



ANAC | Administración Nacional
de Aviación Civil

Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO)

Guía para la Notificación para los Proveedores de Servicios

2012

Argentina



Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO)

Guía para la notificación para los proveedores de servicios

1. Introducción

Esta guía proporciona los principios y procedimientos, y la información de referencia necesarios para la participación de los proveedores de servicios aeronáuticos que operan en el Estado Argentino en el Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO). El personal operativo comprendido en la definición incluida en la sección 4 estará sujeto a las obligaciones relativas a la notificación de seguridad operacional según los lineamientos establecidos en esta guía, directamente o por intermedio de las personas o entidades responsables de la provisión de servicios aeronáuticos en general. Más allá de esta obligación específica, cualquier persona que desarrolle actividades en el sistema de aviación civil nacional podrá notificar al PNSO en la medida que la entidad de las notificaciones aportadas se encuadre dentro de los lineamientos establecidos en esta guía.

El PNSO es el pilar fundamental del Sistema Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil del Estado (SSP). El objeto del PNSO es la obtención y el análisis de la información relativa a las deficiencias de seguridad operacional, a los peligros y – en última instancia – a los eventos de seguridad operacional que el personal operativo de los proveedores de servicios pudiera observar o experimentar durante sus actividades operativas. El objeto del PNSO se logrará por intermedio de la notificación por el personal operativo, que observará principios y procedimientos inequívocos y estandarizados.

2. El marco normativo internacional

El establecimiento de un programa que permita la notificación sobre eventos de seguridad operacional constituye una obligación contraída por el Estado argentino en virtud de las normas contenidas en el Anexo 13 (Investigación de accidentes e incidentes de aviación), capítulo 8, Medidas de prevención de accidentes. El texto de referencia es el siguiente:

Programas de notificación de incidentes

Los Estados establecerán un programa de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.

Los Estados establecerán un programa de notificación voluntaria de incidentes, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles de seguridad operacional que no capte el programa de notificación obligatoria de incidentes.

Nota. — Se alienta a los Estados a que establezcan otros programas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional para recopilar información de seguridad operacional que quizás no capten los programas de notificación de incidentes mencionados.

Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

La necesidad de un programa que permita la notificación sobre deficiencias de seguridad operacional y peligros también surge de normas de la OACI vigentes desde enero de 2009 referidas a la implementación del sistema de seguridad operacional del Estado (State Safety Programme, SSP) y del sistema de gestión de la seguridad operacional de los proveedores de servicios (Safety Management System, SMS), contenidas en los Anexos 1 (Licencias al personal aeronáutico), 6 (Operación de aeronaves), 11 (Servicios de tránsito aéreo), 13 (Investigación de accidentes e incidentes de aviación) y 14 (Aeródromos)). El texto de referencia es el siguiente:

Programa estatal de seguridad operacional (SSP)

Los Estados establecerán programas estatales de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.

Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional

El Estado ha establecido mecanismos para asegurar la captura y almacenamiento de datos sobre peligros y riesgos de seguridad operacional a nivel tanto individual como global. El Estado ha establecido además mecanismos para desarrollar información a partir de los datos almacenados y para intercambiar activamente información sobre seguridad operacional con los proveedores de servicios y otros Estados, según corresponda.

3. La situación en Argentina

En la República Argentina existen diversos programas de notificación de seguridad operacional orientados a satisfacer las obligaciones del Estado sobre las normas mencionadas en los párrafos anteriores. Dichos programas abarcan:

- Notificación de incidentes de tránsito aéreo (NITA);
- Informe del personal aeronáutico (INPA);
- Formulario de novedades y sugerencias (FONOS);
- Informes de choques con aves y fauna (IBIS);
- Informes sobre el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas; e
- Informe de dificultades de servicio.

Todos estos programas funcionan con distintos grados de eficacia; no obstante, se advierten ciertas carencias – tanto globales en el sistema como específicas en los distintos programas, que hacen que estos programas satisfagan sólo hasta cierto grado, pero no totalmente, la normativa OACI. Las cuatro carencias más significativas son:

- La ausencia de una política formal del Estado que establezca pautas y mecanismos de aplicación universal para la notificación de eventos y deficiencias de seguridad operacional;
- La ausencia de un marco normativo del Estado, según lo recomienda la OACI, que establezca un clima propicio para la notificación de seguridad operacional, así como las condiciones y circunstancias según las cuales se aplicará protección a las fuentes de información sobre seguridad operacional respecto de su uso indebido (definido por la OACI como “el uso de la información para fines diferentes para los cuales fue notificada”);
- La ausencia de coordinación y comunicación, y de un punto de confluencia de la información recopilada entre los distintos programas de notificación de seguridad operacional existentes; y
- La imposibilidad de concretar actividades orientadas a análisis conjuntos de los datos capturados por los diversos programas de notificación de seguridad operacional existentes, dado su funcionamiento aislado y.

La implementación del Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO) como ente centralizador de información sobre seguridad operacional en el Estado es una forma probada de subsanar las carencias señaladas y de satisfacer adecuadamente el compromiso de la Argentina como Estado Contratante ante la OACI en cuanto al marco normativo internacional descrito. Pero fundamentalmente, y como el aspecto más importante a los efectos de la gestión de la seguridad operacional, el PNSO representa el esfuerzo de optimizar la adquisición y gestión de la información sobre seguridad operacional por el Estado.

La implementación del PNSO es parte del conjunto de actividades del plan de implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino, aprobado mediante la Resolución N° 213 de fecha 31 de marzo del 2011 de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), sobre la base de un acuerdo concertado entre la Junta de

Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) y la ANAC.

La puesta en marcha del PNSO subsumirá a los actuales programas NITA, INPA y FONOS. El PNSO integrará operativamente a los programas de Informes de choques con aves y fauna (IBIS) y de Informes sobre el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas, que continuarán con las modalidades de notificación vigentes. El programa de Informes de dificultades de servicio, cuyos contenidos son de naturaleza altamente específica, continuará su operación independiente y sin modificaciones en cuanto a la modalidad de notificación del usuario; no obstante, el Estado diseñará las interfaces de comunicación necesarias para integrar información que sea de relevancia de este programa al PNSO.

Esta guía, al igual que el PNSO mismo, será actualizada periódicamente, en la medida que los avances en la operación y la madurez del PNSO así lo aconseje.

4. Definiciones

Cuando se utilizan en esta guía, el significado de los siguientes términos será interpretado según el exacto sentido fijado por las definiciones que a continuación se detallan.

- **Consecuencia:** hecho o acontecimiento que se sigue o resulta de (a) un evento de seguridad operacional; (b) una deficiencia de seguridad operacional; o (c) un peligro.
- **Deficiencia de seguridad operacional:** condición en el sistema que permite o es la fuente de origen de los peligros y de su perduración en el tiempo. Se trata de condiciones que están presentes en el sistema en forma latente, muchas veces con significativa anticipación al suceso cuyas consecuencias las hace evidentes.
- **Evento de seguridad operacional:** circunstancias que hayan tenido o hayan podido tener consecuencias sobre la seguridad operacional y que no hayan dado lugar a un accidente o incidente grave.
- **Gestión de riesgo de seguridad operacional:** actividades para la identificación y el control inicial de deficiencias de seguridad operacional y peligros en el contexto operativo dentro del cual tiene lugar la prestación de servicios por parte del proveedor de servicios.
- **Garantía de la seguridad operacional:** actividades que generan certeza que las actividades puestas en marcha por medio de la gestión de riesgo de seguridad operacional para el control inicial de deficiencias de seguridad operacional y peligros en el contexto operativo, cumplen su objetivo y funcionan de acuerdo a lo esperado.
- **Notificación:** comunicación del personal operativo que describe un evento de seguridad operacional, deficiencias de seguridad operacional o peligros experimentados u observados durante la ejecución de las operaciones aéreas.



- **Peligro:** condición o un objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdidas de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita.
- **Personal operativo:** aquél que participa directamente en las operaciones de aviación o su supervisión directa, y que puede notificar al PNSO información sobre seguridad operacional. Dicho personal comprende, entre otros, tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachantes de aeronaves, personal de plataforma de aeródromos, supervisores e inspectores de aviación civil.
- **Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional:** actividad del organismo de aviación civil de Estado que ha sido designado para administrar la obtención, evaluación, procesamiento y conservación de la información sobre eventos y deficiencias de seguridad operacional y peligros.
- **Proveedor de servicios:** toda organización que proporciona servicios y productos aeronáuticos. El término incluye a las escuelas de vuelo, los explotadores de aeronaves, los operadores de trabajo aéreo, los talleres de mantenimiento reconocidos, los fabricantes de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los operadores de aeródromos, según corresponda.
- **Seguridad operacional:** estado en el que el riesgo de lesiones a las personas o de daños a los bienes como consecuencia de las operaciones aeronáuticas se reduce al mínimo, por medio de un proceso continuo de identificación de deficiencias y gestión de riesgos de seguridad operacional.

5. Por qué es fundamental la notificación de seguridad operacional

La extrema importancia de la notificación de seguridad operacional se debe a la imposibilidad por parte de quienes planifican las operaciones de aviación civil de anticipar todas las posibles interacciones operativas entre los distintos componentes del sistema aeronáutico que tendrán lugar durante las operaciones necesarias para la entrega de los servicios aeronáuticos y, por ende, todas las posibles fuentes y formas de vulnerabilidad operacional del sistema.

Puesto de otra manera, no hay ninguna operación para la cual todas las defensas necesarias contra vulnerabilidades operativas puedan ser entera y completamente especificadas, de forma impecable, con anticipación al inicio de las operaciones. Por consiguiente, siempre quedará en las operaciones un remanente, desde el punto de vista de la seguridad operacional, de vulnerabilidades (es decir, deficiencias de seguridad operacional y peligros) que no habrán sido anticipadas.

Una vez iniciadas las operaciones, el personal operativo convive diariamente con las deficiencias de seguridad y peligros no anticipados durante la planificación de las operaciones, y en muchos casos sus consecuencias, que se manifiestan como eventos de seguridad operacional. Por consiguiente, nadie está en mejores condiciones de informar sobre deficiencias de seguridad y

peligros no anticipados durante la etapa de planificación, de informar cómo las operaciones se ejecutan realmente (y no como deberían ser ejecutadas), que el personal operativo.

La captación, mediante mecanismos formales, de lo que ocurre diariamente durante el transcurso de las operaciones es fundamental para el control de deficiencias de seguridad y peligros en el contexto operativo. La captación formal de experiencia colectiva de los grupos profesionales aeronáuticos durante las operaciones puede así transformarse en intervenciones formales para la mejora del sistema, así como para contener el potencial de incidentes o accidentes.

Por lo antedicho, la notificación de seguridad operacional es una herramienta primordial, y la protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional es una condición fundamental, para la gestión de riesgo de seguridad operacional y para la implementación y mantenimiento efectivo del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino.

6. Quiénes pueden notificar

Se desprende de lo hasta aquí expuesto en esta guía que la fuente primaria de notificación sobre seguridad operacional es el personal operativo, entendido éste según la definición contenida en la sección 4 (Definiciones). No obstante, a los efectos de optimizar el acceso a información de utilidad para la gestión de la seguridad operacional por el Estado, los proveedores de servicios también pueden notificar al PNSO.

El personal operativo puede notificar al PNSO directamente, o bien por intermedio de los programas internos de notificación de seguridad operacional del proveedor de servicios que es su empleador, el que a su vez derivará las notificaciones recibidas de su personal al PNSO de acuerdo con los lineamientos establecidos en la presente guía.

Cuando el personal operativo notifique directamente al PNSO, es recomendable el envío de una copia de la notificación al proveedor de servicios que es su empleador, a los efectos de optimizar la gestión de la seguridad operacional.

Dado que la implementación del PNSO seguirá una modalidad progresiva en cuanto a la entidad de las notificaciones requeridas – ver la sección 10 –, no deberían suscitarse situaciones relacionadas a la confidencialidad de la notificación hasta que el PNSO haya alcanzado una madurez tal que permita la puesta en marcha de notificaciones de categoría confidencial.

Independientemente del canal de notificación elegido – directo o indirecto – en ambos casos se observarán los principios y procedimientos de notificación estipulados en las secciones que a continuación se detallan.

7. Qué se debe notificar

El objetivo primordial del PNSO es la captación de información sobre carencias en el funcionamiento del sistema aeronáutico argentino que pudiesen tener consecuencias en la seguridad operacional, a los efectos de su gestión.

A partir de la premisa articulada en la sección 5 (Por qué es fundamental la notificación de seguridad operacional) que ningún sistema es perfecto y que es imposible en la práctica que

quienes planifican las operaciones puedan anticipar todas las posibles interacciones operativas que tendrán lugar en el contexto en el cual se llevarán a cabo las operaciones necesarias para la entrega de servicios, la información cuya recopilación es de interés para el PNSO es de naturaleza triple:

- Durante el transcurso de sus actividades operativas, el personal operativo inevitablemente confrontará con deficiencias de seguridad operacional y/o peligros cuya existencia no se conocía o no se pudo razonablemente anticipar al momento de establecer las pautas bajo las cuales se conducirán las operaciones aeronáuticas. En este caso, la información recopilada por intermedio de las notificaciones servirá para la identificación y gestión formal de tales deficiencias y peligros, mediante su análisis y la subsiguiente implementación de controles o mitigaciones por parte del Estado o de los proveedores de servicios según sea el caso, antes que tales deficiencias o peligros generen eventos de seguridad operacional de serias consecuencias. Las notificaciones de esta naturaleza alimentan al proceso de gestión de riesgos de seguridad operacional del Estado.
- El personal operativo también confrontará con deficiencias de seguridad operacional y/o peligros conocidos al momento de establecer las pautas bajo las cuales se conducirán las operaciones aeronáuticas, y respecto de las cuales el Estado o los proveedores de servicios, según sea el caso, habrán puesto en marcha controles o mitigaciones previo al inicio de las operaciones. En este caso, la información recopilada por intermedio de las notificaciones servirá para verificar la eficacia de tales controles o mitigaciones durante las operaciones aéreas. Las notificaciones de esta naturaleza alimentan al proceso de garantía de la seguridad operacional del Estado.
- Finalmente, el personal operativo podrá ocasionalmente verse envuelto o presenciar eventos de seguridad operacional (esto es, sin llegar al accidente) que serán consecuencia de deficiencias de seguridad operacional o peligros, desconocidos o conocidos al momento de establecer las pautas bajo las cuales se conducirán las operaciones aeronáuticas. Sea cual fuere el caso, el común denominador subyacente a un evento de seguridad operacional es el fracaso de los controles o mitigaciones durante las operaciones aéreas. En el primer caso (deficiencias de seguridad operacional y/o peligros desconocidos), se trata de fracaso por simple ausencia. En el segundo caso (deficiencias de seguridad operacional y/o peligros conocidos) se trata de fracaso por ineficacia de los controles o mitigaciones que existen. No obstante, dado que no se produjo un accidente, no se trata de un fracaso total de tales controles o mitigaciones, lo que hace suponer un valor “residual” de las mismas. Las notificaciones de esta naturaleza alimentan tanto al proceso de gestión de riesgos de seguridad operacional como al de garantía de la seguridad operacional el Estado.

En cualquiera de los tres casos, el objetivo perseguido por el PNSO mediante el acopio de notificaciones es la generación de la información necesaria para la “re-ingeniería” constante de las operaciones aeronáuticas y del sistema de aviación civil argentino, utilizando proactivamente la información desarrollada a partir de las notificaciones, de manera de mantener el control más estricto posible sobre deficiencias de seguridad operacional y/o peligros.

8. Qué no se debe notificar

El PNSO es un programa de notificación de seguridad operacional cuyo objeto último es contribuir a la gestión de la seguridad operacional por parte del Estado argentino a través de la identificación proactiva de deficiencias de seguridad operacional y peligros. En tal sentido, la entidad de las notificaciones al PNSO está acotada por la definición de seguridad operacional propuesta por la OACI, e incluida en la sección 4 (Definiciones) de esta guía: la información procurada por el PNSO está limitada a información sobre peligros, deficiencias y eventos de seguridad operacional.

Esta acotación es fundamental porque sin ella, y a no ser que se entienda nítidamente cuál es el espectro de notificación buscada, se genera el potencial de notificaciones irrelevantes: seguridad operacional, entendida en su sentido coloquial, puede abarcar todo lo que ocurre, y todo lo que hacen o no hacen, todos aquellos quienes están involucrados en las operaciones aeronáuticas.

Resulta evidente que notificaciones de entidades tan amplias y genéricas resultarían en el acopio de un volumen inmanejable de información a incorporar en el banco de datos del PNSO, que a su vez sería de escaso valor para la “re-ingeniería” de las operaciones aeronáuticas y del sistema de aviación civil por el Estado.

En función de lo antedicho, no son en principio de competencia del PNSO contenidos de las siguientes entidades:

- a) accidentes;
- b) actividades ilegales;
- b) denuncias, cualquiera sea la naturaleza de las mismas;
- c) infracciones normativas;
- d) deficiencias en el desempeño humano operativo, errores y violaciones, propias o de terceras personas;
- e) cuestiones industriales o condiciones laborales de conflicto;
- f) seguridad aeroportuaria (security);
- g) seguridad ocupacional;
- h) salud ocupacional;
- i) cuestiones referidas a control de calidad;
- j) interferencia ilícita;
- k) quejas/cuestiones relacionadas con el servicio a los usuarios.

Las notificaciones cuya entidad cayese en cualquiera de las listadas previamente serán analizadas y encaminadas, según corresponda, a los organismos del Estado con las competencias necesarias para su tratamiento.

Las notificaciones referidas a dificultades de servicio deberán ser remitidas al programa correspondiente, según lo establecido en la sección 3 (La situación en Argentina).

9. Las categorías de las notificaciones del PNSO

El PNSO operará sobre la base de dos tipos de categorías de notificaciones de seguridad operacional: notificaciones obligatorias sobre eventos y/o circunstancias, y notificaciones voluntarias

sobre condiciones, eventos y/o circunstancias. Una breve descripción de cada categoría se expone a continuación.

En las notificaciones obligatorias sobre eventos y/o circunstancias, el personal operativo debe notificar eventos y/o circunstancias que están claramente especificados en las regulaciones nacionales, que a su vez han sido traspuestas de normas internacionales. Esto exige directivas detalladas que establezcan qué deberá notificarse y cómo deberá hacerse. Esta categoría de notificación genera información sobre eventos y circunstancias con serio potencial pero que no han generado consecuencias de gravedad, y por su naturaleza se trata primariamente de información sobre fallas técnicas o de diseño.

En las notificaciones voluntarias sobre condiciones, el personal operativo proporciona información sobre eventos, circunstancias y/o condiciones observadas o experimentadas durante las operaciones aéreas. Es práctica frecuente en la aviación civil internacional – pero no imprescindible – que para incentivar esta categoría de notificaciones el Estado ofrezca un cierto grado de protección a los notificantes con respecto de la aplicación de medidas disciplinarias, siempre y cuando no haya fundada sospecha de la comisión de un delito. Esta categoría de notificación es la fuente básica de información sobre condiciones de baja o escasa gravedad (aunque con significativo potencial de daño), y por su naturaleza genera información sobre deficiencias de seguridad operacional y peligros.

Las notificaciones remitidas de manera confidencial son una alternativa para la comunicación de las dos categorías de notificaciones anteriores, en cuanto a que además de proteger hasta cierta medida – la permitida por el sistema legal vigente – a quienes notifican contra posibles medidas disciplinarias, se protege la identidad de los mismos. Esta es una forma cabal de asegurar que la información proporcionada no será utilizada contra el notificante. La confidencialidad (que no debe confundirse con el anonimato) se logra restringiendo la identificación del notificante, y cualquier otra información que permitiera dar a conocer la identidad del mismo, quedando disponible dicha información solamente para los “custodios” de la misma, designados por común acuerdo entre las partes involucradas. Los “custodios” serán los encargados de hacer el seguimiento o complementar con información adicional, si fuese necesario, la notificación. La notificación confidencial genera información con considerable detalle sobre deficiencias de seguridad operacional, peligros, procedimientos y desempeño humano operativo.

10. La protección de la información y de los notificantes

La protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional y de los notificantes es un tema de gran importancia y complejidad, dado que se sitúa en la intersección de los planos político, legal y técnico. Existe consenso en la comunidad de aviación civil internacional que tal protección sólo puede ser efectivamente lograda bajo el amparo de un instrumento legal de elevada jerarquía.

Ya se ha señalado en la sección 3 (La situación en Argentina) que no existe al presente un marco normativo del Estado, según lo recomienda la OACI, que establezca alicientes para la notificación de seguridad operacional, incluyendo las condiciones y circunstancias según las cuales se aplica o no la protección a las fuentes de información sobre seguridad operacional. No obstante, una acción fundamental en marcha como parte de las actividades del plan de implementación del SSP

del Estado Argentino es el desarrollo de tal marco normativo, incluyendo las provisiones referidas a la confidencialidad de la información obtenida por intermedio del PNSO y la identificación del depositario y custodio de la información generada por el Programa.

Lo antedicho impone restringir inicialmente las categorías de notificación que se solicitarán como de interés del PNSO. Las mismas serán, hasta tanto exista un marco normativo apropiado que permita una mayor amplitud, notificaciones cuya entidad no genere la necesidad de protección por cuestiones de potencial auto-incriminación. Por lo tanto, en consonancia con las categorías de las notificaciones expuestas en la sección 9, el objetivo inicial del PNSO será captar notificaciones sobre eventos y/o condiciones, y sobre circunstancias, pero no de la categoría confidencial.

La notificación de deficiencias en el desempeño humano operativo, errores y violaciones, propios o de terceras personas, son típicamente objeto de las notificaciones de la categoría confidencial. Se reitera lo expuesto en la sección 8 (Qué no se debe notificar) y en el párrafo anterior, que tales notificaciones no son parte del espectro que el PNSO aspira a captar en su etapa inicial, por las razones de protección aludidas en los párrafos precedentes.

No obstante, de recibir notificaciones de tal entidad, el PNSO las aceptará y encaminará en la forma requerida por los fines del Programa, respetando la normativa vigente en la materia, en cuanto a la protección de la información. Desde el punto de vista de los análisis e investigaciones técnicas, el PNSO contempla al error humano como indicio de deficiencias de seguridad en la arquitectura del sistema de aviación civil, y no como la deficiencia misma. En otras palabras, la notificación de error humano será para el PNSO inicio de los análisis e investigaciones de eventos, circunstancias o condiciones notificadas, y jamás el cierre de los mismos.

En la medida que el PNSO adquiera madurez, y paralelamente el Estado desarrolle el marco normativo de protección necesario, se reconsiderará la entidad de las notificaciones a captar, expandiendo las mismas para abarcar la categoría confidencial.

El apéndice I de esta guía contiene el listado de eventos y/o circunstancias de seguridad operacional incluidos bajo tal categoría de notificaciones.

El apéndice II de esta guía contiene ejemplos de condiciones que son síntomas de deficiencias de seguridad operacional y peligros a ser considerados en la categoría de notificaciones sobre circunstancias.

11. Cómo se tramitan las notificaciones

11.1 Notificación

La notificación es la primera etapa en el ciclo de vida del PNSO. Resulta por lo tanto de importancia estratégica lograr un ritmo de notificaciones continuas, fiables y consistentes a los efectos de la gestión de la seguridad operacional por el Estado.

Las secciones 6, 7 y 8 especifican quiénes pueden notificar, qué se debe notificar y qué no se debe notificar, respectivamente. La sección 9 especifica el espectro de notificaciones deseables en función de la entidad de la información contenida en las notificaciones, y la sección 10 lo acota durante la etapa inicial de operación del PNSO, habida cuenta del imperativo de proteger tanto al notificante como a la información.

El medio por el cual el personal operativo hará llegar sus notificaciones sobre seguridad operacional al PNSO será el formulario incluido en el apéndice IV, que es común para las dos categorías de notificaciones. La importancia de la utilización de un formulario estandarizado es que facilita el procesamiento de la información, pero por otro lado, la cumplimentación de un formulario requiere un tiempo adicional al personal operativo, en muchos casos luego de jornadas laborales prolongadas. Es por ello que el formulario a ser utilizados por el PNSO fue diseñado tratando de lograr un compromiso entre simplicidad de llenado y relevancia de la información notificada: un diseño demasiado conciso a efectos de aliviar el esfuerzo del notificante puede suponer una simplificación del contenido de la notificación tal que se omiten datos esenciales para el análisis de la información notificada.

Si bien el uso del formulario único estandarizado para el PNSO es de gran importancia, se aceptarán notificaciones en cualquier formato que el notificante considere oportuno. No obstante, se recomienda un uso prudente de esta alternativa, siendo esencial un formato de notificación fácilmente legible.

Además, no obstante la derogación de los formularios NITA, IBIS y de eventos sobre el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas, y a los efectos de apoyar la transición al formulario único PNSO, se incluyen ejemplos de los mismos en los apéndices V, VI y VII.

La notificación al PNSO deberá efectuarse preferiblemente por vía internet (incluyendo mensajes en lenguaje corriente vía correo electrónico), así como por fax o por correo, y aun telefónicamente, sin perjuicio de su formalización posterior. Los formularios de notificación para cualquiera de los tres primeros medios estarán disponibles en el portal del PNSO. Asimismo, en cada área de trabajo del personal operacional los proveedores de servicios harán disponibles, en lugares de fácil acceso, los formularios de notificación y sus anexos.

El plazo de notificación no deberá exceder las 72 horas desde la ocurrencia del evento, circunstancia(s) o condición(es) experimentada(s) u observada(s). En caso que el notificante considere que la información a notificar reviste gran significación para la gestión de la seguridad operacional, se espera que tal notificación sea cursada en forma tan inmediata como las circunstancias lo permitan.

Todos los formularios de notificación incluyen, en su encabezamiento, el siguiente texto: *“Esta notificación se recibe sólo a los fines de la gestión de la seguridad operacional. La notificación será despersonalizada, incorporando sólo los datos del evento, circunstancias o condiciones. Se informará al notificante sobre el tratamiento dado a su notificación dentro de los tres (3) días hábiles de su recepción. El PNSO no soluciona, solamente informa. El proveedor de servicios soluciona.”*

11.2 Recepción

La recepción de la notificación por el PNSO generará inmediatamente una confirmación de recepción. La confirmación significa más que la simple confirmación de la recepción de la información; debe interpretarse como el registro formal en el PNSO de la información transmitida, que dará inicio a la evaluación de la misma. En este sentido, tal registro es el hito que vincula la notificación con el análisis de la información.

Algunas notificaciones requerirán aportaciones adicionales de información. En estos casos, el PNSO contactará directamente al notificante o proveedor de servicios según sea el caso, a los efectos de obtener información adicional para completar el análisis y presentarlo en la forma más clara y objetiva para su comprensión y accionar.

Es posible que el PNSO reciba ocasionalmente notificaciones anónimas. Esto presenta inconvenientes en términos prácticos, ya que la falta de identidad del notificante dificulta el accionar del PNSO al eliminar la posibilidad de contacto con el notificante si hubiera necesidad de acceso a más detalles en la información notificada. Si bien la notificación anónima dificulta el accionar del PNSO, es una opción en última instancia admisible.

11.3 Evaluación

La evaluación de la notificación es la interpretación de la información que aquella contiene. El objetivo fundamental de tal evaluación es transformar eventuales subjetividades y juicios personales contenidos en la notificación, en información objetiva que permita evaluar las potenciales consecuencias de los eventos o condiciones notificados en detrimento de la seguridad operacional y permitir la definición de las medidas de mitigación pertinentes a los organismos competentes en la materia o a los proveedores de servicios, según corresponda.

La evaluación de la información se completará dentro de las 72 horas de la recepción de la notificación. El PNSO realizará el análisis preliminar de riesgo de seguridad operacional subyacente a la información notificada en términos de probabilidad y severidad, sobre la base de datos o, si no los hubiese, el juicio cualitativo de expertos, utilizando métricas de clasificación aceptadas por el organismo del Estado con competencia en la materia.

Toda persona que participe en actividades relacionadas con la recepción, tratamiento y evaluación de información de seguridad operacional recopilada por el PNSO estará sujeta a normas de confidencialidad claramente establecidas.

11.4 Comunicación a los organismos con competencia

Sobre la base de los resultados de la evaluación de la información obtenida por intermedio de las notificaciones, el PNSO comunicará la valoración de las mismas a los organismos del Estado con las competencias apropiadas para tomar acción correctiva, o a los proveedores de servicios según sea el caso, cuando la evaluación indique:

- El potencial de situaciones que puedan comprometer la seguridad operacional y, en consecuencia, la necesidad de la puesta en marcha de medidas de mitigación; o bien

- La ineffectividad de medidas de mitigación existentes y, en consecuencia, la necesidad de la puesta en marcha de medidas de mitigación adicionales o distintas.

11.5 Carga en la base de datos

Una de las funciones primordiales del PNSO será la identificación de tendencias de seguridad operacional. Otra función primordial es el seguimiento, en base a la recepción de notificaciones, de la eficacia de las medidas de mitigación por los organismos con competencias y por los proveedores de servicios. Se trata en ambos casos de funciones que no pueden abordarse sin el recurso de herramientas informáticas que permitan la estructuración sistemática y posterior explotación de la información recopilada.

Dado que resulta fundamental garantizar la calidad de la información que se introduce, el PNSO empleará criterios homogéneos y mecanismos de comprobación para el aseguramiento de la calidad de los datos obtenidos. Un panorama general de la arquitectura de apoyo informático al PNSO se encuentra en el apéndice III.

Todas las notificaciones recibidas, sea cual fuere el formato de notificación, serán destruidas 15 días después de su procesamiento y carga en la base de datos del PNSO.

12. Difusión

La difusión de los análisis de las notificaciones, de las tendencias de seguridad operacional y del seguimiento de la eficacia de las medidas de mitigación, es un factor determinante de la contribución del PNSO a la gestión de la seguridad operacional por el Estado. La difusión permite que la comunidad de aviación civil nacional pueda conocer los eventos y las dificultades de las acciones correctivas y, fundamentalmente, alimenta la motivación del personal operativo a notificar al PNSO, en cuanto significa la devolución del Estado al esfuerzo y compromiso del personal operativo y de los proveedores de servicios.

Inicialmente, el PNSO publicará una memoria anual que estará disponible en formato electrónico en su portal y que contendrá información relacionada con el funcionamiento del programa y sus novedades, análisis estadísticos, análisis de información y tendencias de seguridad operacional, reseñas o síntesis de eventos de significación que hubiesen ocurrido durante el año analizado, y cualquier otra información pertinente a la gestión de la seguridad operacional por el Estado.

13. Detalles de contacto para las notificaciones

En tanto las notificaciones transmitidas al PNSO sean de las categorías explicitadas en la sección 9 de esta guía, y hasta tanto se logre el grado de madurez necesaria del mismo para recibir notificaciones de naturaleza confidencial, el programa será administrado por la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPyCG) de la Administración Nacional de Aviación Civil, en razón de ser la depositaria de la administración del proyecto de implementación del Sistema Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil del Estado (SSP).

Las notificaciones serán dirigidas al PNSO según los medios explicitados en la subsección 11.1, utilizando los formularios incluidos en los apéndices I y II. Los puntos de contacto son los siguientes:

- Correo electrónico: pnso@anac.gov.ar
- Portal Web: <http://www.anac.gov.ar/spanish/pages/read/ssp>
- Facsímile / Teléfono (correo de voz): 0054 11 5941 3146
- Correo Postal: Departamento Vigilancia de la Seguridad Operacional - Unidad de Planificación y Control de Gestión - ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - Av. Paseo Colón 1452 | CABA (C1063ADO) – Argentina.

Notificaciones obligatorias sobre eventos y/o circunstancias

General

Las notificaciones que caen dentro de esta categoría son aquellas que relatan un evento y/o circunstancias de seguridad operacional, entendido éste según la definición incluida en la sección 4: *circunstancias que hayan tenido o hayan podido tener consecuencias sobre la seguridad operacional y que no hayan dado lugar a un accidente o incidente grave.*

A los efectos de la gestión de la seguridad operacional, es de gran importancia que las notificaciones sean una descripción neutra y desapasionada de las circunstancias relativas al evento, minimizando los comentarios de naturaleza subjetiva o que involucren juicios de valor. En otras palabras, se busca recopilar descripciones y no juicios.

Aún cuando este apéndice enumera la mayoría de los eventos y/o circunstancias cuya notificación es de interés del PNSO, no es taxativo. Tampoco es excluyente, sino ejemplificativo. Cualquier otro evento y/o circunstancia que, a juicio de quien lo experimenta, cumpla con el criterio subyacente a la definición podrá ser notificado.

Operación de la aeronave en vuelo

- Maniobras evasivas para evitar una colisión con otra aeronave, con el terreno o con un objeto;
- Maniobras evasivas para mantener los márgenes de seguridad operacional del vuelo;
- Circunstancias en las cuales se evitó marginalmente un impacto contra el suelo sin pérdida de control (controlled flight into terrain, CFIT);
- Despegues abortados en una pista clausurada u ocupada; en una calle de rodaje, o una pista que no es la asignada;
- Despegues efectuados desde una pista clausurada u ocupada; desde una calle de rodaje, o de una pista que no es la asignada;
- Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista clausurada u ocupada; en una calle de rodaje, o una pista que no es la asignada;
- Incursiones en pista que no involucren daños a la aeronave, a la propiedad o a personas;
- Excursiones de la pista que no involucren daños a la aeronave, a la propiedad o a personas;
- Toques antes de la pista que no involucren daños a la aeronave ni a la propiedad;
- Incendio o humo en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aún cuando se haya logrado su control mediante los sistemas extintores de la aeronave;
- Circunstancias que obliguen a la tripulación de vuelo el uso de emergencia del sistema auxiliar de oxígeno (humo en la cabina de pilotos, despresurización);
- Evacuación de emergencia de la cabina de pasajeros;

- Fallas de sistemas de la cabina de pasajeros, como luces de emergencia, puertas de egreso, toboganes y sistema de comunicación con los pasajeros (Public Address, PA);
- Incapacitación de un miembro de la tripulación durante el vuelo;
- Emergencia de combustible que obligue a solicitar prioridad en la provisión de servicios de tránsito aéreo;
- Cualquier circunstancia que obligue a la declaración de una emergencia (MAYDAY o PAN);
- Falla de uno o más sistemas de la aeronave que afecten seriamente el funcionamiento de ésta;
- Encuentros con fenómenos meteorológicos que provocaron daños a la aeronave;
- Interferencias con aeronave desde tierra, laser, fuegos artificiales, luces de búsqueda y actividad de aeromodelismo;
- Avistaje, impacto, ingesta de aves;
- Ingesta o impacto de objeto extraño;
- Circunstancias relacionadas al transporte sin riesgo de mercancías peligrosas.

Estructura de la aeronave

Nota.– No se incluyen bajo esta categoría los eventos y/o circunstancias relacionados con la producción y el mantenimiento de aeronaves y componentes, dado que tales eventos caen bajo el ámbito del programa Informes de dificultades en servicio.

- Pérdida de cualquier parte estructural de la aeronave;
- Daño, corrosión, grietas o golpes en la estructura de la aeronave;
- Fuga de combustible, hidráulico u otros fluidos que ponga en peligro el desarrollo de la operación.

Operación de servicios de tránsito aéreo

- Circunstancias relacionadas con la activación de alerta de ACAS;
- Cuasi colisión, ya sea con otra aeronave o con el terreno;
- Circunstancias relativas a dificultades en la transferencia de tráfico entre dependencias de control de tránsito aéreo;
- Circunstancias que llevaron a la pérdida de separación (vertical, lateral o longitudinal) entre aeronaves a las que se les estén prestando servicios de tránsito aéreo;
- Incursiones en pista o calles de rodaje;
- Ingreso de aeronaves en un espacio aéreo sin la debida autorización o sin cumplir los requisitos especificados en la misma;
- Falla en las comunicaciones necesarias para la provisión de servicios de tránsito aéreo;



Apéndice I

- Falla de ayudas a la navegación, radar, sistemas de navegación por satélite, estaciones fuera de servicio por acciones de mantenimiento, interferencias a los sistemas y ayudas de navegación;
- Falla de un sistema informático principal operacional del ATC;
- Interferencias electromagnéticas sobre instalaciones de comunicaciones aire-tierra;
- Malfuncionamiento de ayudas en tierra;
- Malfuncionamiento de los equipos de ATM/CNS a bordo de la aeronave;
- Avistaje de fauna o aves.

Operación de servicios de aeródromo

- Circunstancias de fallo o deterioro significativo de las superficies destinadas a la operación de aeronaves en el aeropuerto;
- Circunstancias relacionadas con el diseño, balizamiento, señalización, iluminación del aeródromo y sus instalaciones, incluyendo sistemas de alimentación eléctrica;
- Circunstancias relacionadas con el mantenimiento del aeródromo y sus instalaciones, y con los equipos utilizados para llevar a cabo dicho mantenimiento;
- Circunstancias relacionadas con la presencia de objetos extraños en las áreas de movimiento y maniobra de aeronaves del aeródromo;
- Eventos relacionados con servicio de desengelmiento inadecuado;
- Circunstancias relacionadas con la prestación de servicios de salvamento y extinción de incendios (SEI);
- Avistaje y/o choque con aves o fauna;
- Circunstancias relacionadas al transporte de mercancías peligrosas.

Notificaciones voluntarias sobre eventos, circunstancias y/o condiciones

General

Las notificaciones que caen dentro de la categoría voluntaria son aquellas que relatan eventos o condiciones observadas o experimentadas durante las operaciones aéreas que no están comprendidos bajo la notificación obligatoria sobre eventos y/o circunstancias, que son evidencia de deficiencias de seguridad operacional o peligros, entendidos según las definiciones incluidas en la sección 4: condición en el sistema que permite o es la génesis de los peligros y de su perduración en el tiempo; y condición o un objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdidas de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita, respectivamente.

A los efectos de la gestión de la seguridad operacional, es de gran importancia que las notificaciones sean una descripción neutra y desapasionada de las condiciones observadas, minimizando los comentarios de naturaleza subjetiva o que involucren juicios de valor. En otras palabras, se busca recopilar descripciones y no juicios.

Aún cuando este apéndice incluye numerosos ejemplos de condiciones en las que subyacen deficiencias de seguridad operacional y peligros, es imposible proporcionar un listado absolutamente comprehensivo. Por ello, será necesario el juicio y conocimiento profesional para determinar si se cumple con los criterios subyacentes a las definiciones, a los efectos de notificación.

Operación de la aeronave en vuelo

- Degradación de la performance de la aeronave en alcanzar los parámetros previstos durante el despegue o el ascenso inicial;
- Rotación en exceso de los valores estandarizados durante el despegue;
- Aproximación cuyos parámetros no concuerdan con los parámetros estandarizados;
- Exceso en las velocidades de extensión de flaps;
- Desviación lateral o vertical durante la aproximación;
- Intercepción tardía de localizador o senda de planeo;
- Condiciones meteorológicas tales como granizo, cortante de viento, turbulencia, impacto de rayos, formación de hielo u otras que hubieran ocasionado dificultades para controlar la aeronave;
- Problemas de peso y balanceo;
- Pasajeros disruptivos;
- Malfuncionamiento de equipamiento de emergencia de la cabina de pasajeros ;
- Despegue/aterrizaje con la cabina de pasajeros en condiciones inseguras (pasajeros en los baños, pasajeros utilizando dispositivos electrónicos, etc.);
- Activación de cualquier sistema primario de alarma (pérdida de sustentación, GPWS, ACAS);

- Asimetría en los controles de vuelo (flaps, slats, spoilers);
- Fallas en cualquier elemento de control o desconexión del piloto automático;
- Fallas en el sistema de aire acondicionado y ventilación;
- Alarma de incendio en cualquier parte de la aeronave;
- Cualquier problema relacionado con el suministro de oxígeno en una aeronave presurizada;
- Cualquier problema relacionado con el sistema de detección o protección anti hielo;
- Fallas en el sistema de tren de aterrizaje;
- Frenada asimétrica que provoque desviación significativa de la trayectoria;
- Fuga de combustible, hidráulico u otros fluidos;
- Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones significativas sobre la alimentación o distribución del combustible;
- Parada o malfuncionamiento del APU;
- Pérdida total o parcial de sistema hidráulico;
- Pérdida total o parcial de alguna de las fuentes de suministro de energía eléctrica;
- Pérdida total o parcial de los sistemas de comunicación y navegación;
- Pérdida, cambio u oscilación del empuje de motor;
- Parámetros del motor que exceden los límites normales de operación;
- Vibración anormal de motor.
- Vibración de los mandos de vuelo percibida por la tripulación.
- Deterioro excesivo y/o reventón de neumáticos en aterrizaje;
- Incendio o sobrecalentamiento de frenos;
- Activación inadvertida/involuntaria del Emergency Locator Transmitter (ELT).

Operación de servicios de tránsito aéreo

- Desviación de la aeronave del espacio aéreo asignado por los servicios de tránsito aéreo;
- Desviación significativa de la aeronave de la velocidad, de la ruta o de la altitud previstas:
- Desviación respecto de los procedimientos publicados en las cartas y documentación AIP, y de las regulaciones ATFM en vigor;
- Desviación de las autorizaciones indicadas por los servicios de tránsito aéreo;
- Dificultades en la prestación de los servicios ATS (ATC, A/FIS);
- Recepción o interpretación incorrecta de mensajes radio;
- Sobrecarga de trabajo durante la provisión de servicios de tránsito aéreo;
- Dificultades en la provisión de información de tránsito aéreo en relación a otras aeronaves.

Operación de servicios de aeródromo

- Deterioro significativo de las superficies destinadas a la operación de aeronaves en el aeropuerto;
- Deterioro en el diseño, balizamiento e iluminación del aeródromo y sus instalaciones incluyendo sistemas de alimentación eléctrica;
- Servicio de desengramiento inadecuado;
- Daños a la aeronave durante las operaciones de carga/descarga;
- Colisión de un equipo o vehículo de handling con la aeronave;
- Deterioro en los equipos necesarios para la provisión de servicios de aeródromo;
- No disponibilidad de los equipos necesarios para la provisión de servicios de aeródromo;
- Problemas en el embarque de pasajeros, equipaje o carga;
- Problemas en la estiba del equipaje o carga;
- Problemas en la confección del manifiesto de carga de la aeronave;
- Problemas en la sujeción de los contenedores de carga o piezas importantes de la carga;
- Movimiento no estándar de vehículos o equipos de handling en el área de maniobra;
- Prácticas no ajustadas a los procedimientos estandarizados durante las operaciones de estacionamiento, retroceso y remolque;
- Prácticas no ajustadas a los procedimientos estandarizados de asistencia y servicio a la aeronave;
- Actitud anormal del avión durante o después de la carga de combustible;
- Carga de combustible u otros fluidos esenciales contaminados o incorrectos;
- Carga de una cantidad incorrecta de combustible;
- Derrames de combustible durante la carga/descarga del mismo;
- Otras condiciones relacionados a la asistencia en tierra, carga de equipajes o mercancías, servicios de abastecimiento de combustible o fluidos.

El apoyo informático al PNSO

Software ECCAIRS

El sistema ECCAIRS (European Centre for Coordination of Accident and Incident Reporting Systems) ha sido desarrollado para la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) por el Joint Research Centre de la Unión Europea. Se compone de varias aplicaciones que componen una línea de productos que permiten la creación, el mantenimiento y la explotación de bases de datos de accidentes e incidentes primariamente, pero que pueden extenderse a un más amplio espectro de eventos y condiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional. Se puede obtener información sobre las características de los diferentes productos ECCAIRS en el portal del sistema: <http://eccairsportal.jrc.europa.eu/>

ECCAIRS es el software adoptado por la OACI y recomendado a los Estados para la implementación de programas de notificación sobre seguridad operacional. En función de ello, la República Argentina ha adoptado ECCAIRS como sistema de apoyo informático para el PNSO.

Taxonomía ADREP

La taxonomía ADREP (Accident and Incident Data Reporting) es el sistema de clasificación de eventos y condiciones relacionados a la gestión de la seguridad operacional de la OACI, y se encuentra integrada al ECCAIRS a los efectos de incorporación, almacenamiento y análisis de la información. En función de ello, la República Argentina ha adoptado ADREP como la taxonomía para el PNSO. Se puede obtener información sobre las características de la taxonomía ADREP en el portal de la misma: <http://www2.icao.int/en/ism/Pages/ADREPTaxonomy.aspx/>



Formulario único de notificación PNSO

| | | | |
|---|---|---|-------------------------------------|
|  ANAC Administración Nacional de Aviación Civil Argentina | | Formulario de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO) | |
| <p>Esta notificación se recibe sólo a los fines de la gestión de la seguridad operacional</p> <p>La notificación será despersonalizada, incorporando sólo los datos del evento, circunstancias o condiciones. Se informará al notificante sobre el tratamiento dado a su notificación dentro de los tres (3) días hábiles de su recepción. El PNSO no soluciona, solamente informa. El proveedor de servicios soluciona.</p> | | | |
| Categoría de la notificación: | | Obligatoria <input type="checkbox"/> | Voluntaria <input type="checkbox"/> |
| Lugar y fecha | Datos para contactar al notificante (nombre y apellido, e-mail, teléfono, etc.) | | |
| Naturaleza de la notificación | | | |
| Operación de aeronaves en vuelo <input type="checkbox"/> | | Estructura de la aeronave <input type="checkbox"/> | |
| Aeronave: | | Matrícula: | |
| Modelo: | | Explotador: | |
| Operación de servicios de tránsito aéreo | | | |
| FIR <input type="checkbox"/> | ACC <input type="checkbox"/> | TWR <input type="checkbox"/> | Otro <input type="checkbox"/> |
| Operación de servicios de aeródromo | | | |
| Aeródromo del evento o condición: | | Servicio involucrado: | |
| Descripción del evento o condición (Incluyendo condiciones meteorológicas si fuera relevante) | | | |
| | | | |
| de ser necesario continúe al dorso | | | |
| <p>La presente notificación puede ser remitida a la ANAC mediante:</p> <p>Correo electrónico: pns0@anac.gov.ar</p> <p>Portal Web: http://www.anac.gov.ar/spanish/pages/read/ssp</p> <p>Facsimile / Teléfono (correo de voz): 0054 11 5941 3146</p> <p>Correo Postal: Departamento Vigilancia de la Seguridad Operacional - Unidad de Planificación y Control de Gestión - Administración Nacional de Aviación Civil - Av. Paseo Colón 1452 CABA (C1063ADO) – Argentina.</p> | | | |

El PNSO cuando no es el receptor final de la notificación que se hace llegar; reenviará la información al Organismo que le corresponda ser comunicado.

La ANAC (PNSO) se compromete a adoptar las medidas técnicas y organizativas que resulten necesarias para garantizar la seguridad y confidencialidad de los datos personales, de modo de evitar su adulteración, pérdida, consulta o tratamiento no autorizado, y que permitan detectar desviaciones, intencionales o no, de información, ya sea que los riesgos provengan de la acción humana o del medio técnico utilizado (conf. Artículo 9° Ley N° 25.326).

La ANAC y las personas que intervengan en cualquier fase del tratamiento de los datos personales que se aporten están obligados al secreto profesional respecto de los mismos. Tal obligación subsistirá aun después de finalizada su relación con el titular del archivo de datos. La ANAC podrá ser relevada del deber de secreto por resolución judicial y cuando medien razones fundadas relativas a la seguridad pública, la defensa nacional o la salud pública (conf. Artículo 10 Ley N° 25.326).

Los datos personales objeto de tratamiento sólo serán cedidos para el cumplimiento de los fines directamente relacionados con el interés legítimo del Sistema Nacional de Seguridad Operacional y se realizará entre dependencias de los órganos del Estado en forma directa, en la medida del cumplimiento de sus respectivas competencias (conf. Artículo 11 Ley N° 25.326)

La ANAC posee la prerrogativa de denegar el acceso a cualquier tercero que solicite información de sus bases de datos, cuando de ello pueda resultar un menoscabo a la protección de los derechos e intereses del denunciante. (conf. Artículo 17 Ley N° 25.326).

La ANAC se compromete a informar al notificante sobre el tratamiento dado a su información, dentro de los tres (3) días hábiles de recibida.

Anexo para Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo

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

| A - IDENTIFICACION DE LA AERONAVE | B – TIPO DE INCIDENTE | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------------|--|
| | AIRPROX / PROCEDIMIENTO / INSTALACION | | |
| C – EL INCIDENTE | | | |
| 1. Generalidades | | | |
| a) | Fecha / Hora del incidenteUTC | | |
| b) | Posición | | |
| 2. Aeronave propia | | | |
| a) | Rumbo y ruta | | |
| b) | Velocidad verdaderamedida en (...) Kt (...) Km/h | | |
| c) | Nivel de reglaje del altímetro | | |
| d) | Aeronave en ascenso o descenso | | |
| | (...) Nivel de vuelo | (...) Ascenso | (...) Descenso |
| e) | Angulo de inclinación lateral de la aeronave | | |
| | (...) Alas en horizontal | (...) Inclinación lateral ligera | (...) Inclinación lateral moderada |
| | (...) Inclinación lateral pronunciada | (...) Invertido | (...) Desconocido |
| f) | Dirección de la inclinación lateral de la aeronave | | |
| | (...) Izquierda | (...) Derecha | (...) Desconocida |
| g) | Restricciones de visibilidad (seleccione tantas como corresponda) | | |
| | (...) Deslum,bramamiento | (...) Pilar de parabrisas | (...) Parabrisas sucio |
| | (...) Otra estructura del puesto de pilotaje | (...) Ninguna | |
| h) | Utilización de las luces de las aeronaves (seleccione tantas como corresponda) | | |
| | (...) Luces de navegación | (...) Luces estroboscópicas | (...) Luces de cabina |
| | (...) Luces rojas anticollision | (...) Luces de aterrizaje / rodaje | (...) Luces de iluminación de empenaje |
| | (...) Otras | (...) Ninguna | |
| i) | Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS | | |
| | (...) Si, basada en | (...) Si, basadas es | Si, basada en otra (..) No |

| | radar | información visual | información | |
|---------------------------|--|--|--|----------------|
| j) | Información de tránsito expedida | | | |
| | (...) Si, basada en radar | (...) Si, basadas en información visual | (...) Si, basadas en otra información | (...) No |
| k) | Sistema anticolidión de a bordo _ACAS | | | |
| | (...) No instalado | (...) Tipo | (...) Aviso de tránsito emitido | |
| | (...) Aviso de resolución emitido | (...) Aviso de tránsito o aviso de resolución No emitido | | |
| l) | Identificador radar | | | |
| | (...) Ningún radar disponible | (...) Identificación radar | (...) Ninguna identificación radar | |
| m) | Otras aeronaves avistadas | | | |
| | (...) Si | (...) No | (...) Se avistó la aeronave que no era | |
| n) | Se tomaron medidas de prevención | | | |
| | (...) Si | (...) No | | |
| o) | Tipo de vuelo | (...) IFR | (...) VFR | (...) Ninguno* |
| 3. Otras aeronaves | | | | |
| a) | Tipo y distintivo de llamada/matricula (si se conocen) | | | |
| b) | Si a) se desconoce, describa a continuación | | | |
| | (...) Ala alta | (...) Ala media | (...) Ala baja | |
| | (...) Giroavión | | | |
| | (...) 1 motor | (...) 2 motores | (...) 3 motores | |
| | (...) 4 motores | (...) Más de 4 motores | | |
| | Marcas, color u otros detalles | | | |
| c) | Aeronaves en ascenso o descenso | | | |
| | (...) Vuelo horizontal | (...) En ascenso | (...) En descenso | |
| | (...) Se desconoce | | | |
| d) | Angulo de inclinación lateral de las aeronaves | | | |
| | (...) Alas en horizontal | (...) Inclinación lateral ligera | (...) Inclinación lateral moderada | |
| | (...) Inclinación lateral pronunciada | (...) Invertido | (...) Desconocido | |
| e) | Dirección de la inclinación lateral de las aeronaves | | | |
| | (...) Izquierda | (...) Derecha | (...) desconocida | |
| f) | Luces utilizadas | | | |



| | | | |
|-----------|---|---|--|
| | (...) Luces de navegación | (...)Luces estroboscópicas | (...)Luces de cabina |
| | (...) Luces rojas anticolisión | (...) Luces de aterrizaje/rodaje | (...) Luces de iluminación de empenaje |
| | (...) Otras | (...) Ninguna | (...) Se desconoce |
| g) | Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS | | |
| | (...) Si, basada en radar | (...) Si, basadas en información visual | (...) Si, basada en otra información |
| | (...) No | (...) Se desconoce | |
| h) | Información de tránsito expedida | | |
| | (...) Si, basada en radar | (...) Si, basadas en información visual | (...) Si, basada en otra información |
| | (...) No | (...) Se desconoce | |
| i) | Medidas de prevención adoptadas | | |
| | (...) Si | (...) No | (...) Se desconocen |
| 4. | Distancia | | |
| a) | Distancia horizontal mínima | | |
| b) | Distancia vertical mínima | | |
| 5. | Condiciones meteorológicas en vuelo | | |
| a) | IMC / VMC* | | |
| b) | Por encima / debajo* de las nubes / neblina / calima o entre capas* | | |
| c) | Distancia vertical desde la nubem/ft* por debajo | m/ft* por encima | |
| d) | Dentro de nubes / lluvia / nieve / agua nieve / niebla / calima* | | |
| e) | Volando contra / a espaldas* del sol | | |
| f) | Visibilidad de vuelom/km* | | |
| 6. | Cualquier otra información que el piloto al mando considere importante | | |

*Suprima lo que no corresponda

INFORMACIÓN DIVERSA

1. Información relativa a la aeronave que notifica

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

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

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

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

- a) Cargo
- b) Firma

INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA FACILITADA POR LA DEPENDENCIA ATS INTERESADA

1. Recepción del informe

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

2. Detalle de las medidas de la ATS

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

*Suprima lo que no corresponda

Anexo para informes de avistaje y/o choques con aves y/o fauna
INFORME DE AVISTAJE

| DATOS BÁSICOS | | | |
|--|-----------------------------|-------------------------------|-------------|
| Fecha (dd/mm/aa)..... | | Hora (hh:mm:ss).....UTC | |
| Explotador | | | |
| Matricula de la aeronave / Nro de vuelo | | | |
| Aeropuerto / Aeródromo | | | |
| DATOS DEL VUELO | | | |
| (...) Rodaje | (...) Recorrida de despegue | (...) Ascenso | (...) Ruta |
| (...) Descenso | (...) Aproximación | (...) Recorrido de aterrizaje | (...) Otras |
| CANTIDAD DE AVES | | | |
| (...) Ave aislada | | (...) Bandadas | |
| Identificación de la especie en caso de reconocimiento | | | |
| TAMAÑO DE LAS AVES | | | |
| (...) Pequeña | (...) Mediana | (...) Grande | |
| Notificación por | | | |
| Apellido y nombre | | Función | |

Anexo para informes de Avistaje y/o choques con aves y/o fauna

NOTIFICACION DE CHOQUES

| <p>Explotador.....01/02</p> <p>Marca / modelo de aeronave.....03/04</p> <p>Marca / modelo de motor.....05/06</p> <p>Matrícula de la aeronave.....07</p> <p>Fecha día.....mes.....año.....08</p> <p>Hora local.....09</p> <p>Alba <input type="checkbox"/> A día <input type="checkbox"/> B crepúsculo <input type="checkbox"/> C noche <input type="checkbox"/> D....10</p> <p>Nombre del aeródromo.....11/12</p> <p>Pista utilizada.....13</p> <p>Posición.....14</p> <p>Altura.....ft.....15</p> <p>Velocidad indicada.....kt.....16</p> <p>Fase del vuelo 17</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Estacionamiento <input type="checkbox"/> A</td> <td style="width: 50%;">En ruta <input type="checkbox"/> E</td> </tr> <tr> <td>Rodaje <input type="checkbox"/> B</td> <td>Descenso <input type="checkbox"/> F</td> </tr> <tr> <td>Recorrido de despegue <input type="checkbox"/> C</td> <td>Aproximación <input type="checkbox"/> G</td> </tr> <tr> <td>Ascenso <input type="checkbox"/> D</td> <td>Recorrido de Aterrizaje <input type="checkbox"/> H</td> </tr> </table> <p>Partes de la aeronave</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 15%;">Golpeadas</th> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">Dañadas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Radomo</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">18</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Parabrisas</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">19</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Proa (excepto 18 y 19)</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">20</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Motor Núm. 1</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">21</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">2</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">22</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">3</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">23</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">4</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">24</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Hélice</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">25</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Ala / rotor</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">26</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Fuselaje</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">27</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Tren de aterrizaje</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">28</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Cola</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">29</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Luces</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">30</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Otros (especifíquense)</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">31</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> <p>Notificado por.....</p> | Estacionamiento <input type="checkbox"/> A | En ruta <input type="checkbox"/> E | Rodaje <input type="checkbox"/> B | Descenso <input type="checkbox"/> F | Recorrido de despegue <input type="checkbox"/> C | Aproximación <input type="checkbox"/> G | Ascenso <input type="checkbox"/> D | Recorrido de Aterrizaje <input type="checkbox"/> H | | Golpeadas | | Dañadas | Radomo | <input type="checkbox"/> | 18 | <input type="checkbox"/> | Parabrisas | <input type="checkbox"/> | 19 | <input type="checkbox"/> | Proa (excepto 18 y 19) | <input type="checkbox"/> | 20 | <input type="checkbox"/> | Motor Núm. 1 | <input type="checkbox"/> | 21 | <input type="checkbox"/> | 2 | <input type="checkbox"/> | 22 | <input type="checkbox"/> | 3 | <input type="checkbox"/> | 23 | <input type="checkbox"/> | 4 | <input type="checkbox"/> | 24 | <input type="checkbox"/> | Hélice | <input type="checkbox"/> | 25 | <input type="checkbox"/> | Ala / rotor | <input type="checkbox"/> | 26 | <input type="checkbox"/> | Fuselaje | <input type="checkbox"/> | 27 | <input type="checkbox"/> | Tren de aterrizaje | <input type="checkbox"/> | 28 | <input type="checkbox"/> | Cola | <input type="checkbox"/> | 29 | <input type="checkbox"/> | Luces | <input type="checkbox"/> | 30 | <input type="checkbox"/> | Otros (especifíquense) | <input type="checkbox"/> | 31 | <input type="checkbox"/> | <p>Consecuencias para el vuelo</p> <p style="padding-left: 20px;">Ninguna <input type="checkbox"/>32</p> <p>Despegue interrumpido <input type="checkbox"/>33</p> <p>Aterrizaje por precaución <input type="checkbox"/>34</p> <p>Se apagaron motores <input type="checkbox"/>35</p> <p>Otras (especifíquense) <input type="checkbox"/>36</p> <p>Condiciones del cielo 37</p> <p style="padding-left: 20px;">cielo despejado <input type="checkbox"/>A</p> <p style="padding-left: 20px;">algunas nubes <input type="checkbox"/>B</p> <p style="padding-left: 20px;">cielo cubierto <input type="checkbox"/>C</p> <p>Precipitación</p> <p style="padding-left: 20px;">niebla <input type="checkbox"/>38</p> <p style="padding-left: 20px;">lluvia <input type="checkbox"/>39</p> <p style="padding-left: 20px;">nieve <input type="checkbox"/>40</p> <p>Especie de ave*.....41</p> <p>Número de aves</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Observadas 42</td> <td style="width: 50%;">Golpeadas 43</td> </tr> <tr> <td>1 <input type="checkbox"/> A</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> A</td> </tr> <tr> <td>2-10 <input type="checkbox"/> B</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> B</td> </tr> <tr> <td>11-100 <input type="checkbox"/> C</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> C</td> </tr> <tr> <td>Más <input type="checkbox"/> D</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> D</td> </tr> </table> <p>Tamaño de las aves.....44</p> <p style="padding-left: 20px;">pequeñas <input type="checkbox"/> S</p> <p style="padding-left: 20px;">medianas <input type="checkbox"/> M</p> <p style="padding-left: 20px;">grandes <input type="checkbox"/> L</p> <p>¿Se advirtió al piloto del peligro?.....45</p> <p style="padding-left: 20px;">sí <input type="checkbox"/> Y no <input type="checkbox"/> X</p> <p>Observaciones (describánselos daños y las lesiones y consígnense otros datos pertinentes) 46/47</p> | Observadas 42 | Golpeadas 43 | 1 <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> A | 2-10 <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> B | 11-100 <input type="checkbox"/> C | <input type="checkbox"/> C | Más <input type="checkbox"/> D | <input type="checkbox"/> D |
|--|--|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|--|---|------------------------------------|--|--|-----------|--|---------|--------|--------------------------|----|--------------------------|------------|--------------------------|----|--------------------------|------------------------|--------------------------|----|--------------------------|--------------|--------------------------|----|--------------------------|---|--------------------------|----|--------------------------|---|--------------------------|----|--------------------------|---|--------------------------|----|--------------------------|--------|--------------------------|----|--------------------------|-------------|--------------------------|----|--------------------------|----------|--------------------------|----|--------------------------|--------------------|--------------------------|----|--------------------------|------|--------------------------|----|--------------------------|-------|--------------------------|----|--------------------------|------------------------|--------------------------|----|--------------------------|--|---------------|--------------|------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| Estacionamiento <input type="checkbox"/> A | En ruta <input type="checkbox"/> E | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rodaje <input type="checkbox"/> B | Descenso <input type="checkbox"/> F | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Recorrido de despegue <input type="checkbox"/> C | Aproximación <input type="checkbox"/> G | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ascenso <input type="checkbox"/> D | Recorrido de Aterrizaje <input type="checkbox"/> H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Golpeadas | | Dañadas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Radomo | <input type="checkbox"/> | 18 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parabrisas | <input type="checkbox"/> | 19 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Proa (excepto 18 y 19) | <input type="checkbox"/> | 20 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Motor Núm. 1 | <input type="checkbox"/> | 21 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | <input type="checkbox"/> | 22 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | <input type="checkbox"/> | 23 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | <input type="checkbox"/> | 24 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hélice | <input type="checkbox"/> | 25 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ala / rotor | <input type="checkbox"/> | 26 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuselaje | <input type="checkbox"/> | 27 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tren de aterrizaje | <input type="checkbox"/> | 28 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cola | <input type="checkbox"/> | 29 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Luces | <input type="checkbox"/> | 30 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Otros (especifíquense) | <input type="checkbox"/> | 31 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Observadas 42 | Golpeadas 43 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2-10 <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11-100 <input type="checkbox"/> C | <input type="checkbox"/> C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Más <input type="checkbox"/> D | <input type="checkbox"/> D | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Dpto. Administración Aeródromos | Azopardo 1405 Piso 5° | CABA C 1107 ADY | Teléfono Fax: 5941-3000 - Interno 69614

Anexo para informes de Avistaje y/o choques con aves y/o fauna
**FORMULARIO SUPLEMENTARIO DE NOTIFICACIÓN DE LOS CHOQUES CON AVES
INFORMACIÓN SOBRE LOS COSTES PARA EL EXPLOTADOR Y DAÑOS EN LOS MOTORES**
A. DATOS BÁSICOS

Explotador.....01/02
 Marca / modelo de aeronave.....03/04
 Marca / modelo de motor05/06
 Matrícula de la aeronave.....07
 Fecha del choque *día*.....*mes*.....*año*.....08
 Aeródromo / Posición (si se conocen).....11/12/14

B. INFORMACIÓN SOBRE LOS COSTES

Tiempo que la aeronave estuvo fuera de servicio.....horas 52
 Coste estimado de la reparación o sustitución *\$EUA (en*
miles).....53
 Otros costes estimados
 (por ejemplo, lucro cesante, combustible, hoteles) *\$EUA (en*
miles).....54

C. INFORMACIÓN ESPECIAL SOBRE LOS DAÑOS CAUSADOS A LOS MOTORES POR EL IMPACTO

| Posición del motor Núm. | 1 | 2 | 3 | 4 |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Motivo de la falla o apagado | 55 | 56 | 57 | 58 |
| <i>Rotura no contenida</i> | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> A |
| <i>Incendio</i> | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> B |
| <i>Apagado – vibración</i> | <input type="checkbox"/> C | <input type="checkbox"/> C | <input type="checkbox"/> C | <input type="checkbox"/> C |
| <i>Apagado - temperatura</i> | <input type="checkbox"/> D | <input type="checkbox"/> D | <input type="checkbox"/> D | <input type="checkbox"/> D |
| <i>Apagado-alarma de incendio</i> | <input type="checkbox"/> E | <input type="checkbox"/> E | <input type="checkbox"/> E | <input type="checkbox"/> E |
| <i>Apagado - otros motivos (especificar)</i> | <input type="checkbox"/> Y | <input type="checkbox"/> Y | <input type="checkbox"/> Y | <input type="checkbox"/> Y |
| | | | | |
| <i>Apagado - razones desconocidas</i> | <input type="checkbox"/> Z | <input type="checkbox"/> Z | <input type="checkbox"/> Z | <input type="checkbox"/> Z |
| Porcentaje estimado de la pérdida de empuje* | — 59 | — 60 | — 61 | — 62 |
| Número estimado de aves ingeridas | — 63 | — 64 | — 65 | — 66 |
| Especie de aves..... | | | | 41 |

Puede ser difícil de determinar, pero aun los indicios resultan útiles.

Envíese todo resto de las aves, incluso fragmentos de plumas, a:

Dpto. Administración Aeródromos | Azopardo 1405 Piso 5° | CABA C 1107 ADY | Teléfono Fax: 5941-3000 - Interno 69614

Notificado por.....

Anexo para Informes de eventos sobre el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas
FORMULARIO DE NOVEDADES DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VIA AEREA
FAMP

| Aeródromo (1) | UN (2) | Mercancía (3) | Clase (4) | Marca UN Embalaje (5) |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------|----------------------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

REFERENCIA DE LOS CASILLEROS:

- 1) Aeródromo de origen
- 2) Numero de UN de la Mercancía
- 3) Denominación de la Mercancía
- 4) Clase o división de la Mercancía
- 5) Marca UN del embalaje

NOVEDADES: si hubo novedades, transcribirlas sucintamente y de ser necesario, agregar adjuntos. Inclusive si se detecta M.P. en equipajes de mano que no se ajustan a la formalidad normada (solo nos interesa el suceso y no las medidas tomadas o los nombres).

ACLARACION: el control de la carga que se trasladará en bodega de aeronave o en equipaje personal fuera de norma, es a los efectos de evitar el traslado de Mercancías Peligrosas como carga general. El ejemplo del último casillero, es por si no se registró movimiento de M.P.

Lugar y fecha: