

ENR 1.14 INCIDENTES DE TRANSITO AEREO**1. Forma DGAC**

- 1.1 La DGAC ha establecido una forma denominada "Informe de irregularidades" para facilitar al personal aeronáutico la notificación de incidentes de Tránsito Aéreo, deficiencias en las radioayudas, comunicaciones y servicios de control de tránsito aéreo, dicha forma se encuentra a disposición de los interesados en las comandancias de los aeropuertos.

2. Notificación a la autoridad aeronáutica

- 2.1 Con el objeto de facilitar la obtención oportuna de información fidedigna, el personal aeronáutico (usuarios, controladores y/o pilotos), notificarán a la brevedad posible al Comandante del Aeropuerto en donde esta ubicada la dependencia de control, dentro de cuya área de jurisdicción aconteció el incidente, o la irregularidad, mediante el depósito en dicha comandancia del reporte formulado en la forma "Informe de irregularidades"; de no ser esto posible, se depositará en la más próxima, o en cualquier otra comandancia.
- 2.2 En estos casos, la autoridad aeronáutica que reciba un reporte que no sea de su competencia, deberá remitir de inmediato a la comandancia interesada, para que esta pueda proceder a recopilar la información pertinente.
- 2.3 Los Gerentes de Estación, los Jefes de Aeropuerto o las Jefaturas de Despacho y Control de Vuelos de las empresas, conseguirán y entregarán al Comandante del Aeropuerto correspondiente, todos los reportes por escrito de aquellos pilotos de su empresa, sobre cualquier incidente de tránsito aéreo que no les hubiera sido posible notificarlo de acuerdo con el inciso anterior.
- 2.4 Los Comandantes, remitirán a la Dirección de Investigación de Accidentes (DGAC) los informes de irregularidades, depositados en sus comandancias, junto con los documentos complementarios, necesarios para la investigación y una copia a la Dirección General Adjunta de Tránsito Aéreo de SENEAM.
- 2.5 SENEAM, participará con la Dirección de Investigación de Accidentes (DGAC) en el análisis de los incidentes de tránsito aéreo y a petición de la Comisión Dictaminadora de Accidentes, destinada a los Servicios de Tránsito Aéreo.

3. Conservación de cintas de grabación

- 3.1 Con el objeto de asegurar se conserven las cintas de grabación para obtener las correspondientes transcripciones y/o reproducciones de las mismas y evitar conflictos entre controladores y pilotos, en el caso de que exista una irregularidad durante las operaciones, el piloto solicitará en la frecuencia de la dependencia apropiada y sin entrar en polémicas, que la cinta grabando las comunicaciones sea marcada, empleando la frase "marque la cinta", debiendo el controlador contestar "se marcará".
- 3.2 El controlador, hará la anotación respectiva de cinta marcada en la forma récord diario de operación, así como una descripción breve del incidente.
- 3.3 Cuando a juicio del controlador exista una irregularidad, el controlador podrá seguir el mismo procedimiento, sin mediar solicitud del piloto.
- 3.4 Por ningún motivo se deberá borrar o usar de nuevo la cinta marcada, debiendo conservarse hasta que la autoridad aeronáutica notifique no ser ya necesaria, para la cual previa certificación de esta podrá transferirse a un cassette.
- 3.5 Una copia se enviará a la Subdirección de Inspección de la DGAC y otra a la Dirección General Adjunta de Tránsito Aéreo de SENEAM.
- 3.6 Las cintas de grabación deberán conservarse, cuando menos por un término de 30 días, y por términos mayores cuando puedan necesitarse para alguna averiguación o investigación tal como lo señala el sexto párrafo del Artículo 33 del Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas.

4. Apego a la Ley de Aviación Civil

- 4.1 En cumplimiento a lo prescrito en la Ley de Aviación Civil, (Art. 81), corresponde a la Secretaría la Investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencias de los interesados, determinará la causa probable de los mismos y, en su caso, impondrá las sanciones. Si hay lugar a ello, hará los hechos del conocimiento de la autoridad competente.

5. Definición de los incidentes de tránsito aéreo

5.1 La expresión "incidente de tránsito aéreo" se utiliza para indicar un suceso grave vinculado con la prestación de servicios de tránsito aéreo, tales como:

- a) La proximidad de aeronaves (AIRPROX);
- b) Una dificultad grave que provoque un riesgo a la aeronave causado, por ejemplo, por:
 - 1) Procedimientos defectuosos
 - 2) Incumplimiento de los procedimientos, o
 - 3) Falla de las instalaciones terrestres

5.1.1 Definiciones de proximidad de aeronaves AIRPROX.

Proximidad de aeronaves. Situación en la cual, a juicio del piloto o del personal de servicios de tránsito aéreo, la distancia entre aeronaves, así como sus posiciones y velocidades relativas, han sido tales que puede verse comprometida la seguridad de las aeronaves. La proximidad de aeronaves se clasifica así:

Riesgo de colisión. La clasificación de riesgo de la proximidad de aeronaves en la cual ha existido un riesgo grave de colisión.

Seguridad no garantizada. La clasificación de riesgo de la proximidad de aeronaves en la cual pueda haberse visto comprometida la seguridad de las aeronaves.

Sin riesgo de colisión. La clasificación de riesgo de la proximidad de aeronaves en la cual no ha existido riesgo de colisión.

Riesgo no determinado. La clasificación de riesgo de la proximidad de aeronaves en la cual no había información suficiente para determinar el riesgo que suponía, o porque las evidencias insuficientes o contradictorias impedían esa determinación.

AIRPROX. Palabra clave utilizada en la notificación de incidentes de tránsito aéreo para designar la proximidad de aeronaves

5.2 Los incidentes de tránsito aéreo se designan e identifican en los informes del modo siguiente:

| <i>Tipo</i> | <i>Designación</i> |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| Incidente de tránsito aéreo | Incidente |
| Como en a) anterior | AIRPROX (proximidad de aeronaves) |
| Como en b) 1. y 2. anterior | Procedimiento |
| Como en b) 3. anterior | Instalación |

6. Uso de la Forma de notificación de incidentes de tránsito aéreo (Véase el modelo en las páginas ENR 1.14-4 a 1.14-7)

6.1 La Forma de notificación de incidentes de tránsito aéreo está destinado a ser utilizado:

- a) Por un piloto para notificar un informe sobre un incidente de tránsito aéreo después de la llegada o para confirmar un informe hecho inicialmente por radio durante el vuelo.
Nota: La Forma, si está disponible a bordo, puede usarse también como base para hacer el informe inicial en vuelo.
- b) Por una dependencia ATS para registrar un informe sobre un incidente de tránsito aéreo recibido por radio, teléfono o teleimpresor.
Nota: La Forma puede usarse como forma para el texto de un mensaje que se transmitirá por la red AFS.

7. Procedimiento de notificación (incluyendo los procedimientos en vuelo)

7.1 El piloto deberá proceder del modo siguiente con respecto a un incidente en el cual esté o haya estado involucrado:

- a) Durante el vuelo, utilizar la frecuencia aeroterrestre apropiada para notificar un incidente de gran importancia, en particular si interviene otra aeronave, para permitir que se evalúen los hechos inmediatamente;
- b) Tan pronto como sea posible después del aterrizaje, presentar una Forma de notificación de incidentes de tránsito aéreo debidamente llenado

- 1) Para confirmar un informe de un incidente presentado inicialmente como en a) o para hacer el informe inicial de tal incidente si no había sido posible notificarlo por radio;
 - 2) Para notificar un incidente que no requería notificación inmediata en el momento del suceso.
- 7.2 Un informe inicial hecho por radio deberá contener la siguiente información, contenida en la forma de Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo.
- a) Identificación de la aeronave;
 - b) Tipo de incidente, p. ej. proximidad de aeronaves;
 - c) El incidente; 1. a) y b); 2. a), b) c), d), n); 3. a), b), c), i); 4. a), b);
 - d) Varios: 1. e).

- 7.3 El informe confirmatorio de un incidente de gran importancia notificado inicialmente por radio o el informe inicial de cualquier otro incidente deberá presentarse a la comandancia del aeropuerto quien a la vez lo hará llegar a la Dirección Técnica y de Supervisión, de la DGAC. El piloto debe llenar la forma de notificación de incidentes de tránsito aéreo, completando los detalles de los informes iniciales en la medida de lo necesario.

Nota: Cuando no exista oficina de notificación ATS, el informe puede presentarse a otra dependencia ATS.

8. Objetivo de la notificación y presentación de la Forma

- 8.1 El propósito de la notificación de los incidentes de proximidad de aeronaves y su investigación es promover la seguridad de las aeronaves. El grado de riesgo que supone un incidente de proximidad de aeronaves debe ser determinado en la investigación del incidente y clasificado como "riesgo de colisión", "seguridad no garantizada", "sin riesgo de colisión" o "riesgo no determinado".
- 8.2 El propósito del formulario es proporcionar a las autoridades investigadoras la información más completa posible sobre el incidente de tránsito aéreo y permitirles informar con la menor demora posible, al piloto o explotador interesado, sobre el resultado de la investigación del incidente y, si corresponde, sobre medidas correctivas adoptadas.

| FORMA DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO | | |
|---|---|---------------------------------------|
| <i>Para presentar y recibir informes sobre incidentes de tránsito aéreo. En el informe inicial por radio, debe incluirse los conceptos que aparecen en sombreado.</i> | | |
| A – IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE | B – TIPO DE INCIDENTE | |
| | AIRPROX/PROCEDIMIENTO/INSTALACION* | |
| C- EL INCIDENTE | | |
| 1. Generalidades | | |
| a) Fecha/hora | _____ del _____ | incidente U |
| TC | _____ | |
| b) Posición | | |
| 2. Aeronave propia | | |
| a) Rumbo y ruta | _____ | |
| b) Velocidad verdadera km/h_____ | | medida en () kt____ () |
| c) Nivel y reglaje del altímetro | | |
| d) Aeronave en ascenso o descenso | | |
| () Nivel de vuelo | () Ascenso | () Descenso |
| e) Ángulo 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) | | |
| () Deslumbramiento | () Pilar de parabrisas | () Parabrisas sucio |
| () Otra estructura del puesto de pilotaje | () Ninguna | |
| h) Utilización de las luces de la aeronave (seleccione tantas como corresponda) | | |
| () Luces de navegación | () Luces estroboscópicas | () Luces de cabina |
| () Luces rojas anticollisión | () Luces de aterrizaje / rodaje | () Luces de iluminación del empenaje |
| () Otras | () Ninguna | |
| i) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS | | |
| () Sí, basada en RADAR | () Sí, basada en información visual | () Sí, basada en otra información |
| () No | | |
| j) Información de tránsito expedida | | |
| () Sí, basada en RADAR | () Sí, basada en información visual | () Sí, basada en otra información |
| () No | | |
| k) Sistema anticollisión de a bordo – ACAS/TCAS | | |
| () No instalado | () Tipo | () Aviso de tránsito emitido |
| () Aviso de resolución emitido | () Aviso de tránsito o aviso de resolución emitido | |
| l) Identificación RADAR | | |
| () Ningún RADAR disponible | () Identificación RADAR | () Ninguna identificación RADAR |
| m) Otras aeronaves avisadas | | |
| () Sí | () No | () Se avistó la aeronave que no era |
| n) Se tomaron medidas de prevención | | |
| () Sí | () No | |
| o) Tipo de plan de vuelo | IFR/VFR/ninguno* | |
| 3. Otras aeronaves | | |
| a) Tipo y distintivo de llamada/matricula (si se reconocen) | | |
| b) Si 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 | | |
| <input type="checkbox"/> Vuelo Horizontal | <input type="checkbox"/> En ascenso | <input type="checkbox"/> En descenso |
| <input type="checkbox"/> Se desconoce | | |
| d) Ángulo de inclinación lateral de las aeronaves | | |
| <input type="checkbox"/> Alas en horizontal | <input type="checkbox"/> Inclinación lateral ligera | <input type="checkbox"/> Inclinación lateral moderada |
| <input type="checkbox"/> Inclinación lateral pronunciada | <input type="checkbox"/> Invertido | <input type="checkbox"/> Desconocido |
| e) Dirección de la inclinación lateral de las aeronaves | | |
| <input type="checkbox"/> Izquierda | <input type="checkbox"/> Derecha | <input type="checkbox"/> Desconocida |
| f) Luces utilizadas | | |
| <input type="checkbox"/> Luces de navegación | <input type="checkbox"/> Luces estroboscópicas | <input type="checkbox"/> Luces de cabina |
| <input type="checkbox"/> Luces rojas anticollisión | <input type="checkbox"/> Luces de aterrizaje/rodaje | <input type="checkbox"/> Luces de iluminación del empenaje |
| <input type="checkbox"/> Otras | <input type="checkbox"/> Ninguna | <input type="checkbox"/> Se desconoce |
| g) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS | | |
| <input type="checkbox"/> Sí, basada en RADAR | <input type="checkbox"/> Sí, basada en información visual | <input type="checkbox"/> Sí, basada en otra información |
| <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Se desconoce | |
| h) Información de tránsito expedida | | |
| <input type="checkbox"/> Sí, basada en RADAR | <input type="checkbox"/> Sí, basada en información visual | <input type="checkbox"/> Sí, basada en otra información |
| <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Se desconoce | |
| i) Medidas de prevención adoptadas | | |
| <input type="checkbox"/> Sí | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Se desconocen |
| 4. Distancia | | |
| a) Distancia horizontal mínima | | |
| b) Distancia vertical mínima | | |
| 5. Condiciones meteorológicas del vuelo | | |
| a) IMC/VMC* | | |
| b) Por encima/ por debajo* de las nubes/niebla/calma o entre capas* | | |
| c) Distancia vertical desde la nube | m/ft* por debajo | m/ft* por encima |
| d) Dentro de nubes/lluvia/nieve/agua nieve/niebla/calma* | | |
| e) volando contra/a espaldas* del sol | | |
| f) Visibilidad de vuelo | m/km* | |
| 6. Cualquier otra información que el piloto al mando considere importante | | |
| _____ | | |
| _____ | | |
| _____ | | |
| _____ | | |
| _____ | | |
| _____ | | |
| D - INFORMACIÓN DIVERSA | | |
| 1. Información relativa a la aeronave que notifica | | |
| a) Matrícula de la aeronave | _____ | |
| b) Tipo de 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 las _____ | |
| g) Fecha / hora / lugar donde se ha llenado el formulario | _____ | |

EFFECTIVO SEP-29-05

2. Cargo, dirección y firma de la persona que presente 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 _____

E – INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA FACILITADA POR LA DEPENDENCIA ATS INTERESADA

1. Recepción del informe

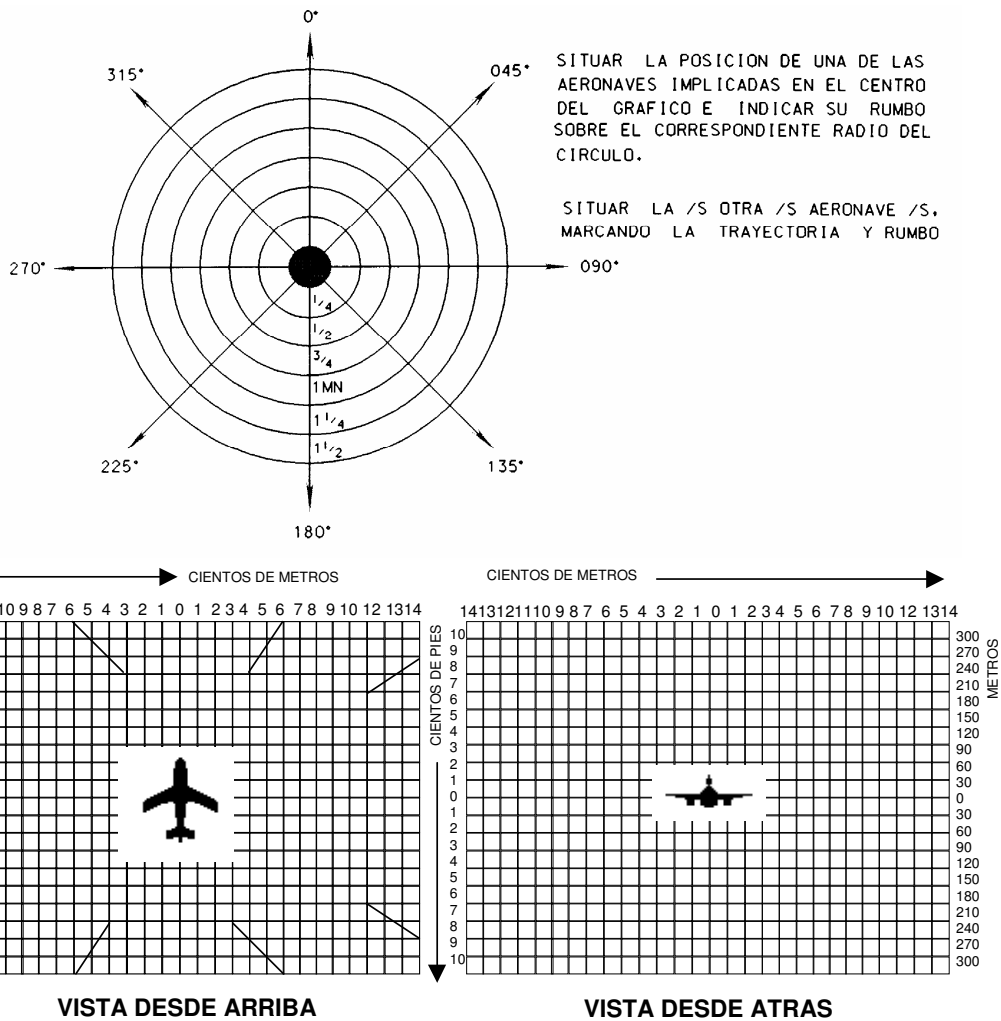
- a) El informe se recibió por AFT / radio / teléfono / otro medio (especifíquese)*
- b) Informe recibido por (nombre de la dependencia ATS)

2. Detalles de las medidas de la ATS

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

DIAGRAMAS DE AIRPROX

Señale en el diagrama el paso de otra aeronave con respecto a su propia aeronave – en el diagrama superior central, situar la posición de una de las aeronaves implicadas en el centro del diagrama e indicar su rumbo sobre el correspondiente radio del círculo; situar la posición de la(s) otra(s) aeronave(s), marcando la trayectoria y rumbo; en el diagrama inferior de la izquierda se indicará la vista en planta (desde arriba) y en el inferior de la derecha la vista en elevación (desde atrás) – suponiendo que USTED se encuentra en el centro del diagrama en cada caso, indique el primer avistamiento y la distancia de paso.



* Suprima lo que no corresponda

Instrucciones para completar el formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo

Concepto

- A Identificación de aeronave de la aeronave que presenta el informe
- B Debería presentarse inmediatamente por radio un informe AIRPROX
- C1 Fecha / hora en UTC y posición en rumbo y distancia con respecto a una ayuda para la navegación o en LAT / LONG.
- C2 Información con respecto a la aeronave que presenta el informe, márchese lo necesario con una tilde.
- C2 c) P. ej. FL 350/1 013 hPa ó 2 500 ft / QNH 1 007 hPa ö 1 200 ft / QFE 998 hPa
- C3 Información con respecto a la otra aeronave involucrada
- C4 Distancia a que pasaron – indiquense las unidades utilizadas
- C6 Añádanse hojas adicionales si es necesario. Los diagramas pueden usarse para mostrar las posiciones de las aeronaves
- D1 f) Indíquese el nombre de la dependencia ATS y la fecha / hora en UTC
- D1 g) Fecha y hora en UTC
- E2 Inclúyanse detalles de la dependencia ATS, tales como el servicio proporcionado, la frecuencia radiotelefónica, las claves SSR asignadas y el reglaje de altímetro. Utilícese el diagrama para mostrar la posición de las aeronaves y añádanse las hojas adicionales que sean necesarias.