ESTAS SITUACIONES. SE DEBE AÑADIR QUE LA DESCARGA CON RETARDANTE, AUMENTA RIESGO DE REACCIONES CUTÁNEAS, ALERGIAS, ETC.
--------------------	---

AERONAVE	UNKNOWN		OPERADOR	Unknown
N° VUELO	#Missing# /	TANGO	MATRÍCULA	CÓDIGO SSR

NARRATIVA AERONAVE	
--------------------	--

AERONAVE	UNKNOWN		OPERADOR	Unknown
N° VUELO	#Missing# /	ACO	MATRÍCULA	CÓDIGO SSR

NARRATIVA AERONAVE	
--------------------	--

ESPACIO AÉREO	LECM
NARRATIVA DE ESPACIO AÉREO	

UNIDAD ATS	ACC
NARRATIVA DE ATS	

# Información semanal

En breve se va cambiar el formato a informes en PowerBI disponibles en la intranet de AESA.



## LISTADO DE SUCESOS TOP (seleccionar semana, área de interés y suceso para más detalle)



**SEMANA TRAMITADA**

Desde	Hasta	2020	<b>20-09</b>	20-08	20-07	20-06	20-05	>
-------	-------	------	--------------	-------	-------	-------	-------	---

**ÁREA DE INTERÉS**

Aeronaves	Aeropuertos	Navegación...	Security
-----------	-------------	---------------	----------

**Sucesos Top**

**27**

N_SUCESO	TÍTULO	FECHA LOCAL	LOCALIZACIÓN	SEVERIDAD	Observaciones
2020S06513	ULM LOSS CONTROL ON LANDING ROLL->>GEAR / PROP / FUS DAMAGED	19/02/2020	LEMT	Accident	PÉRDIDA DE CONTROL EN ATERRIZAJE Y DAÑOS A LA AERONAVE. CIAIAC INVESTIGA.
2020S06573	TETHERED BALLOON HARD LANDING >> PAX INJURIES	24/09/2019	DUBAI	Accident	TOMA DURA DE GLOBO CAUTIVO Y PASAJEROS RESULTAN HERIDOS. CIAIAC COLABORA EN INVESTIGACIÓN.
2020S06697	BALLOON CANOPY STRUCK A TREE AT LANDING	19/08/2019	Goole, East Riding of Yorkshire	Serious incident	COLISIÓN DE GLOBOK CONTRA ÁRBOL DURANTE ATERRIZAJE. CIAIAC NO INVESTIGA.

**Entidades Directamente Vinculadas al Suceso (Aeronave, Aeropuerto, Espacio Aéreo y Unidad ATS)**

**OPERADOR**

- Air Algerie
- Air Arabia Maroc
- Air Nostrum, Lineas Aereas

FABRICANTE A/C	MODELO A/C	MATRÍCULA	N°VUELO	CALL SIGN
AEROSPATIAL	AS332			COTOS1
AFROSPATIAL	AS350	FC-KNG		

PAÍS	AEROPUERTO
Canary Islands	GCLP (LPA) : Las Palmas/Gran Canaria
Canary Islands	GCTS (TFS) : Tenerife Sur-Reina Sofía

ESPACIO AÉREO	TIPO	PAÍS	FIR/UIR
EGTT	Unkn own	United Kingdom	EGTT : London (FIR)
GCCC	TMA	Spain	GCCC : Canarias

**UN. ATS**

APP

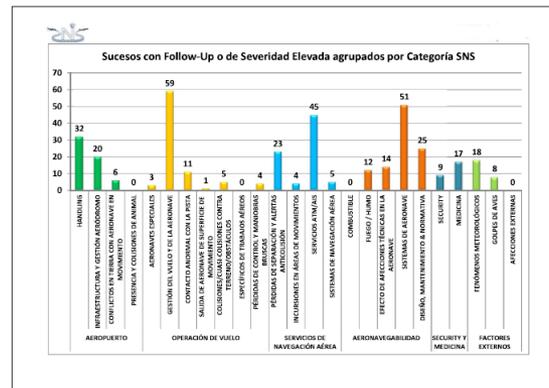
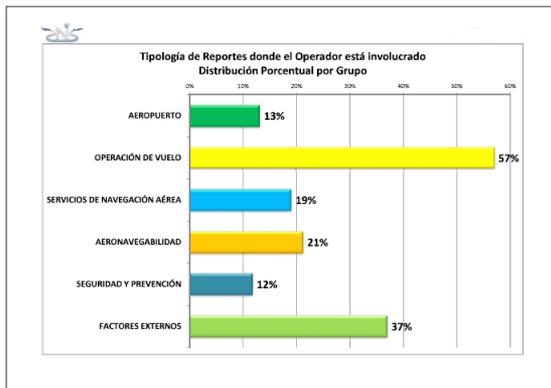
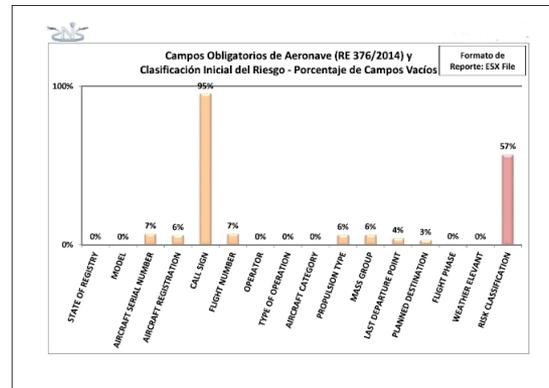
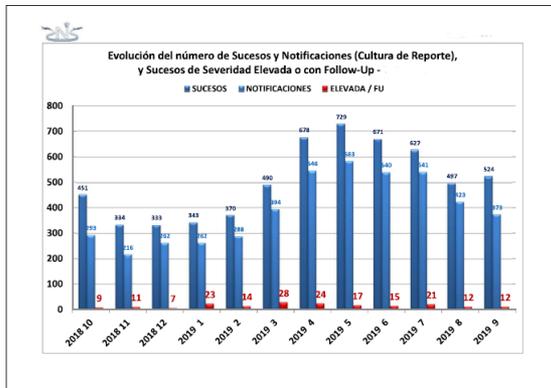
**Organización que Reporta y Narrativa de los Sucesos**

PAÍS	ENT. NACIONAL	TIPO DE ORG.	ORGANIZACIÓN	NOMBRE	NARRATIVA
Ireland	Other	Aircraft operator		RYANAIR	At appx. 1128z over waypoint PEPAS/Malaga while cruising at FL380 at optimum level: Sevilla Ctrl (132.475 mhz?) requested a climbing aircraft head-on to turn right 15 degrees and immediately after we were also requested to turn right 15 degrees. At the same time a TCAS traffic advisory was announced and conflicting traffic identified visually as being in our 10 o'clock position and higher. A momentary TCAS RA was issued but as we were already on diverging tracks and altitudes, the trapezoid disappeared quickly. Sevilla control informed.
Spain	Other	Aerodrome operator	AENA	Aeropuertos, S.A.	

Este listado no es exhaustivo. Incluye los sucesos de especial interés por su severidad, reiteración o relevancia, tras la evaluación preliminar realizada por el SNS a lo largo de la semana de trabajo indicada.

# Orientación a la inspección

La información del SNS se usa para apoyar la inspección tanto en productos directos del SNS como en combinación con otros datos.



# Orientación a la inspección

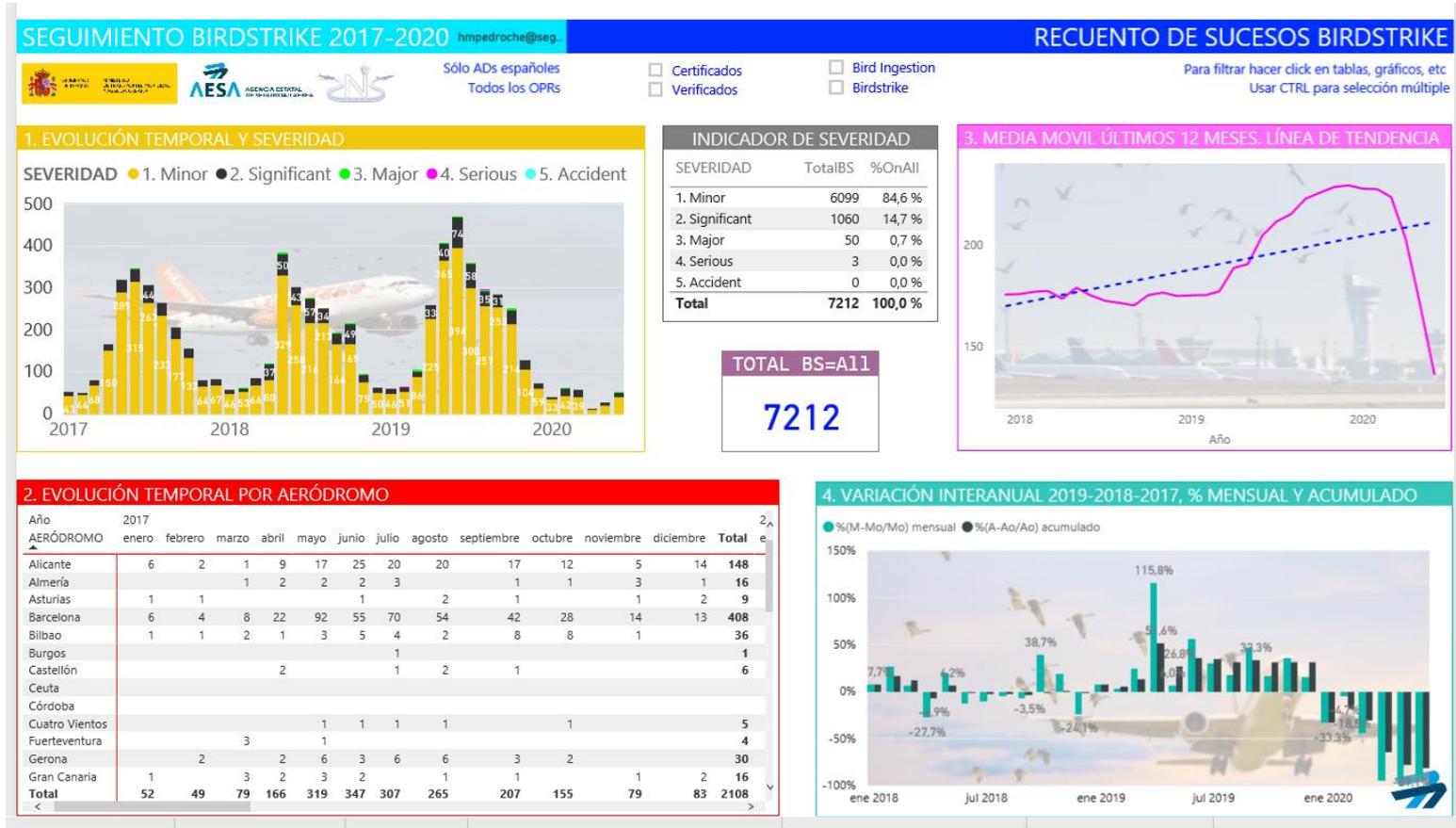
Se realizan informes de extracción de datos de sucesos ad-hoc a petición de las unidades inspectoras

 AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AEREA	INFORMACIÓN SENSIBLE	Dirección
	INFORME DE EXTRACCIÓN DE DATOS	DESATI
	INFORMACIÓN SENSIBLE CRÍTICA	Unidad Servicio de Reportes de Seguridad

<b>TÍTULO:</b> IN-SRS-IED-23-20 SUCESOS PARA SUPERVISIÓN ACAM	
<b>NÚMERO DE INFORME DE EXTRACCIÓN:</b> IN-SRS-IED-23-20	
<b>SOLICITANTE:</b>	
<b>ELABORADO POR:</b>	
<b>FECHA SOLICITUD:</b> 29/05/2020	<b>FECHA RESPUESTA:</b> 02/06/2020
<b>DATOS REQUERIDOS:</b> Relación de sucesos para supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave 'EC-XXX'.	
<b>FINALIDAD DE LOS DATOS:</b> Auditoria/inspección	
<b>BÚSQUEDA EMPLEADA Y CRITERIOS CONSIDERADOS EN LA EXTRACCIÓN:</b> La query utilizada para la extracción de información de la base de datos del SNS ha sido desarrollada mediante la selección de los campos relacionados con el motivo de la solicitud.  A continuación, se especifican las condiciones y restricciones utilizadas en la query:  <i>Find all Occurrence where</i> { <i>Aircraft registration {in any Aircraft} has at least one of (ci) 'EC-XXX'</i> <i>and</i> <i>Occurrence status {Occurrence} has at least one of Open, Closed, Data</i> <i>and</i> <i>Validation status {Occurrence} does not have any of No</i> }	
<b>RESULTADOS DE LA EXTRACCIÓN:</b> Hay 107 sucesos registrados en la BD del SNS relacionados con la aeronave EC-XX. La extracción de narrativas se adjunta como anexo.	
El SNS tiene por objeto contribuir a la mejora de la seguridad mediante el tratamiento y explotación de las notificaciones recibidas, sin ánimo de determinar faltas o responsabilidades. El procesamiento de la información sobre sucesos se realiza según lo estipulado por el Reglamento (UE) No 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil. La información registrada por el SNS que se presenta en este informe procede de las organizaciones, de su personal o de terceras partes, en cumplimiento de las obligaciones de notificación prescritas por dicho Reglamento. Dicha información no puede utilizarse, salvo determinarse por el procedimiento en casos de dolo o negligencia grave, para determinar culpas o responsabilidades, aunque sí puede emplearse para orientar la inspección o priorizar la planificación de inspecciones, siempre que el fin sea la mejora de la seguridad. En cualquier caso, el personal de AESA, tal y como establece el RD en su artículo 8 b) "deberá guardar el debido sigilo respecto de los sucesos que conozcan por razón de su cargo, así como respecto de hechos, datos o informes que conozcan en el ejercicio de sus funciones".	

# Orientación a la inspección

Se realizan informe en herramientas como PowerBi para informes repetitivos y con más necesidad de exploración.



# Memoria Anual

Por el Reglamento 376/2014, AESA debe publicar un informe anual de seguridad en la que se emplee la información de sucesos.

El SNS realizaba esta tarea antes de la regulación desde 2009.

Hasta 2016 la Memoria era exclusiva del SNS y presentaba datos de actividad del sistema y de seguridad.

Memoria SNS 2016:

[https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4629419/memoria\\_anual\\_sns-ceanita\\_2016.pdf](https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4629419/memoria_anual_sns-ceanita_2016.pdf)

# Memoria Anual

A partir de 2017 se optó por un nuevo enfoque, más amigable e integrando información del PESO:

Memoria de seguridad 2017:

[https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4748946/memoria\\_seguridad\\_aerea\\_2018.pdf](https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4748946/memoria_seguridad_aerea_2018.pdf)

# Comunicados de seguridad

A partir de la información de SNS se realizan estudios de seguridad y se publican recomendaciones de seguridad:

- Análisis, conclusiones, recomendaciones y buenas prácticas relativas a la prevención y detección de Hard-Landings.
- Análisis operacional del actuador de pitch Trim de la flota de aeronaves SA226/SA227

 AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AEREA	<b>RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD</b>	<b>RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD</b>
	Número: RECS-2018/002/2.0 Fecha de emisión: 14/06/2019	
DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		

## RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD PREVENCIÓN Y DETECCIÓN DE HARD-LANDINGS

Análisis, conclusiones, recomendaciones y buenas prácticas relativas a la prevención y detección de Hard-Landings.

Ámbito de Aplicación	
<b>Aeronavegabilidad:</b>	Sector Aeronáutico Afectado
<b>Operaciones:</b>	Sector Aeronáutico Afectado
<b>Licencias al Personal:</b>	No afecta directamente
<b>Navegación Aérea:</b>	No afecta directamente
<b>Aeropuertos:</b>	No afecta directamente
<b>Otros:</b>	No afecta directamente

## 1. JUSTIFICACIÓN

Se han producido recientemente, y hace algunos años, diversos sucesos/incidentes graves/accidentes<sup>1</sup> en los que una aeronave tiene un **hard-landing** durante el aterrizaje. En la mayoría de las ocasiones, uno de los principales factores causales es la **aproximación no estabilizada, no seguida de una aproximación frustrada (go-around)**.

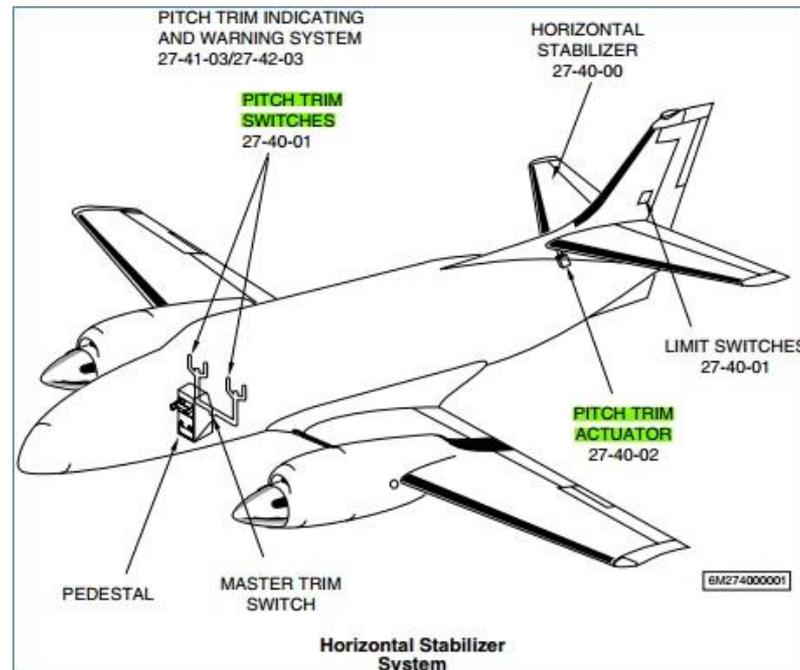
En algunos casos, la aproximación desestabilizada unida a lo no realización de una maniobra de "motor y al aire" ha desencadenado, además del hard-landing, un **bounced-landing** (aterrizaje con rebote).

La **definición de hard-landing** depende del modelo/tipo de aeronave. Aunque el parámetro determinante en la mayoría de las flotas es la aceleración vertical en el centro de gravedad en el momento del aterrizaje,

<sup>1</sup>

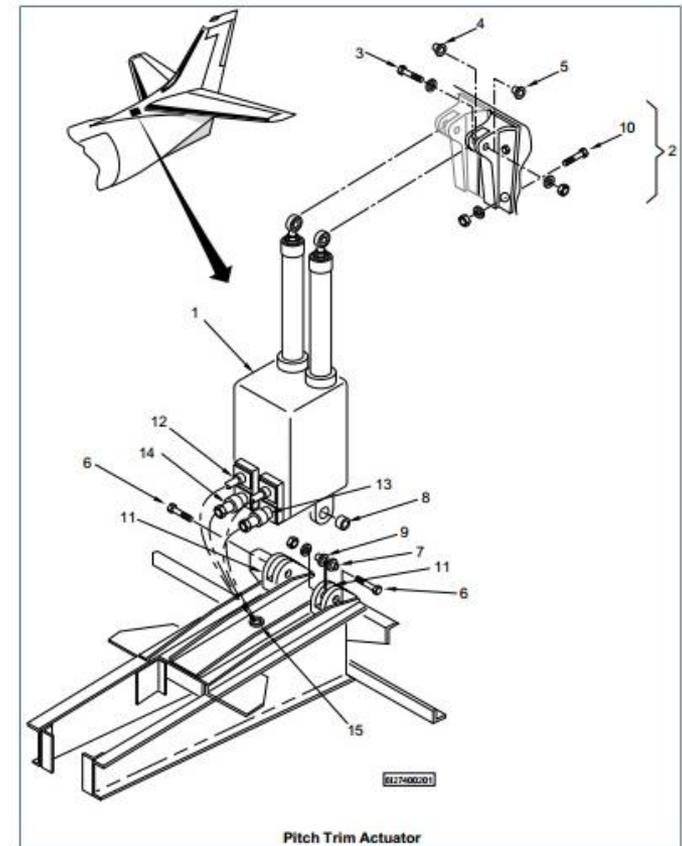
# Comunicados de seguridad

- Se notifica un suceso al SNS de AESA relacionado con el malfuncionamiento del Pitch Trim Actuator.
- Durante el ascenso, el PTA permanecía bloqueado y había que realizar mucha fuerza para controlar la aeronave. El Comandante declaró emergencia y volvió al punto de origen.



# Comunicados de seguridad

- El suceso se categoriza como mayor y entra en seguimiento por el SNS.
- Mientras se producía el estudio del suceso, se produjo otro suceso similar en ascenso con la peculiaridad de que el estabilizador se quedaba en posición totalmente arriba por lo que les resultó extremadamente complicado poder volver al aeródromo de salida.



# Comunicados de seguridad

Debido a la severidad y recurrencia del fallo, se comenzó un análisis del problema:

- Existía una directiva de aeronavegabilidad de la FAA sobre el componente bajo estudio que especificaba un Inspection Threshold: 7.500 h Time In Service (TIS) , Repetitive Inspection: 300h TIS y Replace/Overhaul and Zero-timed: 9.900 h TIS).
- Se comprobó que habían existido fallos similares anteriormente, por lo que solicitó información de la fiabilidad del componentes a todos los operadores españoles con las flotas afectadas.
- Con esa información se estimó el Mean Time Between Failures (MTBF) en 3499 FH (35% del TIS para Overhaul)
- Se contactó con el titular del Certificado de Tipo para informarle del estudio que se estaba realizando y las estimaciones.



# Comunicados de seguridad

Con todo ello:

- Se emitió una recomendación de seguridad por parte de AESA para todos los operadores, centros de mantenimiento y de gestión de aeronavegabilidad afectados con el fin de que ejercieran un control exhaustivo del componente.
- La FAA, como autoridad el Certificado de Tipo original junto con el fabricante, ha abierto una investigación de los hechos.
- Se comunicó a EASA el resultado de estudio como autoridad responsable del Certificado de Tipo de la Aeronave para que, junto a la FAA, investigaran la causa raíz del problema.
- Todos los operadores españoles afectado cambiaron el componente con el equivalente de otro fabricante.

	<b>RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD</b> Número: RECS-2017/002/1.0. Fecha de emisión: 23/03/2017	<b>RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD</b>
---	---	-----------------------------------

<b>ANÁLISIS OPERACIONAL DEL ACTUADOR DE PITCH TRIM DE LA FLOTA DE AERONAVES SA226/SA227</b>
Actuadores PITCH TRIM Simmonds-Precision PN DLS040M6 instalados en aeronaves modelo SA226 y SA227 en la flota de aeronaves de operadores españoles.

<b>Ámbito de Aplicación</b>	
Aeronavegabilidad:	Sector Aeronáutico Afectado
Operaciones:	Sector Aeronáutico Afectado
Licencias al Personal:	No afecta directamente
Navegación Aérea:	No afecta directamente
Aeropuertos:	No afecta directamente
Otros:	No afecta directamente

## 1. JUSTIFICACIÓN

Como resultado de los riesgos asociados a sucesos o grupos de sucesos recopilados y en cumplimiento del apartado 6 del artículo 13 del Reglamento (EU) 376/2014, el Sistema de Notificación de Sucesos (SNS) ha implementado un proceso de análisis en relación al funcionamiento del sistema de PITCH TRIM en la flota de aeronaves SA226/SA227, con el fin de obtener medidas correctivas /preventivas necesarias para la mejora de la seguridad basados en el seguimiento de fallos/ fiabilidad del sistema, de acuerdo a lo establecido en el apartado M.A.202, M.A.301 y M.A.403 del anexo I Parte M del Reglamento 1321/2014.

Con un tiempo medio entre fallos (MTBF) estimado de 3499 FH, lo que corresponde al 35% del tiempo en servicio establecido por el fabricante, se identifica que los actuadores PITCH TRIM Simmonds-Precision PN DLS040M6 son el principal factor contribuyente en el malfuncionamiento del sistema de compensación del estabilizador horizontal en vuelo y a su vez se detecta que el componente presenta dificultad para confirmar y/o reproducir el fallo en tierra.

Según datos de mantenimiento aprobados el componente es considerado un "elemento crítico", categorizado como "Airworthiness Limitation Item" (ALI), con un histórico de fallos asociado a la publicación de una directiva de aeronavegabilidad (FAA 2007-16-03) por parte de la autoridad del estado de certificación de la aeronave (FAA), en la que establecen un requisito de inspecciones repetitivas y reemplazo del componente, que permita la detección de fallos del actuador durante el mantenimiento programado.

Actualmente está en proceso la investigación del fallo de un actuador concreto por parte del titular del certificado de tipo (M7 Aerospace), en coordinación con la FAA. De las conclusiones de este estudio se podrá derivar una actualización de las recomendaciones de este documento.

# Peticiones externas de información

- Con el objetivo de reforzar la detección de peligros reales o potenciales por parte del sector, se puede solicitar información de sucesos proveniente tanto de la base de datos nacional como de la base de datos europea.
- El motivo de la solicitud deberá estar relacionado con la mejora de la seguridad aérea y no para otros fines distintos, como los comerciales o la atribución de culpas o responsabilidades,
- La información se suministra de manera agregada y desidentificada para garantizar la protección de la identidad de los notificantes

# Peticiones externas de información

## FORMULARIO DE ENTREGA DE INFORMACIÓN DE LA BASE DE DATOS NACIONAL DE NOTIFICACIÓN DE SUCESOS

Nº de solicitud	SIN035-20
-----------------	-----------

### DATOS DEL SOLICITANTE

Apellidos:	Nombre:
Empresa: Guardia Civil	
Función/Cargo:	
Dirección:	Teléfono:
Correo electrónico:	Fecha: 03/03/2020
Tipo de actividad: Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado	
Categoría de parte interesada: Otros. Autoridad no aeronáutica con funciones en la seguridad de la aviación civil	

### DATOS REQUERIDOS

<b>INFORMACIÓN SOLICITADA:</b>
Informe trimestral de sucesos relacionados con pasajeros conflictivos, RPAS y láser que conste de: - explotación estadística de datos de los últimos 12 meses desglosada por tipos de sucesos y aeropuertos - narrativas de los sucesos en dicho periodo
<b>FIN PARA EL QUE VA A USARSE LA SOLICITUD:</b>
Conocer las tendencias de los tipos de sucesos relacionados para la redistribución apropiada de recursos e implementar medidas de prevención. Las narrativas pueden proporcionar información de las casísticas concretas de cada aeropuerto útil para el conocimiento profundo de la situación.
<b>EXTRACCIÓN DE LA BASE DE DATOS:</b>
El SNS ha realizado la extracción de la información de la base de datos del SNS de acuerdo a los siguientes criterios:
<ol style="list-style-type: none"> <li>Sucesos de pasajeros conflictivos, RPAS y láser.</li> <li>Sucesos ocurridos desde 01/04/2019 a 31/03/2020.</li> <li>Sucesos ocurridos en el espacio aéreo español.</li> </ol>
Es relevante señalar que la información recibida por el SNS se encuentra sometida a factores relacionados con la cultura de reporte de los notificantes, lo que motiva que en ocasiones no se disponga de toda la información necesaria para la correcta clasificación de los sucesos. Por otra parte, les indicamos que los datos de avistamientos pueden no ser representativos de la realidad desde el punto de vista cuantitativo ya que no es un tipo de suceso de notificación obligatoria.
Se adjuntan tres tablas con los valores por meses y aeropuertos para cada uno de los tipos de sucesos. Por otra parte, se adjuntan tres archivos .gdf con las narrativas por tipo de suceso (SIN035-20 NARRATIVAS RPAS, SIN035-20 NARRATIVAS UNRULYS y SIN035-20 NARRATIVAS LASER). Debido al tamaño que ocupan estos archivos, sólo se han extraído las narrativas de los sucesos correspondientes al último trimestre (01/01/2020-31/03/2020)

F-DGA-SNS-15, edición/versión 1.0

## FORMULARIO DE ENTREGA DE INFORMACIÓN DE LA BASE DE DATOS NACIONAL DE NOTIFICACIÓN DE SUCESOS

Nº de solicitud	SIN040-20
-----------------	-----------

### DATOS DEL SOLICITANTE

Apellidos:	Nombre:
Empresa:	
Función/Cargo:	
Dirección:	Teléfono:
Correo electrónico:	Fecha: 30/04/2020
Tipo de actividad: Proveedor servicios ATS	
Categoría de parte interesada: Organización: Prestadores de servicios de navegación aérea y responsables de funciones específicas de gestión del tráfico aéreo.	

### DATOS REQUERIDOS

<b>INFORMACIÓN SOLICITADA:</b>
Se solicitan datos correspondientes a aeropuertos nacionales civiles de una pista para los años 2018 y 2019 sobre la tipología de sucesos listados a continuación:
<ol style="list-style-type: none"> <li>Número total sucesos clasificados como incursiones en pista agrupados en función de la severidad ATM <b>Ground</b>. En caso de considerarse necesario, incluir una categoría adicional para los sucesos cuya severidad no esté determinada.</li> <li>Número total de sucesos clasificados como pérdidas de separación dentro de un ATZ/CTR agrupados en función de la severidad ATM <b>Ground</b>. En caso de considerarse necesario, incluir una categoría adicional para los sucesos cuya severidad no esté determinada.</li> <li>Número total sucesos clasificados como salidas de pista agrupados en función de la severidad ATM <b>Ground</b>. En caso de considerarse necesario, incluir una categoría adicional para los sucesos cuya severidad no esté determinada.</li> <li>Número total sucesos clasificados como violaciones del espacio aéreo agrupados en función de la severidad ATM <b>Ground</b>. En caso de considerarse necesario, incluir una categoría adicional para los sucesos cuya severidad no esté determinada.</li> <li>Número total sucesos clasificados como sucesos técnicos específicos ATM agrupados en función de la severidad ATM <b>Ground</b>. En caso de considerarse necesario, incluir una categoría adicional para los sucesos cuya severidad no esté determinada.</li> </ol>
<b>FIN PARA EL QUE VA A USARSE LA SOLICITUD:</b>
La información obtenida como resultado de esta solicitud se empleará para analizar la eficacia del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de <del>XXXXXXX</del> así como para establecer objetivos realistas para los indicadores de seguridad definidos en la organización, garantizando así la mejora continua de la seguridad operacional.
Además, la información solicitada permitiría establecer objetivos de seguridad realistas para los indicadores definidos en el marco del cumplimiento del Reglamento (UE) 2017/373.

F-DGA-SNS-15, edición/versión 1.0



## EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)

*Enhancing the aviation partnership between the EU and  
Latin America and the Caribbean*

# Muchas gracias

[www.eu-lac-app.org](http://www.eu-lac-app.org)

*This project is funded by the European Union and  
implemented by the European Aviation Safety Agency*

[easa.europa.eu/connect](http://easa.europa.eu/connect)



## Your safety is our mission.

An Agency of the European Union 