



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Sistema de Notificación de Sucesos

Servicio de Reportes de Seguridad
Madrid, diciembre-2020

Salidas



Hora

Destino

1:00

NOTIFICACIÓN

2:00

SEGUIMIENTOS

3:00

EJEMPLOS DE INTERÉS

 Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

 Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim



Salidas



Hora

Destino

1:00

NOTIFICACIÓN

 Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

 Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim



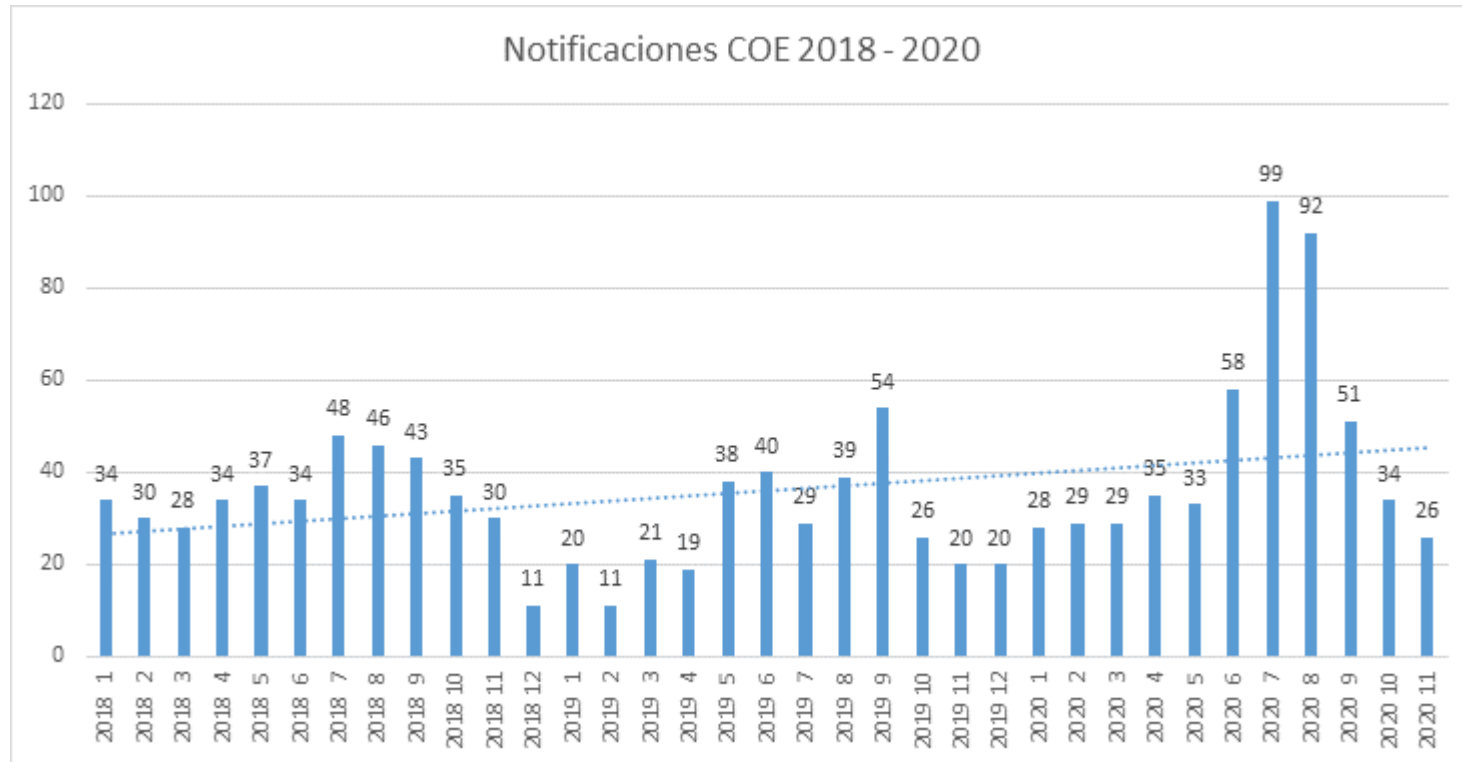
Real Decreto 750/2014

- ➔ **APÉNDICE I AL ANEXO I: Requisitos esenciales en materia de aeronavegabilidad**
La organización establecerá un sistema de notificación o tratamiento de sucesos
- ➔ **TAE.ORO.GEN.160 Notificación de sucesos.**
- ➔ **TAE.SPO.GEN.105 Responsabilidades de la tripulación de vuelo.**

Reglamento 376/2014, Reglamento 2015/1028 y RD 1088/2020

- ➔ Establecimiento de sistemas de notificación: obligatorio y voluntario
- ➔ Contenidos mínimos en la notificación
- ➔ Obligación de realizar análisis, tomar acciones y comprobar su eficacia
- ➔ Procedimientos de control de la calidad de los datos
- ➔ Formatos de las bases de datos
- ➔ Protección de la información





Notificación más completa → Mejor análisis



Mejora de la seguridad operacional en la aviación

**El objetivo es la mejora de la seguridad operacional,
no la búsqueda de culpables o responsables.**

Campos obligatorios

- ➔ Sirven para aumentar la calidad mínima de las notificaciones
- ➔ Los campos obligatorios están en el Anexo I al Reg. 376/2014
- ➔ Divididos en dos tipos:
 - ➔ Comunes – Para todas las tipologías de sucesos
 - ➔ Específicos – Sólo cuando sea relevante en el contexto del suceso



Formatos:

- Formularios de notificación en pdf

[Notifica un Suceso](#)



- Portal de notificación de la Comisión Europea

www.aviationreporting.eu

- E5X

- ECCAIRS



Salidas



Hora

Destino

1:00

NOTIFICACIÓN

2:00

SEGUIMIENTOS

 Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

 Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim



2. Seguimientos

- ➔ El reglamento 376/2014 indica que ciertos sucesos debido a su afección a la seguridad requieren de un análisis y seguimiento de causas y definición de medidas. (Follow Up).



2. Seguimientos

¿Qué es un Follow-Up?

Un Follow-Up es un proceso de monitorización realizado sobre ciertos sucesos o grupos de sucesos identificados como relevantes en términos de riesgo asociado o incidencia sobre la seguridad.



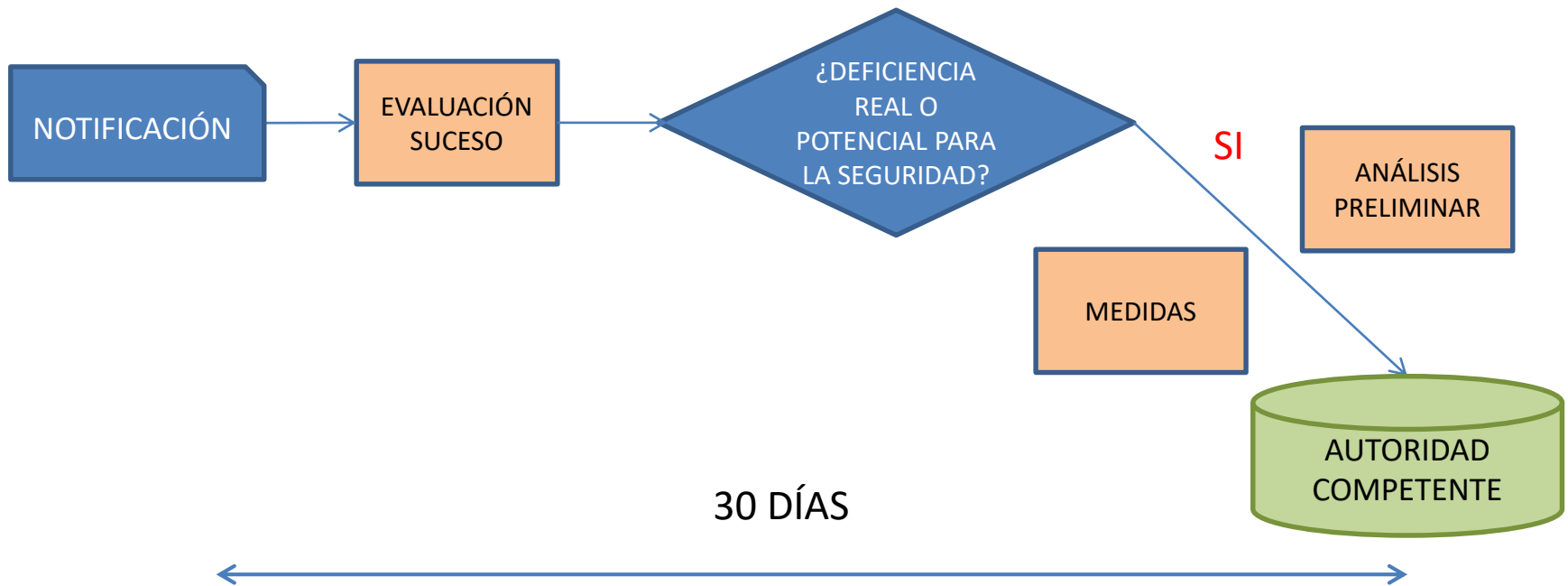
2. Seguimientos

¿Qué hace AESA con los Follow-Up?

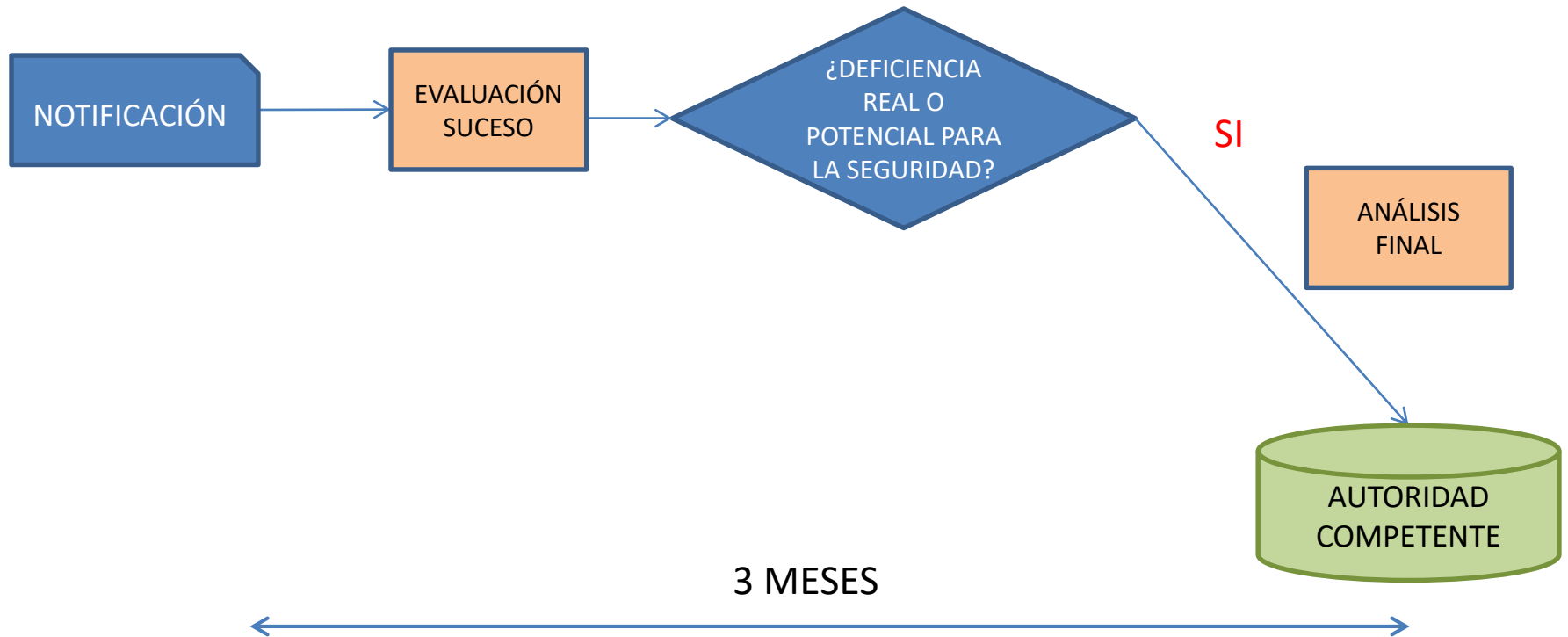
- Detectar potenciales problemas de seguridad emergentes que necesiten estar tratados a nivel estatal y/o con distintos actores afectados.
- Monitorizar mediante indicadores de seguridad la recurrencia de posibles problemas de seguridad y la efectividad de las medidas definidas para su solución
- Proporcionar información para la determinación de las eventuales medidas correctoras que hayan de tomarse en el contexto del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO).
- Proporcionar información para la definición del Plan Estatal de Seguridad Operacional y modular el Plan de Inspección anual de AESA.
- Proporcionar información de seguridad operacional a los distintos niveles de decisión de AESA para afrontar la toma de medidas frente a potenciales problemas de seguridad operacional.
- Proponer la emisión de directivas, recomendaciones, guías u otras informaciones basados en las lecciones aprendidas de los análisis realizados por las organizaciones.



2. Seguimientos



2. Seguimientos



Salidas



Hora

Destino

1:00

NOTIFICACIÓN

2:00

SEGUIMIENTOS

3:00

EJEMPLOS DE INTERÉS

 Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

 Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim



3. Ejemplos

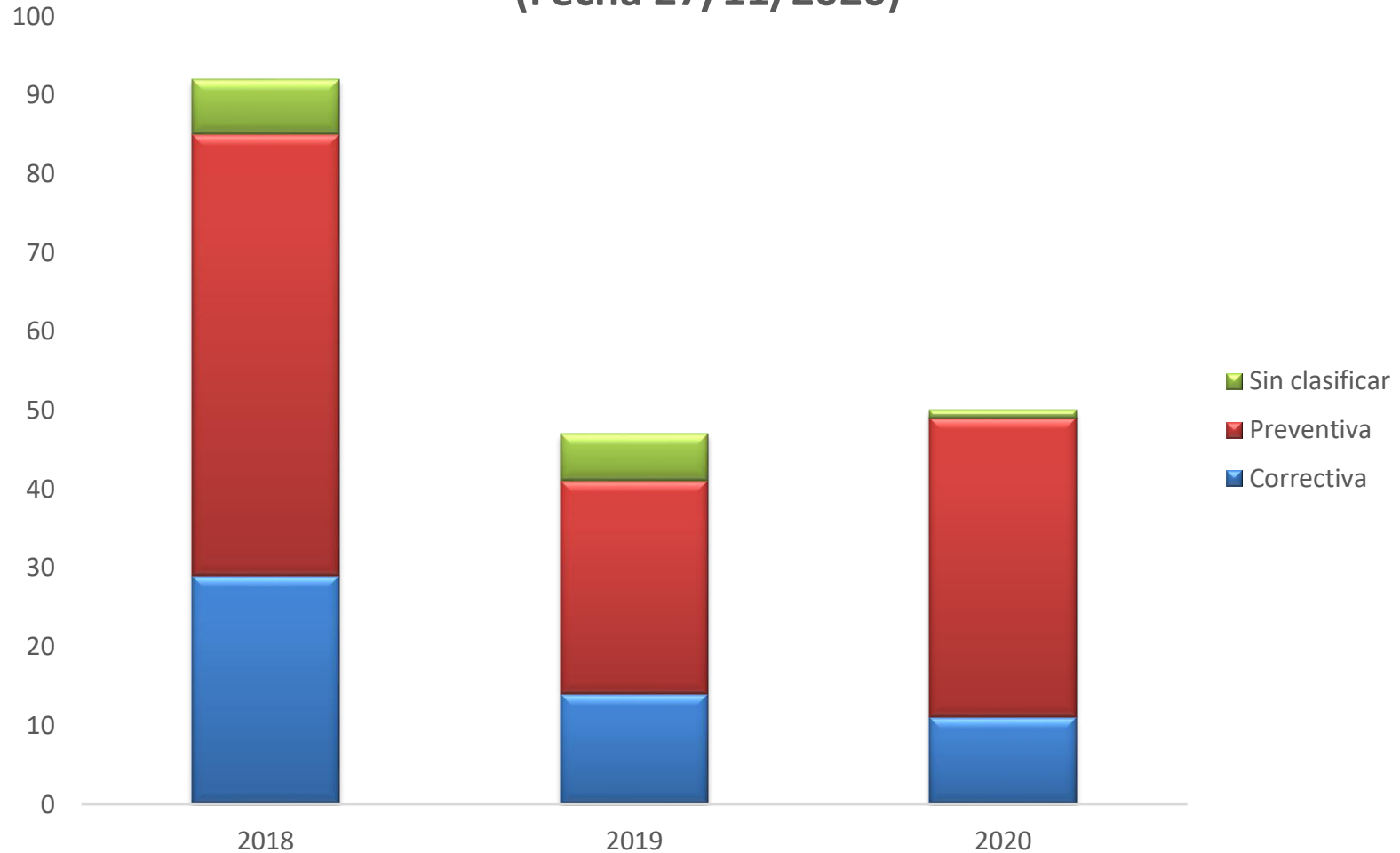
	2018 (año completo)	2019 (año completo)	2020 *Dato al 27/11/2020
NOTIFICACIONES	410	337	514
SUCESOS	546	491	650
SUCESOS CON FU	92	47	50
NÚMERO DE FUS ABIERTOS POR ORGANIZACIÓN	2	1	16



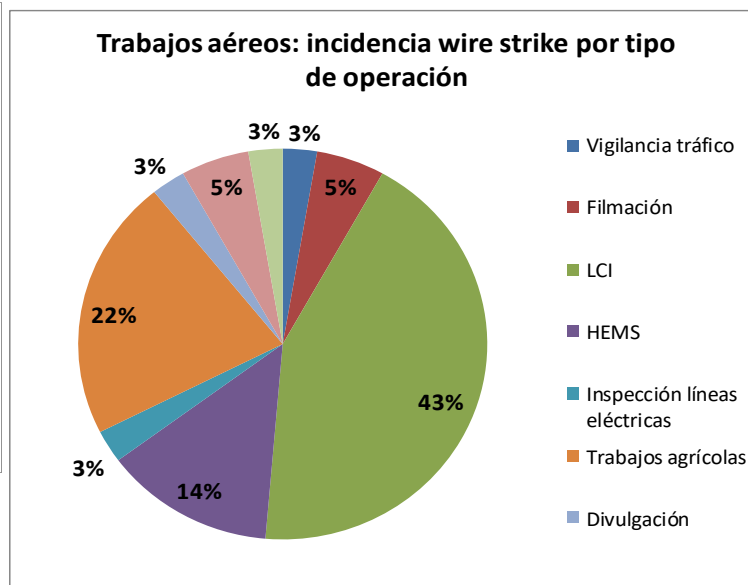
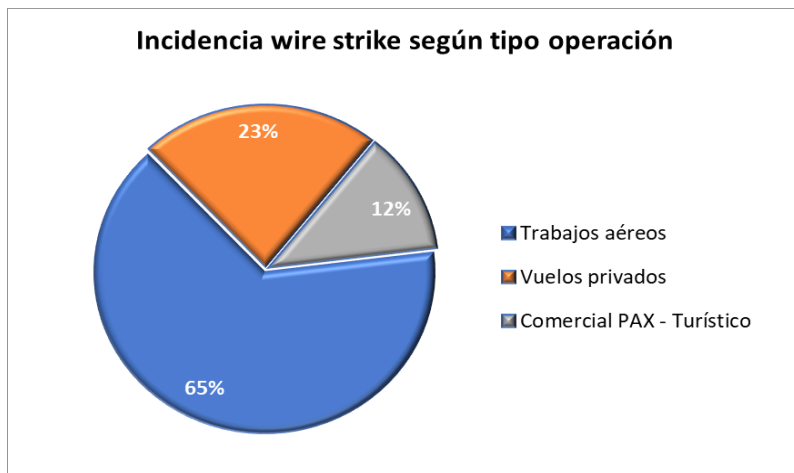
Mejora en la cultura de notificación



Medidas derivadas de la notificación de sucesos en COE y SPO (Fecha 27/11/2020)



➔ **AESA:** Análisis de sucesos de impactos con cables. Estudio de futuras medidas para mejorar la seguridad del sector.



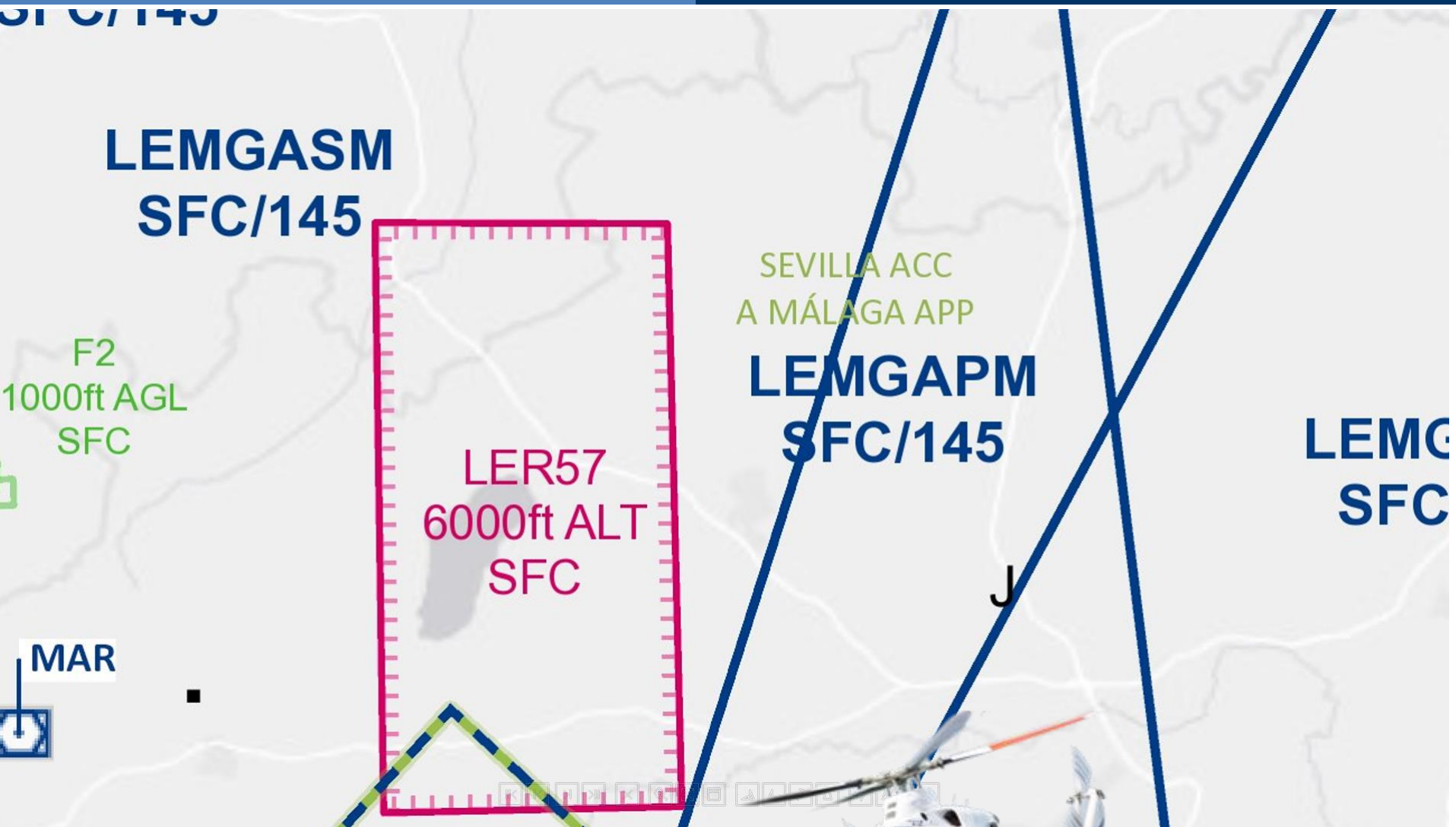
➔ **Operadores:** Mejora de procedimientos; detección necesidades de formación o sensibilización, por ejemplo sobre la necesidad de seguir procedimientos (coordinación rescatador y tripulación de vuelo en SAR).



3. Ejemplos



3. Ejemplos





LLEGAN REPORTE DE UN SUCESO A AESA, DE DISTINTOS NOTIFICANTES:

- AERONAVE DESPEGA SIN AUTORIZACIÓN
- SIN PLAN DE VUELO
- NO CONTESTA A LAS LLAMADAS DEL CONTROLADOR DEL SIGUIENTE SECTOR
- PENETRA EN UN ÁREA RESTRINGIDA ACTIVA POR NOTAM, CON MANIOBRAS DE ARTILLERÍA Y AVIACIÓN
- CUASI-COLISIÓN EN UN CARRUSEL DE OTRAS AERONAVES QUE ATENDÍAN UN INCENDIO



NOTIFICACIÓN DEL OPERADOR COE

- ➔ Fue activado para ayudar en un incendio en el que las llamas estaban llegando a las viviendas
- ➔ Tras la inspección prevuelo estuvieron llamando al control pero nadie respondió. Ante la urgencia de la situación comunicaron en la frecuencia local indicativo e intenciones, hicieron la puesta en marcha y despegaron rumbo al incendio
- ➔ Conforme a los términos de la exención publicada trató de reportar su plan de vuelo en el aire, pero nadie respondió. En la frecuencia aire-aire de nuevo informaron de sus intenciones
 - Contactado el proveedor de servicios de navegación aérea, confirmó que ese día tuvieron un problema de recursos humanos y no pudieron sustituir al controlador faltante hasta media hora después, por lo que no hubo servicio durante este tiempo
- ➔ Conforme a los NOTAMs publicados para esos sectores, volaron en VFR por el camino más corto hasta el incendio
 - La unidad militar que notificó el suceso informó posteriormente que había habido un problema con las fechas de publicación de la activación de la zona restringida y que saldría publicada en el siguiente ciclo AIRAC, pero que el día del suceso no estaba activa
- ➔ Al llegar a la zona del incendio, aunque llamaron en la frecuencia que tenían asignada, al principio había bastante confusión y descoordinación y pasaron muy cerca de un avión que en esos momentos soltaba agua. Finalmente el coordinador del incendio fue capaz de organizar el carrusel de descargas y durante el resto del vuelo no surgieron más incidencias
 - El coordinador del incendio explicó que por la premura de la situación al principio hubo cierta confusión y dos aeronaves se cruzaron casi perpendicularmente pasando muy cerca la una de la otra



Gracias por su atención



www.seguridadaerea.gob.es