UNIDAD/ORGANISMO		DSANA / DESATI	
TIPO REUNIÓN		Grupo de Trabajo	
LUGAR		AESA	
Fecha	11-05-2016	DURACIÓN:	2.30 Horas

REFERENCIA ACTA
Grupo de trabajo de notificación de sucesos de Asistencia en Tierra (2ª Reunión)

REDACTADO POR:	FECHA REDACCIÓN:
AESA	30-05-2016

DIFUSIÓN DEL DOCUMENTO: A los contactos por email y publicación en página web de AESA.

PRÓXIMA REUNIÓN			
FECHA:	No habrá nueva reunión, salvo petición expresa de la mayoría de participantes	HORA:	-

AGENDA DE LA REUNIÓN

La agenda de la reunión se establece en función de los objetivos a conseguir en el grupo de trabajo la agenda del mismo. Los objetivos de este grupo de trabajo son:

1. **Tratamiento de las posibles modificaciones en el borrador del acta de la reunión del 13/03/2016.**
2. **Continuación del trabajo iniciado de definición de criterios de sucesos que han de ser notificados obligatoriamente.**
3. **Aclaración de posibles dudas sobre los medios de notificación de sucesos al SNS.**
4. **Propuesta para definición de campaña para la notificación de sucesos.**

Nº	RESUMEN DE TEMAS TRATADOS
1	**Tratamiento de las posibles modificaciones en el borrador del acta de la reunión del 13/03/2016.** Preguntados a los asistentes por el acta de la anterior reunión del grupo de trabajo, todos están de acuerdo con el acta. No se proponen por lo tanto modificaciones, se publicará el acta en la página web de AESA.
2	**Continuación del trabajo iniciado de definición de criterios de sucesos que han de ser notificados obligatoriamente.** Se continúa con el trabajo de aclaración, establecimiento de criterios y debate sobre los sucesos que deben ser notificados al SNS, con el orden de la clasificación del Reg 2015/1018 ANEXO IV SUCESOS RELACIONADOS CON LOS AERÓDROMOS Y LOS SERVICIOS EN TIERRA, 2. Asistencia en tierra de una aeronave. Se trabaja en grupo para establecer los criterios sobre la clasificación de los sucesos que deben ser notificados obligatoriamente. La información del trabajo realizado se encuentra en el documento "Tipos de sucesos_Criterios de notificación obligatoria" incluido en el Anexo del presente acta. En este documento se encuentran 3 columnas con la siguiente consideración: • En la columna A, denominada Tipo de Suceso, se indican los sucesos por filas que se trabajan en el grupo de trabajo tal cual se indican en el Reg 2015/1018 indicado previamente. • En la columna B, denominada Criterio, se especifica el resultado/consenso del debate. Los criterios aquí establecidos no son una clasificación de sucesos, ni una sustitución de los propios tipos de sucesos determinados por el Reg 2015/1018. Debe interpretarse como una aclaración o acuerdo de los sucesos que son obligatoriamente notificables al SNS. Tampoco pretenden sustituir a lo determinado por el Reg 2015/1018 en ese sentido si algún criterio no incluye todo lo indicado por el propio Reg 2015/1018 siempre debe seguirse lo indicado en el Reg 2015/1018. • En la columna C, denominada Debate, se indican en su caso los comentarios relevantes o trabajo previo para cada tipo de suceso.

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

	Para aclaración de dudas sobre los criterios adoptados en el grupo de trabajo pueden ponerse en contacto con aerodromos.aesa@seguridadaerea.es
3	**Forma de notificación.** Se indican los medios posibles de notificación de sucesos al SNS, entre los cuales se encuentran: – Notificación a través de portal Europeo: **http://www.aviationreporting.eu/index.php?id=246** – .Pdf de notificación off-line: que se puede encontrar en el mismo enlace anterior. Nota.- Utilizando estos dos medios anteriores, las empresas deben disponer de una base de datos de sucesos (Reg 376/2014 Art.6 Aptdo. 5). – Fichero de intercambio compatible con ECCAIRS: la base de datos de la empresa debe tener capacidad de exportarlo. Bases de datos compatibles con ECCAIRS y con comunicación directa con el SNS. – Posibilidad de crear un Excel que sea compatible con el SNS. También se deben almacenar en la organización en una base de datos. Este Excel será preparado por AESA y distribuido para poder ser empleado por las empresas. Este formato de fichero Excel no evita el tener que intercambiar el fichero de forma no automática con AESA, por ello a futuro la alternativa anterior de bases compatibles ECCAIRS será más productiva por su automatización. Para aclaraciones sobre este aspecto de la forma de notificación se facilita un contacto de la Agencia: hmpedroche@seguridadaerea.es
5	**Propuesta para definición de campaña para la notificación de sucesos.** En este sentido AESA solicita la participación de la industria, una vez definida una campaña publicitaria propia de la AESA para la promoción de la notificación de sucesos, para la colocación de cartelería en los aeropuertos y lugares de trabajo de la industria de estos carteles como campaña publicitaria.

Nº	ACCIONES A REALIZAR	Responsable	Fecha Prevista	Fecha Ejecución
			DD-MM-AA	DD-MM-AA
1	Preparación de fichero Excel para notificación de sucesos	AESA	15/06/2016	-
2	Preparación de campaña publicitaria (cartel) para fomentar la notificación de sucesos en el ámbito de la asistencia en tierra	AESA	31/12/2016	-
3	Colaboración con la campaña publicitaria, colocación de cartelería en lugares de trabajo como oficinas de los agentes de asistencia en tierra, o filtros de entrada de personal en aeropuertos.	Industria	2017	

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
SIGLA	DESCRIPCIÓN DE LA SIGLA
SNS	Sistema de Notificación de Sucesos.
ECCAIRS	European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
Reg 2015/1018	Reglamento 2015/1018, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) no 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo
Reg 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.

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

ANEXO: TIPOS DE SUCESOS_CRITERIOS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

GENERALIDADES:
a) Existen dos tipos de notificaciones: obligatorias y voluntarias. En caso de duda de si un suceso está dentro de los tipos de notifiación obligatoria y creer necesaria la notificación de un suceso siempre se puede utilizar la notificación voluntaria. De hecho, se recuerda la obligación de la organización de notificar un suceso que no se encuentre dentro de los tipos obligatorios si se ha detectado un riesgo potencial. Es la organización la responsable de realizar las notificaciones a la autoridad.
b) Dentro de los principios de cultura justa, recordar el principio no punitivo (con el notificante o las personas que aparezcan mencionadas en las notificaciones) de la notificación de sucesos.
c) Dentro del sistema obligatorio, se deben notificar los sucesos en los que se ha visto involucrada la organización directamente.
d) Como norma general los sucesos requieren una evaluación previa del agente de asistencia en tierra, en función afección a la seguridad se notificará al SNS.

ADVERTENCIA: estos criterios aqui establecidos no pretenden sustituir el tipo de sucesos que deben ser notificados, su interpretación debe realizarse como un intento de aclaración y consenso de los sucesos que deben notificarse obligatoriamente al SNS. En ese sentido, tampoco se refiere a una clasificación de sucesos, sino que se han tomado los sucesos indicados en el Reglamento 2015/1018, con el ánimo de trabajar sobre lo establecido por el propio Reglamento por su generalidad para aclarar los mismos.

Tipo de suceso	Criterios	Debate
2.1. Sucesos relacionados con aeronaves y aeródromos		
1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, entre una aeronave y otra aeronave, el terreno o un obstáculo.	**a) No se notificarán los sucesos en los que haya ocurrido una colisión entre vehículos a menos que haya supuesto un riesgo para la aeronave.** **b) Se deberán notificar los sucesos en los que haya habido un vehículo descontrolado (movimiento sin conductor o vigilancia) que haya producido o haya podido producir una colisión con aeronave u otros vehículos.**	1.- Un vehiculo puede ser un obstaculo. 2.- Cuasi-colisión: cuando potencialmente puede haber una colisión pero existe una barrera que ha impedido que no termine en colisión. P.ej. Vehículos descontrolados que estén en la trayectoria de la aeronave pero que no colisionen porque haya habido una barrera que lo haya impedido. 3.- Choque entre vehículos no hay que notificarlo. 4.- Choque entre vehículo y jardinera con pasajeros, si es grave porque haya lesiones o recurrente, entonces hay que analizarlo y reportarlo.
2) Incursión en pista o calle de rodadura	**a) Se notificarán todas las presencias inadecuadas (de vehículos, equipos o personas) en pista o calle de**	
3) Salida de pista o calle de rodadura.	**a) Siempre que sea de aeronave.**	1.- Este tipo de suceso es más de compañía aérea, la compañía aérea es quien tiene constancia de que haya ocurrido. 2.- Al respecto de lo anterior se aclara que puede ocurrir durante un remolcado y que será notificable siempre que se haya tenido en constancia de dicho suceso.
4) Contaminación significativa de la estructura, los sistemas o el equipo de la aeronave derivada del transporte de equipaje, correo o carga;	**a) Requiere una evaluación de si la contaminación es significativa, el propio agente de asistencia en tierra realizará esta evaluación y en función de esto notificará al SNS.** **b) En caso de duda, como criterio se notificará al SNS, si se requiere una actuación específica o aviso a compañía aérea.**	1.- Pescado congelado que se descongela y la bodega llega llena de agua. Hay que notificarlo si el derrame es considerable ya que puede haber corrosión, pero previamente se podría consultar a la compañía aerea ya que si ella considera que no es peligroso, entonces no creo que sea necesario notificarlo. 2.- Derrame de liquido, habría que analizar el líquido y si es sospechoso de que pudiera ser Mercancías Peligrosas, entonces hay que notificarlo aunque la extensión sea pequeña. Esta entra dentro del tipo de sucesos relacionados con Mercancías Peligrosas
5) Retroceso asistido (push-back), retroceso autónomo con motor (power-back), o rodaje interferidos por un vehículo, equipo o persona.	**a) Como norma general siempre se notificarán los sucesos si se paraliza la maniobra.**	1.- Se debe notificar el caso en que un avión hace maniobra de salida y un vehículo se cruza pero no se da cuenta, la empresa no tiene constancia de que haya sucedido. En estos casos AENA lo comunica a la compañía, y es cuando se tiene constancia del suceso, aquí empieza el plazo de notificación (desde que se tiene constancia).
6) 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.	**a) Notificación en caso de reiteración en la aparición de un mismo tipo de FOD.** **b) No se deben notificar al SNS la detección de papeles.** **c) Como criterio para la notificar de FOD, se deberá notificar al SNS todo aquello que sean tornillos, herramientas o elementos mayores.**	1.- Este tipo de sucesos trata de FOD (Foreing Object Debris) 2.- Se debate sobre lo que se considera objeto extraño como se indica en el tipo de suceso, sobre si los papeles son este tipo de FOD o que elementos lo son. Se llegan a los criterios que se especifican.

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

7) Pasajeros o personas no autorizadas dejados sin supervisión en la zona de estacionamiento de aeronaves.	**a) Se deben notificar por ambos sentidos Safety y Security.**	1.- Se debe notificar cuando se detecten personas no autorizadas por security. 2.- Al hilo de lo anterior también se debe notificar cuando existan pesonas sin vigilancia por safety.
8) 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.	**a) Cuando se tenga constancia por estar directamente implicado en el suceso.**	1.- Se debate si la responsabilidad de notificar este tipo de sucesos (incencios, humos y explosiones) es del propietario (dueño del equipo), existiendo el caso en el que los agentes de asistencia en tierra emplean equipos de terceros por ejemplo gestor aeroportuario. Al hilo de esto se aclara que la notificación NO se trata de responsabilidad o culpa y por tanto propiedad, sino de estar directamente implicado en el suceso.
9) Sucesos relacionados con la seguridad física del aeródromo (por ejemplo: entrada ilícita, sabotaje, amenaza de bomba).	**a) Cuando se tenga constancia por estar directamente implicado en el suceso.**	1.- En general los agentes de asistencia en tierra no tienen constancia de estae tipo de sucesos a menos que se lo indique el propio gestor aeroportuario o compañía aérea. Por lo tanto solamente en caso de que los propios agentes hayan tenido constancia por estar directamente implicados debe ser notificado
2.2. Degradación o pérdida total de servicios o funciones		1.- En general los agentes de asistencia en tierra opinan que estos apartados no les aplican tanto a ellos mismos como al gestor aeroportuario que además suele ser el que tiene la información. 2.- Se aclara que la notificación ya no es por la culpa o responsabilidad en el suceso en sí mismo, sino por la mejora del sistema. En este sentido aclarar también que en la mayoría de los casos el gestor aeroportuario tiene constancia de los sucesos (malfuncionamientos o fallos) por propia notificación de los agentes de asistencia en tierra, porque son éstos quien utilizan muchas de las instalaciones y equipos, proveen servicios y por lo tanto los que detectan estos sucesos.
1) Pérdida o fallo de comunicación con una aeronave, un vehículo, la unidad de servicios de tránsito aéreo o la unidad del servicio de gestión de la zona de plataforma.	**a) Sucesos de este tipo que se produzcan en operación (movimiento de aeronave u otras operaciones de asistencia en tierra)**	1.- Los agentes en general indican que sus comunicaciones con la aeronave son muy escasas, reduciéndose a las de las maniobras pushback. 2.- Se aclara que si se refiere a ese tipo de comunicaciones, en las operaciones que se realicen en comunicación directa con la aeronave (incluidas las visuales) por ejemplo pushbacks, powerbacks, remolcados, etc... Serán además notificables en el caso de que se produzcan en la propia maniobra no en otros momentos. Por ejemplo: NO en el caso de que antes de empezar una maniobra de pushback se prueben unos cascos, estos no funcionen y se sustituyan por otro que si lo hagan; SI en el caso de que los cascos dejen de funcionar durante el pushback. 3.- En cualquier caso también aplicaría si se debe estar en contacto con los servicios de navegacion aérea (torre de control) y falla la comunicación. Por ejemplo: a la hora de tener que cruzar una pista que requiera autorización de torre de control y se pierda la comunicación con torre. 4.- Todo esto aplicará siempre que se esté directamente implicado en un suceso de este tipo.
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.	**a) Sucesos de este tipo ocurridos en operación, maniobra u uso.**	1.- Ejemplos de estos sucesos podrían ser: fallos de pasarelas, fallos de hidrantes, fallos de los equipos suministradores de energía eléctrica 2.- Siempre que los sucesos se encuentren en uso o maniobra. No en otros supuestos. Por ejemplo: es notificable en caso de que, una GPU está siendo usada para suministro eléctrico al avión, tenga un malfuncionamiento suministrando energía no adecuada para la aeronave. En caso de que el malfuncionamiento del equipo se produzca cuando no está siendo empleado para su fin (una prueba por ejemplo) no sería notificable como el anterior. 2.- Este tipo de sucesos se pueden confundir o mezclar con los de el punto 2.3 Sucesos específicos de la asistencia en tierra nº de 10. No se trata en estos debates o criterios de hacer una clasificación de los sucesos y enmarcarlos en un tipo u otro sino que se aclaren los sucesos que deben notificarse al SNS.

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

3) Deficiencias significativas en la iluminación, señalización visual o carteles de aeródromo.	**a) Deficiencias significativas "especialmente relevantes", que provoque situaciones con riesgo petencial para la seguridad.** **b) Como criterio, se deberán notificar cuando una evaluación preeliminar lo considere necesario.**	1.- Ejemplos de estos sucesos podrían ser: fallos de pasarelas, fallos de hidrantes, fallos de los equipos suministradores de energía eléctrica 2.- Siempre que los sucesos se encuentren en uso o maniobra. No en otros supuestos. Por ejemplo: es notificable en caso de que, una GPU está siendo usada para suministro eléctrico al avión, tenga un malfuncionamiento suministrando energía no adecuada para la aeronave. En caso de que el malfuncionamiento del equipo se producza cuando no está siendo empleado para su fin (una prueba por ejemplo) no sería notificable como el anterior.
2.3. Sucesos específicos de la 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).	**a) Notificable obligatoriamente un Last Minute no autorizado, que varíe centro de gravedad fuera de márgenes, además en la notificación debe incluirse documentación como la hoja de carga, LIR…**	1.- Se debate sobre los límites que en este tipo de sucesos se deberían establecer para la notificación. Se llega a un consenso de que siempre se debería notificar cuando se salga de márgenes, sin embargo no se llega a consenso sobre a partir de qué diferencia en kg entre la hoja de carga y carga real del avión debería ser notificado, esto no puede ser establecido de esta forma por la variedad de aviones y diferencias de cargas posibles. En cualquier caso siempre existe la notificación voluntaria, y el criterio que se ha establecido. 2.- Se debería indicar en la notificación claramente dónde ha ocurrido la incorrecta distribución. Que esté claro origen y destino.
2) Equipo de embarque retirado suponiendo un peligro para los ocupantes de la aeronave.	**a) No requiere aclaración.**	1.- Se debate a qué se refiere este tipo de sucesos consensuando que es a la retirada de escaleras o pasarelas de embarque sin estar cerrada la puerta del avión. Además debe poner en peligro a los ocupantes, es decir siempre que estén en uso; o cuando se hayan retirado, se deje la puerta abierta, existan personas dentro de la aeronave y no se coloquen elementos que prevengan las caídas.
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.	**a) Notificar aunque se detecte que la falta de sujección o estiba incorrecta se haya producido en la escala previa.** **b) Notificar todas las estibas o sujeciones incorrectas (topes no colocados, redes sin colocar...)** **c) No notificar redes sin poner en bodegas vacías.** **d) Notificar en caso de ULDs que no deberían haber volado por daños (aeronavegabilidad)**	1.- Se debate sobre si todos los casos en los que la estiba o sujeción es incorrecta deben notificarse o solamente aquellos que hayan originado un desplazamiento de la carga. A este respecto, se deberían notificar siempre se haya producido una estiba o sujeción incorrecta independientemente de si la carga se ha desplazado o no, puesto que esto podría no ser detectado, y sin embargo si suponer un peligro para la aeronave. 2.-En general se comenta que estos sucesos son detectados a la llegada del avión. En cuanto a esto, la notificación debe realizarse una vez se haya tenido constacia del sucesos.
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).	**a) Como dice el propio tipo de suceso, siempre que se haya producido un incidente o accidente imputable a mercancías peligrosas según la definición de las Instrucciones técnicas de OACI.** **b) Siempre que dentro de la aeronave se haya producido un incidente (derrame…).**	
5) Incumplimiento de un correcto embarque/desembarque de equipajes y sus correspondientes pasajeros. (Non-compliance on baggage or passenger reconciliation)	**a) Este tipo de sucesos se refieren a asuntos de security. Deben notificarse los sucesos en los que el pasajero no vuela y no se descarga su equipaje, equipaje no reconciliado y los casos en los que un equipaje vuela sin control. Esto no incluyen equipajes que vuelan en un vuelo que no es el suyo por error, tampoco se refiere a pérdidas de equipajes.**	1.- En este punto, cabe aclarar que la tradución del inglés al español del reglamento puede dar lugar a dudas. En realidad en inglés se indica: Non-compliance on baggage or passenger reconciliation, que se puede interpretar más como la carga de un equipaje que no debería estar en un vuelo (sin su pasajero). Es por lo tanto un asunto de securtity.

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

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.	**a) La notificación de incumplimientos de procedimientos requiere una evaluación previa del agente de asistencia en tierra, es decir no debe notificarse al SNS cualquier incumplimiento de un procedimiento sino que en función de la evaluación de afección a la seguridad se notificará al SNS. Ejemplos de los tipos de sucesos a notifica en este punto serían.** **-Puertas, bodegas y registros mal cerrados (incumpliendo procedimientos)** **-Procedimientos de puesta en marcha o incumplimiento de procedimientos durante actividades con motores en marcha** **-Incumplimientos del procedimientos de suministro de combustible con pasaje a bordo, embarcando o desembarcando.**	1.- Se debate sobre que tipo de incumplimientos de procedimientos deben notificarse, en general los agentes de asistencia en tierra comentan que no cualquier incumplimineto de un procedimiento es posible comunicarlo, que es necesario acotar los que si deben ser notificados. Se propone que sean notificados aquellos que afecten significativamente a la seguridad operacional. Se llega a un consenso de que efectivamente en este tipo de sucesos debe existir una evaluación previa de la afección a la seguridad operacional. 2.- Se debatió sobre ejemplos de este tipo de incumplimientos que deban ser notificados al SNS. Debatiendo si podrían existir algunos procedimientos que pudiesen ser críticos y por lo tanto que debiesen notificarse su incumplimiento. Sin embargo no se llegó a un consenso sobre qué procedimientos podrían ser críticos. Si se hablaron de algunos procedimientos apertura y cierre de puertas, bodegas o registros no siguiendo el procedimiento; procedimientos de conexión o desconexión de equipos al avión etc...
7) Derrame significativo durante los reabastecimientos de combustible.	**a) Como criterio reportar derrrames mayores de un metro cuadrado.**	1.- Se debate sobre qué se considera como derrame significativo. Se adopta un criterio común para otros sobre el tamaño mínimo a notificar de 1 m cuadrado por un criterio previo ya existente en general en los aeropuertos españoles.
8) Carga de cantidades incorrectas de combustible que puedan tener consecuencias significativas para la autonomía, prestaciones, equilibrado o resistencia estructural de la aeronave.	**a) Como criterio se deben notificar al SNS los sucesos de este tipo en los que se pida un defuelling por un error en la carga.** **b) Se deben notificar también aquellos sucesos en los que el error de carga en la cantidad de combustible tenga consecuencias significativas para la autonomía, prestaciones, equilibrado o resistencia estructural de la aeronave.**	1.- Se debate sobre si es la compañía aérea o la compañía suministradora quien debe notificar este tipo de sucesos. 2.- Nuevamente, no se trata de responsabilidad o culpa sino de mejora del sistema por lo tanto debe notificarse si se tiene implicación directa en el suceso.
9) Carga de un tipo de carburante u otros líquidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno, nitrógeno, aceite y agua potable).	**a) Deben notificarse estos sucesos aunque sea conocido a posteriori.**	1.- Se debate si debe ser una notificación por parte de la compañía aérea o por parte del agente de asistencia en tierra. 2.- Se debate si estarían aquí incluidos otros líquidos como aguas. Se concluye que si.
10) 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»)].	**a) Sucesos de este tipo ocurridos en operación, maniobra u uso.**	1.- Este tipo de sucesos son muy similares a los del apartado 2.2. Degradación o pérdida total de servicios o funciones nº 3. No se pretende establecer aquí una diferencia o clasificación de los sucesos sino que quede claro los sucesos que son obligatoriamente notificables al SNS. Por lo tanto las consideraciones en cuanto a los sucesos a notificar son iguales al apartado anterior comentado. Es decir que el fallo malfuncionamiento ha de producirse en operación o uso del equipo. 2.- Indican los agentes de asistencia en tierra que se debe reportar cualquier fallo que pueda dañar la aeronave y no solamente los de barras de arrastre o unidad de potencia GPU. Se llega a un consenso en este asunto en que es de esta forma no solo tiene porque ser en esos dos equipos sino que pueden ser otros como por ejemplo fallos de frenos del GSEs, fallos de dirección... En este sentido se aclara insiste nuevamente en que se tiene que producir en uso o maniobra, y no si se detecta antes de su uso en la operación.
11) Falta de servicio de deshielo y/o anti-hielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.	**a) Servicios que se hayan solicitado, no se atiendan y se vuele.** **b) En caso de no solicitud, solo en casos muy muy evidentes**	1.- Se comenta por parte de los agentes de asistencia en tierra que se entiende notificables cuando no se haya antendido una solicitud de deshielo y se vuele. 2.- Se indica también si es necesario notificar los sucesos en los que no haya existido un solicitud de tratamiento de deshielo. En este sentido se llega a un consenso que estos solo se deben notificar cuando sea un caso muy evidente que era necesario el tratamiento de deshielo.

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

12) Daños a la aeronave provocados por equipos o vehículos de asistencia en tierra, incluidos los daños no declarados con anterioridad.	**a) Si cuando se tenga constancia de nuevos daños. Incluye daños a equipos de la aeronave no solo golpes (ejemplo acople de suministro, fitting..).** **b) Deben notificarse aunque no se haya producido el daño en la escala que se detecta, sino que sea algo que se ha detectado por primera vez, puede haberse producido el daño en vuelo en escalas anteriores. Nuevamente no se trata de responsabilidad o culpa sino de mejora del sistema y por lo tanto debe notificarse.**	1.- Se aclara que solo deben notificarse aquellos golpes que todavía no figuren en el mapa de daños de la aeronave. Es decir nuevos daños detectados. 2.- Se debate sobre si solo incluye golpes, y se llega a un consenso de que también deben incluirse daños de otro tipo como pueden ser daños en equipos de la aeronave de aclople de suministro, fitting y otros.
13) 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**.	**a) No requiere aclaración.**	1.- Este es un cajon de sastre en el que caben todo aquello sucedido en el desempeño humano que no haya sido teniendo en cuenta previamente. Caben errores, cuestiones de factores humanos etc…

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*