



## **AEROPORT CASTELLÓ    MANUAL DEL AEROPUERTO**

---

### **ANEXO II: Sistema de Gestión de Seguridad Operacional**

#### **6. PRO.SO.06.NOT Sistema de Notificación del SMS**

*El contenido de este documento es propiedad del Gestor del Aeropuerto de Castellón, no pudiendo ser reproducido, ni comunicado total o parcialmente, a otras personas distintas de las incluidas en la lista de distribución adjunta a este documento, sin la autorización expresa del Gestor del Aeropuerto de Castellón.*

## ÍNDICE

0. PROCEDIMIENTOS DEL SGSO .....	3
1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO .....	4
2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES .....	5
3. NOTIFICACIÓN DE EVENTOS .....	6
4. NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA AL GESTOR .....	7
4.1 Notificación .....	7
4.2 Tratamiento de la información.....	9
4.3 Otras fuentes de obtención de información .....	11
4.4 Investigación de eventos de seguridad operacional.....	11
5. ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE RIESGOS.....	13
6. ANÁLISIS EN COMITÉS DE SEGURIDAD OPERACIONAL .....	14
7. NOTIFICACIONES A LA AUTORIDAD COMPETENTE POR PARTE DEL GESTOR.....	15
7.1 Notificación de accidentes e incidentes a la Autoridad .....	15
7.2 Notificación de sucesos a la Autoridad.....	16
7.3 Coordinación de investigaciones.....	17
8. SECUENCIA DE ACTUACIÓN .....	19
9. RELACIÓN DE NORMATIVA APLICABLE Y DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA.....	20
10. PLANTILLA DE REGISTROS Y FORMULARIOS.....	21
10.1 F-PRO.SO.06.NOT-01 Notificación de evento de seguridad operacional .....	22
10.2 F-PRO.SO.06.NOT-02 Notificación de evento de seguridad operacional. Parte II: Acciones correctoras .....	24
10.3 F-PRO.SO.06.NOT-03 Choques con aves.....	25
11. INFORMACIÓN ADICIONAL DE INTERÉS .....	27
11.1 Definiciones .....	27
11.2 Sucesos de aviación civil .....	29

## 0. PROCEDIMIENTOS DEL SGSO

Los procedimientos del SGSO describen de manera detallada las actuaciones concretas que deben llevarse a cabo para cumplir los objetivos generales en Seguridad Operacional del Aeropuerto, habiéndose desarrollado los siguientes:

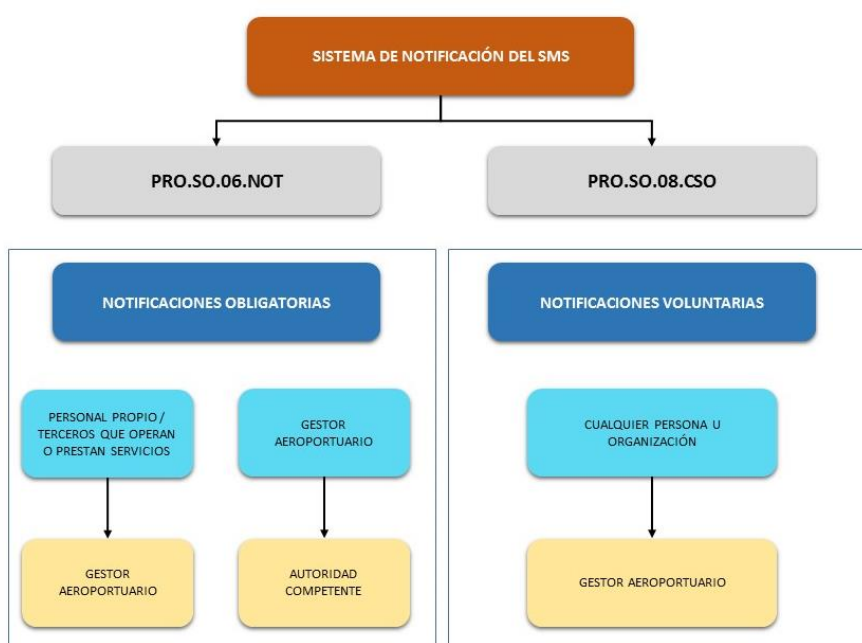
Tabla 0.1 – Codificación de Procedimientos

CÓDIGO	PROCEDIMIENTO
PRO.SO.01.DOC	– Control de la documentación
PRO.SO.02.IMP	– Plan de Implantación
PRO.SO.03.SGR	– Gestión de Riesgos de Seguridad Operacional
PRO.SO.04.IND	– Indicadores de Seguridad Operacional
PRO.SO.05.PRG	– Programas de Seguridad Operacional
PRO.SO.06.NOT	– Sistema de Notificación del SMS
PRO.SO.07.CAM	– Gestión del Cambio
PRO.SO.08.CSO	– Comunicaciones en materia de Seguridad Operacional
PRO.SO.09.AUD	– Auditorías internas del SGSO
PRO.SO.10.CPE	– Control de Proveedores externos y otros organismos
PRO.SO.11.OTR	– Cumplimiento y reacción ante directivas, problemas y recomendaciones
PRO.SO.12.FOR	– Formación en SMS y comprobación de la competencia

## 1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

El sistema de notificación e investigaciones es clave en el aseguramiento de la eficiencia del SMS. A priori representa un método de evaluación reactivo, no obstante a través del análisis de los sucesos se pueden identificar problemas potenciales. Por tanto es necesaria una evaluación proactiva en la que se deben establecer medidas y estrategias de mitigación adecuadas.

Ante esta necesidad el gestor aeroportuario ha desarrollado el presente procedimiento que junto al procedimiento de Comunicaciones en materia de Seguridad Operacional cubre las necesidades de las notificaciones obligatorias así como las voluntarias.



En el presente procedimiento se establecerán qué sucesos deben ser **obligatoriamente notificados** al Gestor Aeroportuario por los involucrados en el suceso, ya bien sean, personal propio o externo, o cualquier organización que opere o preste servicio en el Aeropuerto.

**Es importante destacar que para la notificación obligatoria al Gestor Aeroportuario solo se podrá utilizar el presente procedimiento y los formularios y registros asociados.**

Cualquier persona u organización puede comunicar de forma voluntaria, y anónima si lo desea, cualquier evento situación o materia que considere relevante para la seguridad operacional aunque a priori no entre en la categoría de suceso de notificación obligatorio. Este tipo de notificaciones voluntarias se desarrollan en el procedimiento del SMS, PRO.SO.08.CSO, Comunicaciones en materia de Seguridad Operacional

Las notificaciones obligatorias a la Autoridad Competente que debe realizar el Gestor Aeroportuario también son desarrolladas en este procedimiento.

## 2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS
<b>Director del Aeropuerto (Gestor Responsable)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aprobar las medidas de mitigación a implantar definidas por el RSO en una investigación.</li> <li>– Notificar a la Autoridad Competente cuando proceda</li> <li>– Establecer acuerdos de información con todas las organizaciones que operen o presten servicios en el aeródromo y cuyas actividades o productos puedan afectar a la seguridad de las aeronaves.</li> </ul>
<b>Responsable de Seguridad Operacional (RSO)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Archivar las notificaciones recibidas por parte del personal propio o de terceros.</li> <li>– Decisión de realizar investigaciones más exhaustivas respecto a los eventos ocurridos.</li> <li>– Llevar a cabo la investigación de los hechos cuando proceda, definiendo las medidas de mitigación a implantar</li> <li>– Realizar el seguimiento de las medidas de mitigación propuestas en las áreas afectadas.</li> <li>– Decidir sobre la convocatoria de comités extraordinarios.</li> <li>– Mantener un archivo con los registros y toda la documentación generada en el tratamiento de las notificaciones, incluidas las comunicaciones realizadas a las autoridades.</li> <li>– Realizar un análisis anual de los eventos acaecidos en el aeropuerto y presentarlo en los comités correspondientes.</li> <li>– Divulgar los resultados y aprendizajes obtenidos de la investigación de los eventos con el objetivo de conseguir una mejora de la seguridad operacional en el aeropuerto.</li> <li>– Establecer listado de sucesos que deben incluirse en el acuerdo de información entre gestor y organizaciones que operen o presten servicio en el aeródromo y que se deben reportar.</li> </ul>
<b>Compañía, Empresa o Entidad involucrada en un evento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Remitir documentos y registros, así como la información adicional que le sea requerida por el Gestor</li> </ul>
<b>Personal propio o externo que opera o presta servicios involucrado en un evento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Recopilar la máxima información en caso de verse implicado en un evento de seguridad operacional.</li> <li>– Realizar un acta-informe en el lugar del evento si es parte implicada en el evento.</li> <li>– Notificar al Gestor cualquier evento de seguridad operacional en el que se vean implicados de alguna manera.</li> </ul>
<b>Responsables de Producción y otras organizaciones que operan o prestan servicios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Implantar las medidas de mitigación definidas por el RSO en su informe.</li> </ul>

### 3. NOTIFICACIÓN DE EVENTOS

El sistema de notificación de seguridad operacional comprende las notificaciones voluntarias que puede realizar cualquier persona u organización al gestor aeroportuario y las notificaciones obligatorias que deben realizar el personal aeroportuario, propio o externo, al gestor, y las que este debe realizar a la autoridad competente.

#### 3.1.1 Notificaciones voluntarias

Por parte de cualquier persona u organización a través del procedimiento **PRO.SO.08.CSO**. Dicho procedimiento establece un canal de comunicación para notificaciones voluntaria destinadas a los peligros de seguridad identificados por el informante, que puedan tener consecuencias potenciales para la seguridad. Además se podrán trasladar al gestor otras cuestiones relacionadas con la seguridad operacional como consultas, reclamaciones, sugerencias, solicitudes, deficiencias detectadas, etc. Este canal puede ser utilizado desde cualquier nivel de la organización del Gestor o de partes interesadas externas al mismo.

Como se describe en dicho procedimiento, existen al menos 3 formas de realizar estas notificaciones:

- Enviando un correo electrónico al RSO: [rso@aeropuertocastellon.es](mailto:rso@aeropuertocastellon.es)
- A través de los buzones instalados en el aeropuerto a tal fin.
- Dirigiéndose personalmente al RSO.

Las comunicaciones voluntarias realizadas a través de este procedimiento respetan el Principio No Punitivo (Just Culture). Estas comunicaciones podrán realizarse de forma anónima o incluyendo los datos del comunicante. En caso de incluir estos datos, el RSO dará acuse de recibo a través del canal especificado por el notificante.

#### 3.1.2 Notificaciones obligatorias desarrolladas en este procedimiento:

- Por parte del gestor a la autoridad competente (**apartado 7** del presente procedimiento).
- Por parte del gestor (como agente de asistencia en tierra) al operador aquellos sucesos de obligada notificación listados en 11.2.1
- Por parte del personal propio o externo que opera o presta servicios en el Aeropuerto al gestor aeroportuario (**apartado 4** del presente procedimiento).

Al igual que las comunicaciones voluntarias, las comunicaciones obligatorias al gestor que se desarrollan a través de este procedimiento también se rigen por el Principio No Punitivo (Just Culture) y la confidencialidad en las comunicaciones. Estas notificaciones también podrán realizarse de forma anónima o incluyendo los datos del comunicante. En caso de incluir estos datos, el RSO dará acuse de recibo.

## 4. NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA AL GESTOR

El presente procedimiento **debe ser utilizado** por el personal del propio gestor aeroportuario, como por las organizaciones que operan o prestan servicios en el Aeropuerto (operadores aéreos, agentes de asistencia en tierra, proveedores de servicios de navegación aérea, proveedores externos, etc.).

Todos los empleados, propios o pertenecientes a terceros, reciben formación al respecto del sistema de notificación (procedimientos PRO.SO.06.NOT y PRO.08.CSO) a través del Programa de Formación en materia SMS desarrollado en el procedimiento PRO.SO.12.FOR Formación en SMS.

El propósito de la notificación de seguridad operacional bien sea voluntaria como obligatoria, y de las investigaciones derivadas de estas notificaciones es mejorar los niveles de seguridad operacional. El SMS del Aeropuerto de Castellón está basado en el **“Principio No Punitivo”** o **“Just Culture”**, es decir, no se castiga a gestores, operadores u otras organizaciones dentro de la aviación por acciones, omisiones o decisiones tomadas por ellos basadas en su experiencias y formación, pero donde las grandes negligencias, violaciones deliberadas y actos destructivos no están tolerados.

El tratamiento de las notificaciones de eventos no acaba con el registro de este, si no que implica un análisis a posteriori, de menor o mayor profundidad, que permita llegar a conocer las causas que lo han originado.

Los diferentes registros, análisis, informes, documentos y datos generados serán registrados en forma digital en el servidor informático por el RSO del gestor aeroportuario.

El acceso a esta documentación generada estará restringido a las personas responsables de su almacenamiento y análisis, es decir, Responsable de Seguridad Operacional, Gestor Responsable y Responsables de Producción.

### 4.1 NOTIFICACIÓN

Independientemente de la notificación que los implicados en los eventos deban realizar a las correspondientes autoridades competentes por su ámbito de actividad, adicionalmente están **obligados a notificar al gestor aeroportuario**, a través de este procedimiento:

- 1) **cualquier accidente e incidentes graves con daños a personas, aeronaves, instalaciones o equipos, y/o con consecuencias operativas, así como la lista de sucesos de notificación obligatoria** según el Reglamento de ejecución 2015/1018 de la Comisión (véase el apartado 11.2.1 del presente procedimiento).
- 2) Sucesos no contemplados por el sistema de notificación obligatorio del Reglamento (UE) No 376/2014:
  - a. Golpes entre equipos en área de movimiento
  - b. Golpe entre equipos e instalación en área de movimiento
  - c. Equipos mal ubicados en ERA, ESA o NPA
  - d. Derrames de equipos y/o vehículos en área de movimiento
  - e. Problemas en las comunicaciones no incluidos en los sucesos recogidos en el punto *“Degradación o pérdida total de servicios o funciones”*
- 3) Peligros relevantes de fauna: avistamientos, impactos no confirmados y FOD de fauna.
- 4) Otra información relacionada con la seguridad que el informante percibe como un peligro real o potencial para la seguridad de la aviación

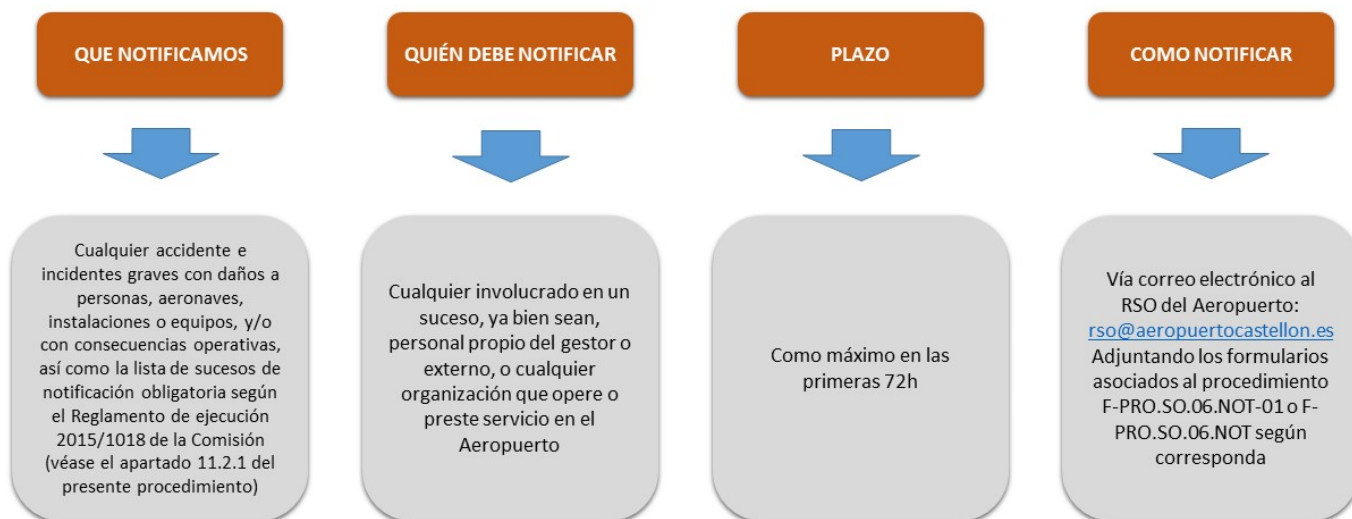
La comunicación obligatoria al gestor aeroportuario se realizará completando el formulario F-PRO.SO.06.NOT-01 *Notificación obligatoria al gestor*, o el formulario F-PRO.SO.06.NOT-03 *Choque con aves* en caso de que el evento esté relacionado con un impacto de ave con aeronave.

Una vez completado se remitirá al RSO del gestor a través del correo electrónico: [rso@aeroportcastello.com](mailto:rso@aeroportcastello.com)

El servicio ATC y el servicio CNS utilizará para comunicar cualquier *Notificación obligatoria al gestor* los Diarios de Unidad que se entregan diariamente a las siguientes direcciones de correo electrónico: [rso@aeroportcastello.com](mailto:rso@aeroportcastello.com), [ines.altur@aeroportcastello.com](mailto:ines.altur@aeroportcastello.com), [ivana.guinoat@aeroportcastello.com](mailto:ivana.guinoat@aeroportcastello.com), [elena.munoz@aeroportcastello.com](mailto:elena.munoz@aeroportcastello.com). En las reuniones mensuales entre servicio ATC y la dirección del aeropuerto se añade el siguiente punto: revisión de sucesos notificados.

La notificación deberá ser realizada entre las primeras 24 horas y en un máximo de 72 horas desde el momento en que se hayan producido, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales.

Es importante que se respeten los plazos de notificación al gestor aeroportuario, y de este modo permitir que el gestor pueda tratar y analizar la información correspondiente, y en caso de que corresponda, realizar la correspondiente notificación a la Autoridad Competente.





## 4.2 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

El RSO dará acuse de recibo de la recepción de la notificación a través del correo electrónico.

A su vez, el RSO será el responsable de analizar y registrar la información recibida a través del sistema de notificación. También será el responsable de determinar la tipología, clasificación y severidad de los eventos. Además, al finalizar el análisis del incidente, el RSO deberá informar del resultado de este análisis a quien realizó la notificación.

Toda la información recogida a través de este procedimiento será registrada, analizada y tratada de forma que los resultados obtenidos permitan identificar las causas de los mismos, permitiendo así la detección de peligros de seguridad operacional presentes en el Aeropuerto.

El registro de la información se realiza a través de una base de datos informática específica creada ad-hoc en formato libre. Se almacena junto a los diferentes registros, análisis, informes, fotografías, documentos y datos generados en el servidor informático del Gestor Aeroportuario. El acceso a esta documentación está restringido al RSO, Gestor Responsable y Responsables de Producción.

*Captura de pantalla de la base de datos*

REGISTRO NOTIFICACIONES OBLIGATORIAS															
EVENTO		TIPOLOGÍA	CLASIFICACIÓN	SEVERIDAD	NOTIFICADO		EVALUACIÓN PRELIMINAR	DESCRIPCIÓN	DOCUMENTACIÓN ADJUNTA			MEDIDAS ADICIONALES			
NÚMERO	FECHA				EN FECHA	CARGO			REGISTRO	OTROS	ACTIVACIÓN SGR	INVESTIGACIÓN	TRATAMIENTO COMITÉ	MEDIDAS MITIGADORAS	

### Eventos que requieren de una evaluación preliminar

Es responsabilidad del gestor aeroportuario la identificación inmediata de medidas de garantía de mantenimiento de los niveles de seguridad de las operaciones tras eventos de especial relevancia en materia de seguridad operacional.

Por ello, el Responsable de Seguridad Operacional del Aeropuerto junto al Responsable de producción del área implicado realizará, entre las primeras 24 y máximo 72 horas desde que el Gestor tenga conocimiento de los hechos, una evaluación inicial tras ocurrencia de un accidente o incidente grave y como mínimo, siempre que se produzcan sucesos del tipo:

- Incursiones en pista con dos aeronaves implicadas y otras incursiones en pista que hayan tenido consecuencias operativas para la aeronave
- Salidas de pista
- Impactos con aves que hayan acarreado consecuencias para la aeronave (AOG, regreso a aeropuerto de origen, despegue abortado, aterrizaje forzoso, etc.)
- Cuasi colisiones (entre aeronaves o entre aeronaves y vehículos) y cruces de vehículos con aeronaves que hayan provocado la interrupción de rodaje de la misma.

El RSO guardará constancia y evidencias de dicha evaluación preliminar, y todo ello sin

perjuicio de que el Gestor desarrolle una investigación en los términos establecidos en el apartado de investigación de eventos.

En caso de ser necesario, para agilizar el proceso se realizará una reunión semanal para el seguimiento del análisis de los eventos. Serán partícipes de esta reunión, si el RSO lo considera oportuno, el personal del gestor, de proveedores externos o de otras organizaciones que puedan aportar información relativa a los eventos a analizar.

Para cada evento analizado en las reuniones, se definirán los siguientes aspectos:

- Tipología del evento
- Clasificación: accidente, incidente grave, suceso, etc.
- Gravedad/Severidad del evento de acuerdo a la clasificación del procedimiento de gestión de riesgos.
- Causas raíz.
- Determinación si se necesita un análisis o investigación a posteriori o si bien, tratándose de un evento de menor importancia, solo se registra para evaluar repetitividad si fuese necesario.
- Necesidad de elaboración de un informe de investigación asociado.
- Necesidad de petición de información adicional a los implicados.
- Necesidad de petición de fotografías o grabaciones del sistema CCTV, transcripciones de voz entre ATC y tripulaciones, etc.
- Decisión de si debe solicitar la colaboración de otras dependencias del Aeropuerto.
- Determinación de si es necesario incluir el evento en las bases de datos asociadas a los programas de seguridad.
- Necesidad de convocatoria de un comité de seguridad operacional extraordinario.
- Necesidad de aplicación de medidas mitigadoras o correctoras según convenga.
- Necesidad de comunicación al SNS o CIAIAC.

Se levantará un Acta de dicha reunión según el registro del Manual de Aeropuerto, donde se dejará constancia de los asistentes, los resultados obtenidos. El RSO completará el registro *F-PRO.SO.06.NOT-02 Registro de evento de seguridad operacional. Parte II: Acciones correctoras*, donde plasmará las acciones o medidas mitigadoras con sus responsables y plazos de ejecución.

### **Análisis de los eventos**

El RSO realizará una vez al año un análisis global de eventos que se hayan producido en el Aeropuerto con el fin de detectar situaciones problemáticas que no hayan sido analizadas individualmente y realizar el seguimiento y evaluación de las medidas de mitigación o de corrección definidas. El RSO realizará un informe que recoja los resultados de dicho análisis.

Se realizará un seguimiento de los eventos mediante el Comité SRB/SAG, con el seguimiento de los indicadores.

En caso que se detecten eventos que presentan alguna característica en común, aunque en principio hayan sido considerados de escasa relevancia y no hayan sido analizados en profundidad, deben ser investigados. Ejemplos de este caso pueden ser:

- Mismo equipo de handling con alta estadísticas de derrames
- Aumento de incidentes en los que esté implicado el mismo proveedor externo

- Aumento de animales terrestres en el campo de vuelo
- Problemas reiterados con alguna instalación del Aeropuerto
- Etc.

Ciertas tipologías de eventos implican un análisis más exhaustivo de los hechos y la realización de un informe de investigación. Entran dentro de esta categoría los sucesos especificados anteriormente en este capítulo, y son:

- Incursiones en pista con dos aeronaves implicadas y otras incursiones en pista que hayan tenido consecuencias operativas para la aeronave
- Salidas de pista
- Impactos con aves que hayan acarreado consecuencias para la aeronave (AOG, regreso a aeropuerto de origen, despegue abortado, aterrizaje forzoso, etc.)
- Cuasi colisiones (entre aeronaves o entre aeronaves y vehículos) y cruces de vehículos con aeronaves que hayan provocado la interrupción de rodaje de la misma.

Adicionalmente, aunque un evento no quede englobado dentro de las categorías anteriores, el RSO puede determinar la necesidad de investigación del evento si así lo considera apropiado. De igual forma, el Gestor Aeroportuario deberá realizar el informe de investigación siempre que AESA así lo requiera.

#### **4.3 OTRAS FUENTES DE OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN**

Además de las notificaciones obligatorias, el Gestor Aeroportuario puede tener constancia de los eventos por otras fuentes tales como:

- Partes diarios elaborados por las distintas dependencias del aeropuerto (CECOA, SSEI, TWR, SCF, etc.).
- Notificaciones de pilotos y compañías
- Notificaciones de impactos con aves
- Notificaciones de AESA o cualquier otro Organismo Oficial o Autoridad Aeronáutica Civil
- Cualquier otra fuente por la que el gestor aeroportuario tenga conocimiento de este tipo de eventos.

El RSO será el encargado de revisar semanalmente todas las fuentes de información a su alcance a través del servidor informático del Gestor, para así asegurar que se dispone de toda la información necesaria para la reunión semanal de análisis de eventos. También procederá al registro de los eventos que no hayan sido recogidos en el sistema del Aeropuerto.

En la medida de lo posible, el RSO consultará los sucesos notificados al SNS de AESA, al que pueden llegar notificaciones que el gestor desconoce y si se detectan eventos que no han sido recogidos, proceder a su registro en la base de datos.

Con esta comprobación se persigue, por un lado, obtener una base de datos estadística más completa y por otra, analizar las discrepancias existentes entre las diferentes bases de datos para determinar futuras mejoras en la comunicación de eventos.

#### **4.4 INVESTIGACIÓN DE EVENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Se establece el siguiente índice para el modelo de informe de investigación:

- Descripción de los hechos: fecha y hora, implicados (vehículos, aeronaves y/o personas), zona donde se produjo el suceso, resumen de los hechos más relevantes, etc.
- Datos relevantes: meteorología, pista en servicio, estado de ocupación de la pista, etc.
- Identificación y análisis de las causas, de los factores contribuyentes y de cualquier otra información necesaria.
- Medidas mitigadoras o correctoras a implantar.
- Conclusiones: seguimiento de las medidas, traslado a comités, detección de nuevos peligros y activación del procedimiento de gestión de riesgos.

En el caso de que el evento esté siendo investigado también por otros organismos externos al gestor aeroportuario, éste aprovechará la información para completar el análisis realizado y ser tratada conjuntamente en los comités con todos los implicados.

Dependiendo de la naturaleza del evento investigado, se necesitará un tiempo mayor o menor para finalizar la investigación del mismo. En general, el RSO como responsable de generar el informe de investigación, deberá tenerlo finalizado en un plazo máximo de 5 semanas desde el acontecimiento del evento objeto de estudio.

## **5. ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE RIESGOS**

Si tras la realización de la investigación del evento se determina que el ámbito funcional y/o operacional al cual pertenece el mismo requiere un análisis de riesgo más en profundidad, se activará el procedimiento de gestión de riesgos PRO.SO.03.SGR por parte del Responsable de Seguridad Operacional del Aeropuerto.

## 6. ANÁLISIS EN COMITÉS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Adicionalmente a la activación de los procedimientos propios del SMS, los comités de seguridad operacional son una herramienta de coordinación, asesoramiento y análisis de cuestiones de seguridad operacional.

Por tanto, siempre que acontezca alguno de los eventos definidos en el apartado *Eventos que requieren una evaluación preliminar* del capítulo 3.4 *Tratamiento de la información*, se deberá constituir un comité extraordinario donde intervengan todos los implicados, cuya finalidad será el tratamiento específico del suceso.

Dicho comité, deberá ser constituido en un plazo máximo de 4 semanas desde el acontecimiento del evento objeto de estudio.

Por otro lado, remarcar que serán objeto de tratamiento en los comités de seguridad operacional todos los sucesos registrados, con la finalidad que todas las organizaciones que operen o presten servicio en el Aeropuerto y que sean pertinentes en cuestiones de seguridad operacional, participen en el análisis de los mismos y que pongan en marcha todas las medidas correctoras o preventivas que se hayan definido. Según la tipología y la severidad de los mismos, podrán ser tratados de forma estadística o con más detalle por los participantes con el objetivo de difundir las lecciones aprendidas.

El RSO propondrá a los comités las medidas de mitigación o acciones correctoras, el responsable de llevarla a cabo y su seguimiento, los medios y los plazos disponibles para ello, siendo el comité el que aprobará esta propuesta. Todos estos aspectos quedarán documentados en la correspondiente acta del comité.

## 7. NOTIFICACIONES A LA AUTORIDAD COMPETENTE POR PARTE DEL GESTOR

Además de dichas notificaciones obligatorias del personal aeroportuario, propio o de terceros, la reglamentación determina que el gestor aeroportuario debe notificar a la autoridad competente, así como a cualquier otra organización a la que el Estado miembro deba informar, todo suceso o condición relacionado con la seguridad que ponga en peligro o, si no se corrige o aborda, pueda poner en peligro una aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona, y en particular cualquier accidente o incidente grave.

A demás, gestor informará a la autoridad competente y a la organización responsable del diseño del equipo del aeródromo sobre cualquier fallo de funcionamiento, defecto técnico, superación de las limitaciones técnicas, suceso u otra circunstancia irregular que haya puesto o pueda haber puesto en peligro una aeronave, o a sus ocupantes o a cualquier otra persona, y no haya dado lugar a un accidente o a un incidente grave.

En España, las notificaciones de accidentes e incidentes graves se deben realizar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), mientras que los sucesos deben notificarse al Sistema de Notificación de Sucesos de AESA (SNS).

### 7.1 NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES A LA AUTORIDAD

El artículo 15 de la Ley de Seguridad Aérea establece que: "Las autoridades aeronáuticas, los responsables de las instalaciones y los servicios de navegación aérea, los propietarios, explotadores y tripulantes de las aeronaves involucradas y las personas y entidades relacionadas con el suceso tienen la obligación de comunicar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil los **accidentes e incidentes** que deban ser objeto de investigación por dicha Comisión, tan pronto tengan conocimiento de los mismos".

- **Responsable del gestor aeroportuario de realizar la comunicación:**  
Director del Aeropuerto
- **Autoridad a la que debe comunicarse:**  
Comisión de Investigación de Accidente e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).
- **Procedimiento de notificación:**

El Director del Aeropuerto comunicará tan pronto como sea posible a la CIAIAC llamando al:

Teléfono principal - CIAIAC: 91 597 89 00

La información que interesa conocer en estos primeros momentos (y que se transmitirá por teléfono) es la siguiente:

- Identificación del suceso: INCIDENTE GRAVE/ACCIDENTE.
- Fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave.
- Nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere, y tipo de operación.
- Nombre del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros.
- Fecha y hora (local) en que ocurrió el accidente o incidente grave.
- Último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave.
- Posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud si se conocen.

- Número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos.
- Características físicas del lugar del accidente o incidente grave, con indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar.
- Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.
- Lo que se sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave.

En el momento de la llamada se facilitará el máximo posible de esta información, pero en ningún caso se demorará por falta de información completa.

Posteriormente, se remitirá a la CIAIAC copia de la notificación por correo electrónico vía fax al número 91 463 55 35 o a la dirección de correo electrónico [ciaiac@fomento.es](mailto:ciaiac@fomento.es). Las instrucciones de notificación a la CIAIAC se encuentran en la web:

[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ORGANOS\\_COLEGIADOS/CIAIAC/Notificacion\\_instrucciones.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIAC/Notificacion_instrucciones.htm)

El RSO registrará y archivará una copia de dicho documento según lo indicado en el apartado 9.

## 7.2 NOTIFICACIÓN DE SUCESOS A LA AUTORIDAD

Como se describe en apartados anteriores de este procedimiento, todos los sucesos serán analizados para identificar las causas raíz y definir las acciones correctivas.

En el caso que se considere que el suceso debe de ser notificado, esta comunicación se realizará dentro de las 72 horas siguientes a que el gestor aeroportuario haya detectado la situación.

### **Responsable del gestor aeroportuario de realizar la comunicación:**

Responsable de Seguridad Operacional.

### **Autoridad a la que debe comunicarse:**

Sistema de Notificación de Sucesos de AESA (SNS).

### **Procedimiento de notificación:**

Un suceso que sea considerado como notificable tras el correspondiente análisis deberá ser comunicado dentro de las siguientes 72 horas tras tener haberse detectado la situación.

Para cumplir con el plazo para la notificación, el RSO revisará los partes de producción 2 veces por semana, martes y viernes.

En el apartado 10.2.1 se detalla un listado de los sucesos que deben ser notificados por el gestor aeroportuario a la Autoridad Competente.

De manera general, los canales de comunicación establecidos son:

- Dirección de correo electrónico: [sucsesos.aesa@seguridadaerea.es](mailto:sucesos.aesa@seguridadaerea.es)
- Número de fax: 91 301 98 12
- Apartado de correos: 59181. Madrid 28080
- Información y consultas: 91 301 95 79/ 91 301 95 81



El Reglamento (UE) 376/2014 establece la obligatoriedad a las organizaciones de usar formatos normalizados para facilitar el intercambio de información, y compatibles con ECCAIRS y ADREP. Para facilitar el cumplimiento de este requisito la Comisión Europea ha desarrollado unos medios de cumplimiento aceptables que están disponibles en la web de AESA. El Responsable de Seguridad Operacional cumplimentará el formulario de notificación definido por la Autoridad Competente específicamente para aeródromo y servicios de asistencia técnica:

[http://www.seguridadaerea.gob.es/lang\\_castellano/g\\_r\\_seguridad/notificacion\\_sucesos/formularios/default.aspx](http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/g_r_seguridad/notificacion_sucesos/formularios/default.aspx)

[http://www.seguridadaerea.gob.es/media/4613849/aerodromos\\_y\\_servicios\\_en\\_tierra.pdf](http://www.seguridadaerea.gob.es/media/4613849/aerodromos_y_servicios_en_tierra.pdf)

El RSO registrará y archivará una copia de dicho documento según lo indicado en el apartado 9.

### **7.3 OTRAS NOTIFICACIONES OBLIGATORIAS**

El operador del aeródromo informará a la autoridad competente y a la organización responsable del diseño del equipo del aeródromo sobre cualquier fallo de funcionamiento, defecto técnico, superación de las limitaciones técnicas, suceso u otra circunstancia irregular que haya puesto o pueda haber puesto en peligro una aeronave, o a sus ocupantes o a cualquier otra persona, y no haya dado lugar a un accidente o a un incidente grave.

Este reporte del gestor se realizará mediante informes, sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y sus actos delegados y de ejecución, que:

- 1) se realizarán tan pronto como sea posible y, en cualquier caso, a más tardar setenta y dos horas después de que el operador del aeródromo haya tenido conocimiento del evento o la situación a que se refiere el informe, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales;
- 2) se elaborarán siguiendo las pautas que establezca la autoridad competente;
- 3) contendrán toda la información pertinente que el operador del aeródromo conozca sobre la situación.

### **7.4 COORDINACIÓN DE INVESTIGACIONES**

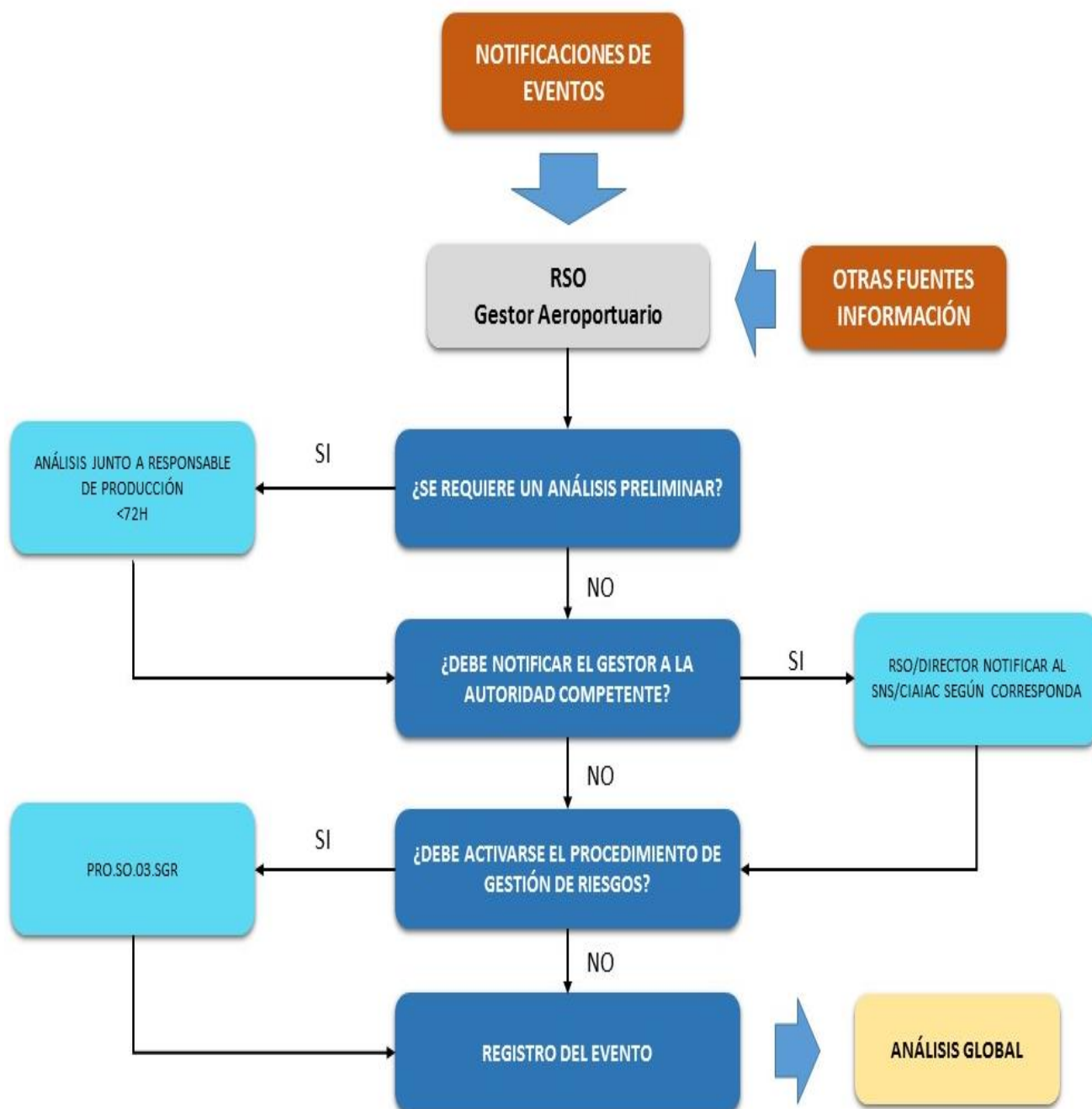
En la medida de lo posible, para garantizar que se alcanzan los objetivos de las investigaciones, el gestor aeroportuario coordinará y promoverá el intercambio de información entre los diferentes departamentos y entre el gestor y las correspondientes autoridades, así como la investigación conjunta de sucesos, incidentes graves y accidentes, siempre atendiendo a la política de protección de datos y a la confidencialidad de las notificaciones.

En caso de ser necesario, el Director del Aeropuerto, por propia iniciativa o a instancia de la Autoridad Competente, podrá convocar de forma extraordinaria comités de seguridad operacional con motivo de las investigaciones y en aras de una mejor coordinación entre todas las partes involucradas.

**En el caso concreto de detección de FOD identificado como pieza procedente de aeronave,**

**el GESTOR aeroportuario notificará inmediatamente al operador de dicha aeronave.**

## 8. SECUENCIA DE ACTUACIÓN



## 9. RELACIÓN DE NORMATIVA APLICABLE Y DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Cabe destacar la siguiente:

- **Anexo 19.** OACI. Gestión de la seguridad operacional
- **Anexo 13.** OACI. Investigación de accidentes / incidentes en aeronaves.
- **Documento 9156.** OACI. Manual de notificación de accidentes e incidentes.
- **DOC. 9859.** OACI. Manual de gestión de la seguridad operacional
- **R(UE) nº 376/2014.** 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, que modifica el Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) nº 1321/2007 y (CE) nº 1330/2007 de la Comisión. Así como los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento.
- **R (UE) nº 2018/1139** Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo. Así como los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento.
- 
- **R (UE) nº 139/2014.** Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.
- **APTO-16-ITC-107.** AESA. Elaboración del sistema de gestión de seguridad operacional.
- **APTO-16-GUI-113.** AESA. Procedimiento de conversión del certificado de aeródromo.
- **AESA:** Guía de Notificación. Sistema de Notificación de Sucesos de la AESA.
- **Ministerio de Fomento.** Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil
- **WEB CIAIAC:**  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ORGANOS\\_COLEGIADOS/CIAIAC/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIAC/)
- **WEB SNS:**  
[http://www.seguridadaerea.gob.es/lang\\_castellano/g\\_r\\_seguridad/notificacion\\_sucesos/default.aspx](http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/g_r_seguridad/notificacion_sucesos/default.aspx)

## 10. PLANTILLA DE REGISTROS Y FORMULARIOS

Los registros y formularios diseñados en el procedimiento son los siguientes:

REGISTRO	RESPONSABLE DE		UBICACIÓN	FORMATO DEL ARCHIVO	TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO
	CUMPLIMENTACIÓN	ARCHIVO			
<b>F-PRO.SO.06.NOT-01</b> Notificación de eventos de SO	Personal propio o de terceros involucrado en un evento de seguridad operacional	RSO	Despacho RSO	Digital	5 años o finalización de la investigación y acciones derivadas, el mayor entre ambos.
<b>F-PRO.SO.06.NOT-02</b> Notificación de eventos de SO. Parte II: Acciones correctoras	RSO	RSO	Despacho RSO	Digital	5 años o finalización de la investigación y acciones derivadas, el mayor entre ambos.
<b>F-PRO.SO.06.NOT-03</b> Choque con aves	RSO	RSO	Despacho RSO	Digital	5 años o finalización de la investigación y acciones derivadas, el mayor entre ambos.
<b>MN.AP.MR.4.12-3</b> Parte de avistamiento e incidente	TOEC	CECOA	CECOA	Papel	5 años o finalización de la investigación y acciones derivadas, el mayor entre ambos.
Formulario de notificación de accidentes e incidentes a la CIAIAC	RSO	RSO	Despacho RSO	Digital	5 años o finalización de la investigación y acciones derivadas, el mayor entre ambos.
Formulario de notificación de sucesos al SNS	RSO	RSO	Despacho RSO	Digital	5 años o finalización de la investigación y acciones derivadas, el mayor entre ambos.

## 10.1 F-PRO.SO.06.NOT-01 NOTIFICACIÓN DE EVENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

AEROPORT CASTELLÓ

REGISTRO DE EVENTO DE SO

Nº de Incidente/ Accidente: \_\_\_\_\_ (asignado por el RSO)

Fecha: \_\_/\_\_/\_\_

1. Remitente

Nombre y Apellidos: \_\_\_\_\_ Empresa: \_\_\_\_\_

Datos de contacto (no obligatorio)

Email: \_\_\_\_\_ Telf: \_\_\_\_\_

¿Desea recibir respuesta a su comunicación? ☐ Si ☐ No

Su comunicación se registrará bajo el Principio No Punitivo y la confidencialidad en las comunicaciones. También puede optar a notificar de forma anónima. Si desea recibir respuesta a su comunicación deberá cumplimentar los datos de contacto.

3. Evento de seguridad operacional a comunicar

Fecha:

Tipo: \_\_\_\_\_ (accidente/incidente grave/incidente/suceso)

Categoría: \_\_\_\_\_ (Daños a aeronave/al equipo/instalaciones/propiedad/a las personas/otros)

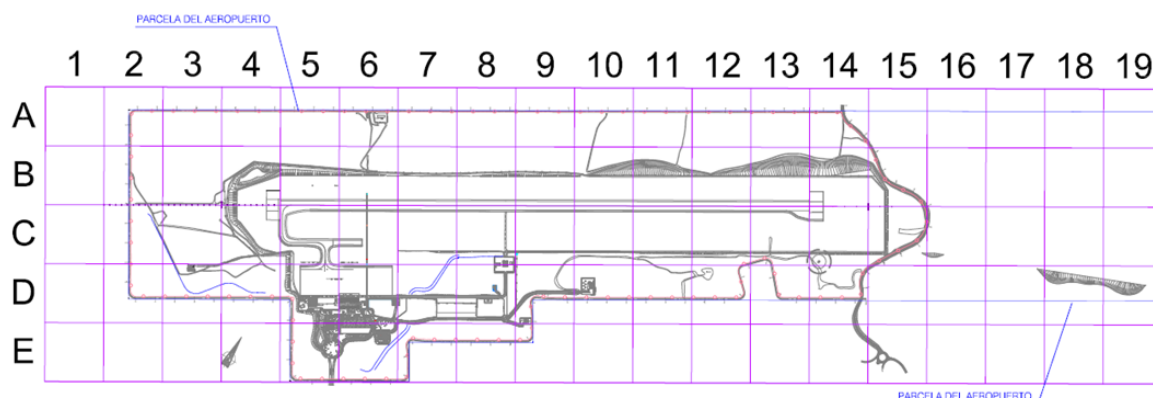
Gravedad de las lesiones: \_\_\_\_\_ (No aplica/leves/graves/mortales)

Descripción: de lo sucedido:

¿Aporta evidencias y/o documentos adicionales? ☐ Si ☒ No

En caso de aportar indique cuales:

Localización del evento:



Se deberá marcar con una X dónde se ha producido el evento objeto de notificación o se ha localizado el FOD.

Para el caso de LOCALIZACIÓN DE FOD deberá:

- 1) Adjuntar fotografía del FOD
- 2) Especificar material principal el FOD
- 3) Posible origen del FOD:
  - (a) elementos de sujeción de aeronaves y motores (tuercas, pernos, arandelas, alambre de seguridad, etc.);
  - (b) piezas de aeronaves (tapones de combustible, fragmentos de tren de aterrizaje, varillas de aceite, láminas metálicas, trampillas y fragmentos de neumáticos);
  - (c) herramientas de mecánicos;
  - (d) suministros de catering;
  - (e) objetos personales (credenciales de personal, bolígrafos, lápices, etiquetas de equipaje, latas de bebida, etc.);
  - (f) elementos de la plataforma (desechos de papel y plástico de catering y pallets de carga, piezas de equipaje y desechos de equipos de plataforma);
  - (g) materiales de la pista y calle de rodaje (trozos de concreto y asfalto, materiales de junta de goma y virutas de pintura);
  - (h) escombros de construcción (trozos de madera, piedras, elementos de sujeción y objetos metálicos diversos);
  - (i) materiales de plástico y/o polietileno; y
  - (j) materiales naturales (por ejemplo, fragmentos de plantas, fauna inanimada y cenizas volcánicas).

¿Aporta evidencias y/o documentos adicionales? ☐ Si ☐ No


En caso de aportar indique cuales:

## 10.2 F-PRO.SO.06.NOT-02 NOTIFICACIÓN DE EVENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL. PARTE II: ACCIONES CORRECTORAS

 <b>AEROPORT CASTELLÓ</b>	<b>REGISTRO DE EVENTO DE SO</b>  <b>Parte II. Acciones Correctoras</b>	
Nº de Incidente/ Accidente: _____ (asignado por el RSO)		
Fecha: ____/ ____/ ____		
<b>Propuesta de Acciones Correctoras:</b>  		
Área/s en la/s cual/es se implantarán: _____		
Estimación del coste de las medidas correctoras: _____		
Plazo estimado de ejecución para las medidas correctoras: _____		
Responsable de implantar las medidas correctoras [nombre apellidos y cargo] _____		
<b>Informe elaborado por:</b>	<b>Firma:</b>	
[nombre y apellidos] Responsable de Seguridad Operacional Fecha:		



### 10.3 F-PRO.SO.06.NOT-03 CHOQUES CON AVES

 <p><b>AEROPORT CASTELLÓN</b></p>				<p align="center"><b>CHOQUE CON AVES</b></p>											
<p><b>Nº de Incidente/ Accidente:</b> _____ <b>(asignado por el RSO)</b></p>															
<p><b>TITULO DEL SUCESO</b></p>												<p>NUMERO VUELO</p>			
<p>FECHA:</p>				<p>HORA:</p>				<p>LOC/POS:</p>				<p>MATRICULAS INVOLUCRADAS</p>			
<p><b>DATOS RELATIVOS A LAS AVES</b></p>															
<p>ESPECIE</p>				<p>TAMAÑO</p>				<p>Pequeñas <input type="checkbox"/></p>		<p>1    2-10    11-100    &gt;100</p>					
								<p>Medianas <input type="checkbox"/></p>		<p><b>NÚMERO</b></p>		<p>Observadas    A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/></p>			
								<p>Grandes <input type="checkbox"/></p>				<p>Golpeadas    A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/></p>			
<p><b>ZONAS AFECTADAS</b></p>		<p>Radomo</p>	<p>Parabrisas</p>	<p>Morro</p>	<p>Motor</p>				<p>Hélice/Ala/ Rotor</p>	<p>Fuselaje</p>	<p>Tren aterrizaje</p>	<p>Cola</p>	<p>Luces</p>	<p>Otras</p>	
					1	2	3	4							
<p>Golpeadas</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<p>Dañadas</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<p><b>TIPOS DE EVENTO</b></p>															
<p>CHOQUE CON AVE <input type="checkbox"/></p>				<p>INGESTIÓN DE AVE <input type="checkbox"/></p>				<p>CUASICOLISIÓN <input type="checkbox"/></p>				<p>AVISTAMIENTO AVES <input type="checkbox"/></p>			
<p>NINGUNO <input type="checkbox"/></p>				<p>DESPEGUE INTERRUPTIDO <input type="checkbox"/></p>				<p>ATERRIZAJE POR PRECAUCIÓN <input type="checkbox"/></p>				<p>OTROS: <input type="checkbox"/></p>			
<p><b>LA TRIPULACIÓN FUE NOTIFICADA DE LA PRESENCIA DE AVES</b></p>												<p>SI <input type="checkbox"/></p>		<p>NO <input type="checkbox"/></p>	
<p><b>DATOS DEL NOTIFICADOR</b></p>															
<p>NOMBRE</p>										<p>CARGO</p>					
<p>ORGANIZACIÓN</p>															
<p>DIRECCIÓN</p>															
<p>TELEFONO</p>						<p>EMAIL</p>						<p>FECHA NOTF.</p>			
<p><b>DATOS BÁSICOS</b></p>															
<p>Aeronave tipo/serie</p>		<p>Matrícula</p>		<p>Operador</p>				<p>Origen</p>		<p>Destino</p>					
<p>Rumbo</p>		<p>Velocidad</p>		<p>FL/Altitud</p>		<p>IAS</p>		<p>ETOPS</p>				<p>FIR</p>			
								<p>SI <input type="checkbox"/></p>				<p>NO <input type="checkbox"/></p>			

NATURALEZA DEL VUELO												
Pasajeros <input type="checkbox"/>		Carga <input type="checkbox"/>		Ferry <input type="checkbox"/>		Prueba <input type="checkbox"/>		Negocios <input type="checkbox"/>		Otra:		
FASE DEL VUELO												
Estacionamiento <input type="checkbox"/>		Rodaje <input type="checkbox"/>		Despegue <input type="checkbox"/>		Ascenso inicial <input type="checkbox"/>		Ascenso <input type="checkbox"/>		Crucero <input type="checkbox"/>		
Descenso <input type="checkbox"/>		Aproximación <input type="checkbox"/>		Espera <input type="checkbox"/>		Circuito <input type="checkbox"/>		Aterrizaje <input type="checkbox"/>		Otra:		
DETALLES AMBIENTALES / CONDICIONES METEOROLÓGICAS												
VIENTO		NUBES			PRECIPITACIONES			ESTADO DE LA PISTA				
DIRECCIÓN	VELOCIDAD	TIPO	ALTITUD	1/8	TIPO	INTENSIDAD				CATEGORIA		
					Juvia <input type="checkbox"/> Nieve <input type="checkbox"/> Aguanieve <input type="checkbox"/> Granizo <input type="checkbox"/>	Ligera <input type="checkbox"/>	Moderada <input type="checkbox"/>			Severa <input type="checkbox"/>	Seca <input type="checkbox"/> Mojada <input type="checkbox"/> Nevada <input type="checkbox"/> Helada <input type="checkbox"/>	I
VISIBILIDAD		HELADA			TURBULENCIA			TEMP EXTERIOR		COND. VISIBILIDAD		
		Ligera <input type="checkbox"/>	Moderada <input type="checkbox"/>	Severa <input type="checkbox"/>	Ligera <input type="checkbox"/>	Moderada <input type="checkbox"/>	Severa <input type="checkbox"/>			DÍA <input type="checkbox"/> NOCHE <input type="checkbox"/> CREPÚSCULO <input type="checkbox"/> NIEBLA: Moderada <input type="checkbox"/> Severa <input type="checkbox"/>		
DESCRIPCIÓN DEL SUCESO												

## 11. INFORMACIÓN ADICIONAL DE INTERÉS

### 11.1 DEFINICIONES

**Accidente:** Todo suceso que, en relación con la utilización de una aeronave tenga lugar, en el caso de aeronaves tripuladas, en el periodo comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el caso de aeronaves no tripuladas, en el periodo comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, y durante el cual:

- a. Una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de:
  - i. Hallarse en la aeronave, o
  - ii. Entrar en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
  - iii. La exposición directa al chorro de un reactor.

Excepto el caso en que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por polizones escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación, o

- b. La aeronave sufra daños o fallos estructurales que alteren de manera adversa sus características de resistencia estructural, su rendimiento o sus características de vuelo, y que exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente dañado, excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite a un solo motor (incluidos su capó o accesorios), a las hélices, extremos de alas, antenas, sondas, aletas, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas del tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento), o a daños menores a las palas del rotor principal, las palas del rotor trasero, el tren de aterrizaje, así como los daños resultantes de granizo o impactos de aves (incluidas perforaciones del radomo), o
- c. El avión desaparezca o sea totalmente inaccesible.

**Análisis de riesgos:** es el proceso mediante el cual se determinan y se cuantifican los riesgos asociados a un aspecto de la actividad aeroportuaria comparando el nivel de riesgo con unos índices o criterios determinados de antemano.

**Causas:** (Anexo 13 OACI) Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o la combinación de estos factores, que determinen el accidente o incidente.

**Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC):** Órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Fomento, al que corresponde la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de la aviación civil.

**Condición de fallo:** efecto más desfavorable que resultaría de la materialización de un peligro en una disminución real de la actividad.

**Director del Aeropuerto:** máximo responsable del Aeropuerto, tiene capacidad para tomar decisiones al más alto nivel dentro de la organización del gestor en el aeródromo, incluyendo aquellas sobre recursos técnicos, humanos y financieros.

**Evento notificable:** Acontecimiento relacionado con la seguridad operacional, que corresponda a una de las definiciones de accidente, incidentes grave, incidente o suceso.

**Identificación de peligros:** el proceso de identificar qué puede pasar, por qué y cómo.

**Incidencia de seguridad operacional:** accidente, incidente grave, incidente ATS, incidencia

técnica y en general cualquier suceso con origen técnico o humano que pueda tener efecto sobre la seguridad operacional.

**Incidente:** Cualquier suceso relacionado con la utilización de una aeronave, distinto de un accidente, que afecte o pueda afectar a la seguridad de su utilización.

**Incidente grave:** Cualquier incidente que está relacionado con la utilización de una aeronave y en el que concurren circunstancias indicadoras de una alta probabilidad de que se produjera un accidente, cuando, en el caso de aeronaves tripuladas, dicha utilización tenga lugar en el periodo comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el caso de aeronaves no tripuladas, en el periodo comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión.

**Investigación:** (Anexo 13 OACI) Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

**Lado aire:** a efectos de este procedimiento se entiende por lado aire a plataformas, patio de clasificación de equipajes, calles de rodaje, pistas y cualquier otra zona dentro del vallado perimetral del aeropuerto, incluyendo la zona E definida en el Plan de Autoprotección, en operaciones de aproximación y despegue.

**Recomendaciones sobre Seguridad:** (Anexo 13 OACI) Una propuesta de las autoridades encargadas de la administración de accidentes del Estado que realiza la investigación, basada en la información obtenida de la investigación y formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes.

**Responsable de producción:** Se entiende como Responsable de producción a los siguientes: Director de Operaciones y Mantenimiento, Técnico Administrativo y Jefe de la Oficina Local de Seguridad. Es la persona o personas que formando parte de la estructura del gestor y dependiendo del Director del Aeropuerto, tienen capacidad para tomar decisiones sobre las actividades específicas de la actividad aeroportuaria y gestionar los recursos técnicos y humanos asignados a tal fin.

**Responsable de Seguridad Operacional (RSO):** es el Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente que dependiendo del Director del Aeropuerto y siendo independiente del resto de la estructura, tiene como responsabilidad controlar, gestionar y mantener el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional e informar a los responsables de las divisiones del aeropuerto sobre el resultado de las actividades específicas relacionadas con la gestión de la Seguridad Operacional..

**Seguridad Operacional:** Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

**Suceso:** De acuerdo al Reglamento (UE) 376/2014, se define suceso como cualquier acontecimiento relacionado con la seguridad que ponga en peligro o que, en caso de no ser corregido o abordado, pueda poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona, incluidos, en particular, los accidentes e incidentes graves.

**Seguridad Operacional:** es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

**Zona Restringida del Recinto Aeroportuario:** Toda área del aeropuerto separada de la dedicada al tráfico público mediante vallas y puertas.

Abarca el área de maniobras, plataformas, patio de clasificación de equipajes, etc. así como cualquier otra que se determine.

## 11.2 SUCESOS DE AVIACIÓN CIVIL

De acuerdo al Reglamento (UE) 376/2014, se define suceso como cualquier acontecimiento relacionado con la seguridad que ponga en peligro o que, en caso de no ser corregido o abordado, pueda poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona, incluidos, en particular, los accidentes e incidentes graves.

A efectos de aclaración, el Reglamento (UE) 376/2014 proporciona una relación de sucesos **agrupados por ámbitos de actividad**:

Adicionalmente, el Reglamento de Ejecución 2015/1018 de la Comisión de 29 de Junio de 2015 establece una **lista de sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria** de conformidad con el Reglamento (UE) 376/2015, cuya consulta es necesaria para conocer los sucesos de notificación obligatoria por ámbito de actividad:

- Sucesos relacionados con la operación de cualquier tipo de aeronave civil, incluidos los planeadores y los vehículos más ligeros que el aire, con excepción de las aeronaves a que se refiere el anexo II del Reglamento (CE) nº216/2008
- Sucesos relacionados con las condiciones técnicas, el mantenimiento y la reparación de las aeronaves
- Sucesos relacionados con los aeródromos y los servicios en tierra
- Sucesos relacionados con los servicios e instalaciones de navegación aérea

Los sucesos relacionados con los aeródromos y los servicios en tierra se encuentran detallados en el Anexo IV.1 del Reglamento de Ejecución 2015/1018.

Esta lista de sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria del R (UE)2015/1018 no debe entenderse como una recopilación exhaustiva de todos los problemas que puedan representar un riesgo significativo para la seguridad de la aviación, por lo que el informe no debe limitarse a los elementos listados en ese Reglamento ni a los elementos adicionales mencionados en el punto (c) del punto ADR.OR.C.030 (apartado 7.3 de este documento).

**Ante la duda, AESA recomienda la notificación en cualquier supuesto cuando se considere que puede existir peligro real o potencial para la seguridad aérea.**

### 11.2.1 Lista de sucesos de notificación obligatoria según el Reglamento de Ejecución

#### SUCESOS RELACIONADOS CON LOS AERÓDROMOS

##### Sucesos relacionados con aeronaves y obstáculos

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, entre una aeronave y otra aeronave, el terreno o un obstáculo o vehículo.
- 2) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves.
- 3) Salida de calle de rodadura o de pista.
- 4) Incursión real o potencial en calle de rodadura o pista.
- 5) Incursión o salida del área de aproximación final y despegue («FATO»).
- 6) Operación de una aeronave o vehículo haciendo caso omiso de una autorización, instrucción o restricción en el área de movimiento de un aeródromo (por ejemplo: uso de pista o calle de rodadura incorrecta o parte restringida de un aeródromo).
- 7) Objeto extraño en el área de movimiento que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 8) Presencia de obstáculos en el aeródromo o en las proximidades del aeródromo no indicados en el AIP (publicación de información aeronáutica) o mediante NOTAM (avisos a navegantes) y/o que no están marcados o iluminados adecuadamente.
- 9) Retroceso asistido (*push-back*), retroceso autónomo con motor (*power-back*), o rodaje interferidos por un vehículo, equipo o persona.
- 10) Pasajeros o personas no autorizadas dejados sin supervisión en la zona de estacionamiento de aeronaves.
- 11) Impacto del chorro de un reactor, o de la corriente de aire de un rotor principal o ráfaga de una hélice.
- 12) Declaración de emergencia (llamada «MAYDAY» o «PAN»).
- 13) Contaminación significativa de la estructura, los sistemas o el equipo de la aeronave derivada del transporte de equipaje, correo o carga.

### **Degradación o pérdida total de servicios o funciones**

- 1) Pérdida o fallo de comunicación entre: a) el aeródromo, un vehículo u otro personal de tierra y la unidad de servicios de tránsito aéreo o la unidad del servicio de gestión de la zona de plataforma; b) la unidad del servicio de gestión de la zona de plataforma y una aeronave, vehículo o la unidad de servicios de tránsito aéreo.
- 2) Fallo, malfuncionamiento o defecto significativos de un equipo o sistema del aeródromo que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona;
- 3) Deficiencias significativas en la iluminación, señalización visual o carteles de aeródromo.
- 4) Fallo del sistema de alerta de emergencia del aeródromo.
- 5) Servicios de rescate y de lucha contra incendios no disponibles conforme a los requisitos aplicables.

### **Otros sucesos**

- 1) Incendio, humo o explosiones en las instalaciones y equipo del aeródromo y sus proximidades, que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

- 2) Sucesos relacionados con la seguridad física del aeródromo (por ejemplo: entrada ilícita, sabotaje, amenaza de bomba).
- 3) No comunicación de un cambio significativo en las condiciones de operación del aeródromo que ha puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 4) Falta de servicio de deshielo y/o anti-hielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.
- 5) Derrame significativo durante los repostajes de combustible.
- 6) Carga de un tipo de carburante u otros líquidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno, nitrógeno, aceite y agua potable).
- 7) Incapacidad de solventar malas condiciones de la superficie de la pista.
- 8) Cualquier suceso en el que el desempeño humano haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.

#### **Sucesos específicos de asistencia en tierra**

- 1) Carga o distribución incorrectas de pasajeros, equipajes, correo o carga que pueda tener consecuencias significativas para el peso y/o el equilibrio de la aeronave (incluidos errores significativos en los cálculos de la hoja de carga).
- 2) Equipo de embarque retirado suponiendo un peligro para los ocupantes de la aeronave.
- 3) Estiba o sujeción incorrecta de equipajes, correo o carga que pueda suponer cualquier tipo de peligro para la aeronave, su equipo o sus ocupantes o dificultar una evacuación de emergencia.
- 4) Transporte, intento de transporte o manipulación de mercancías peligrosas que han puesto en peligro, o que podrían haber puesto en peligro, la seguridad de la operación, o haber dado lugar a una situación de inseguridad (por ejemplo: incidente o accidente imputable a mercancías peligrosas según la definición de las Instrucciones Técnicas de la OACI).
- 5) Incumplimiento de un correcto embarque/desembarque de equipajes y sus correspondientes pasajeros. (Non-compliance on baggage or passenger reconciliation)
- 6) Incumplimiento de los procedimientos requeridos de asistencia y mantenimiento en tierra de las aeronaves, especialmente de los procedimientos de deshielo, reabastecimiento, o carga, incluidos el posicionamiento incorrecto o la retirada de equipos.
- 7) Carga de cantidades incorrectas de combustible que puedan tener consecuencias significativas para la autonomía, prestaciones, equilibrio o resistencia estructural de la aeronave.
- 8) Fallo, malfuncionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para la asistencia en tierra que tengan o puedan tener como consecuencia daños a la aeronave [por ejemplo: barra de arrastre o unidad de potencia en tierra («GPU»)].
- 9) Daños a la aeronave provocados por equipos o vehículos de asistencia en tierra, incluidos los daños no declarados con anterioridad.