



**Dirección General
de Aviación Civil**

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR

**MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL
ECUADOR**

Código: GSOP-MA-002

Versión: 1.0


Página 1 de 36



**Dirección General
de Aviación Civil**

MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR NSSP

**Guía para la Notificación para Proveedores de
Servicios y Comunidad Aeronáutica**

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 2 de 36

FIRMAS DE REVISIÓN Y APROBACIÓN


	Nombre/Cargo	Firma
Elaborado por:	Tnlgo. Galo Cevallos A. Coordinador del Programa Estatal de Seguridad Operacional - SSP.	
	Ing. Wendy Legarda Miembro del Grupo de Coordinación SSP	
Revisado por:	TGral. Armando Durán Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes – JIA	
	Ing. Edgar Gallo G. Director de Inspección y Certificación Aeronáutica	
Aprobado por:	Plto. Jorge Zurita A. Subdirector General de Aviación Civil	
		Fecha de aprobación: 05/NOV/2018

CONTROL E HISTORIAL DE CAMBIOS

Versión	Descripción del cambio	Fecha
1.0	Elaboración de la primera versión del manual del sistema	25/octubre/2018

DISTRIBUCIÓN DEL DOCUMENTO

Documento	Responsable del uso	Entrega Versión Anterior
Físico y Digital Original	Programa Estatal de Seguridad Operacional	-
Digital Copia	Dirección de Planificación y Gestión de Calidad	-
Físico o Digital Copia	Dirección de Inspección y Certificación Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicación Dirección de Comunicación Social	-


 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 3 de 36

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	ALCANCE	5
3.	NORMATIVA.....	5
3.1.	Norma Legal.....	5
3.2.	Documentos	6
4.	SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE SUCESOS	6
4.1.	Propósito	6
4.2.	Definiciones	6
4.2.1	Accidente	6
4.2.2	Condición latente	7
4.2.3	Error humano	7
4.2.4	Factores humanos.....	7
4.2.5	Incidente	8
4.2.6	Incidente grave	8
4.2.7	Peligro	8
4.2.8	Reporte	8
4.2.9	Riesgo de Seguridad Operacional	8
4.2.10	Seguridad Operacional.....	8
4.3.	Objetivo del sistema	8
4.4.	Notificación Obligatoria.....	8
4.4.1	Quienes deben notificar.....	9
4.4.2	Que se debe notificar	9
4.4.3	Cuando se debe notificar	9
4.4.4	Formularios de notificación obligatoria	9
4.5.	Notificación Voluntaria y Confidencial	9
4.5.1	Quienes deben notificar.....	10

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 4 de 36

4.5.2 Que se debe notificar	10
4.5.3 Cuando se debe reportar	11
4.5.4 Que no se debe reportar mediante este sistema	11
4.5.5 Formularios de notificación voluntaria	11
5. GUIA PARA LA NOTIFICACIÓN DE SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	11
5.1. Para los proveedores de servicios y la comunidad aeronáutica.....	11
5.1.1 Notificación	11
5.1.2 Los medios alternativos de notificación.....	12
6. PROCEDIMIENTO PARA LA GESTIÓN DE LOS REPORTES EN EL SISTEMA NSSP	12
6.1. Recepción	12
6.2. Evaluación y comunicación a los organismos pertinentes	12
6.3. Registro en las bases de datos del NSSP y del sistema ECCAIRS	13
7. PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	13
8. ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA.....	13
8.1.1 Responsabilidades de los organismos relacionados con la seguridad operacional	13
8.1.2 Responsabilidad de la Unidad Coordinadora del SSP en el sistema	14
9. DIFUSIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	14
9.1. Difusión Interna	14
9.2. Difusión externa	14
10. MEMORIA ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL	15
11. CANALES DE COMUNICACIÓN	15
11.1. Portal web del SSP-Ecuador.....	15
11.2. Teléfono del SSP-Ecuador.....	15
11.3. Correo electrónico del SSP-Ecuador	15
12. VIGENCIA	15
13. ANEXOS.....	16

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 5 de 36

1. INTRODUCCIÓN.

Para mejorar la Seguridad Operacional del Estado, es necesario recolectar, analizar, almacenar, proteger, intercambiar y difundir la información pertinente y adoptar las medidas adecuadas en función de la información recogida.

La información en materia de seguridad operacional constituye una fuente importante de detección de los riesgos potenciales para la seguridad de las operaciones aéreas.

Además, aunque resulta fundamental aprender de las conclusiones obtenidas de las investigaciones de accidentes/incidentes, conviene que se complementen con sistemas proactivos y predictivos si se pretende conseguir mejoras efectivas en la Seguridad Operacional.

Con los antecedentes expuestos, la Dirección General de Aviación Civil en el ámbito de su responsabilidad en la seguridad de las operaciones aéreas del país y en cumplimiento a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, ha decidido actualizar el "Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad Operacional" en el marco de la implementación del Programa de Seguridad Operacional "SSP" del Ecuador.

2. ALCANCE

El Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad Operacional tiene aplicación en la investigación de accidentes, incidentes y peligros operacionales con aeronaves civiles en el territorio y espacio aéreo nacional, así como también en los sucesos de Seguridad Operacional con aeronaves que constan en el Registro Aeronáutico Nacional y que se encuentren operando fuera del territorio y espacio aéreo nacional.

El sistema de reportes es aplicable también a los sucesos ocurridos con aeronaves públicas en el espacio aéreo nacional, siempre que la información notificada contribuya al mejoramiento de su nivel de seguridad operacional, y no comprometa aspectos relacionados con la Seguridad Nacional.

3. NORMATIVA

3.1 Norma legal

- a) **Codificación del Código Aeronáutico**
Art. 250.- "Todo accidente o incidente de aviación deberán ser investigados para determinar sus causas y prevenir su repetición."
- b) **Codificación de la Ley De Aviación Civil**
Art. 13.- "La Junta Investigadora de Accidentes (JIA), investigará y establecerá los hechos, circunstancias, causa o probable causa de un accidente o incidente de aeronave en las que tiene autoridad investigar. En las investigaciones identificará

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 6 de 36

evidentes deficiencias de seguridad y efectuará recomendaciones conducentes a eliminar o reducir cualquier deficiencia de esa seguridad.”

- c) *Reglamentos Técnicos RDAC, Partes: 001, 091, 121, 135, 139, 141, 145, 153, 154 y Reglamento 211;*

3.2 Documentos

- a) *Convenio sobre Aviación Civil Internacional;*
b) *Anexos 1, 6, 8, 11, 13, 14 y 19 de la OACI;*
c) *Manual de gestión de la seguridad operacional OACI, Doc. 9859 AN/474, cuarta edición – 2018;*
d) *Plan de Implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado para el Transporte Aéreo Civil del Ecuador (SSP) 4ta revisión, (05 de abril de 2018); y*
e) *Política de Seguridad Operacional revisada, actualizada y firmada por señor Director General de Aviación Civil.*

4. SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE SUCESOS

4.1 Propósito

Actualizar el “Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad Operacional en el Ecuador”, que a partir de la promulgación de este documento se denominará “Sistema de Notificación del Ecuador – NSSP”, para la notificación, recolección, análisis, almacenamiento, protección, intercambio y difusión de información obtenida a través de reportes obligatorios y voluntarios de sucesos o situaciones que afectan la seguridad operacional del Sistema Aeronáutico Nacional.

4.2 Definiciones

4.2.1 Accidente.- *Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:*

- a) *cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:*
— *hallarse en la aeronave, o*
— *por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o*
— *por exposición directa al chorro de un reactor,*

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 7 de 36

b) *la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:*

- *afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y*
- *que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,*

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

c) *la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.*

Nota 1. — Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2. — Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3. — El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13 de la OACI.

Nota 4. — En el Adjunto F del Anexo 13 de la OACI, figura orientación para determinar los daños de aeronave.

4.2.2 Condición latente.- *Es el resultado de una acción o decisión adoptada, cuyas consecuencias pueden permanecer latentes por largo tiempo antes de la ocurrencia de un accidente. Individualmente, estas condiciones latentes en general no son perjudiciales, puesto que, en primera instancia, no se perciben como fallas.*

4.2.3 Error humano

Una decisión o conducta humana que no logra tener el resultado previsto y en consecuencia reduce, o tiene el potencial para reducir, la efectividad, la seguridad, o la ejecución del sistema. Los errores pueden ser consecuencia de fallas en los procesos organizacionales, ilusiones sensoriales, lapsos de memoria, descuidos al hacer lo que se pretendía, o el resultado de equivocaciones que son errores conscientes de juicio, entre otros.

4.2.4 Factores humanos.- *Es un conjunto de disciplinas que estudian a las personas en sus situaciones de vida y de trabajo, su interacción con otras personas o grupos, con las máquinas, con los procedimientos, con los ambientes que los rodean, y con la organización a la que pertenecen. Además, estudian las interacciones entre las organizaciones que constituyen el sistema aeronáutico.*

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 8 de 36

4.2.5 Incidente.- *Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.*

4.2.6 Incidente grave.- *Incidentes en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.*

4.2.7 Peligro.- *Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.*

4.2.8 Reporte.- *Informe o conjunto de datos que se da acerca de un suceso que constituye un potencial riesgo para la seguridad operacional.*

4.2.9 Riesgo de seguridad operacional.- *La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.*

4.2.10 Seguridad operacional.- *Es el estado donde la posibilidad de dañar a las personas o las propiedades se reduce y mantiene al mismo nivel o debajo de un nivel aceptable mediante el proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos de la seguridad operacional.*

4.3 Objetivo del sistema


El objetivo del Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad Operacional es gestionar la información obtenida para garantizar:

- a) Que se adopten medidas de seguridad oportunas sustentadas en el análisis de la información obtenida;*
- b) La disponibilidad permanente de información de Seguridad Operacional mediante la aplicación de normas relativas a la confidencialidad, al uso adecuado de la misma y a la protección de la fuente de información.*
- c) Que los riesgos para la Seguridad Operacional se evalúen tanto a nivel de cada operador aeronáutico como a nivel colectivo del sistema Aeronáutico Nacional, y*
- d) Que el programa de notificación sirva para prevenir futuros accidentes o incidentes y no atribuir culpas o responsabilidades.*

4.4 Notificación obligatoria

Este procedimiento corresponde a la notificación obligatoria y oportuna de accidentes, incidentes graves, incidentes y otros sucesos que pueden ser notificados por los accionistas pertinentes. Tales accionistas pueden, abordar a las organizaciones de aviación certificadas/aprobadas, al personal licenciado/autorizado independiente (por ejemplo, pilotos, miembros de la tripulación de la cabina, controladores de tránsito aéreo, personal de mantenimiento) y miembros del público

En conformidad con los Reglamentos técnicos de aviación civil RDAC, es obligatorio que los accionistas nombrados informen accidentes, incidentes graves, incidentes u otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la aviación (como defectos/malfuncionamiento/dificultades de servicio) al sistema de notificación del Ecuador

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 9 de 36

(NSSP), reporte obligatorio

4.4.1 Quienes deben notificar

- *El prestador de un servicio aeronáutico.*
- *El comandante de una aeronave de transporte público.*
- *La persona u organización que desempeñe actividades de mantenimiento de aeronaves de transporte público, o de sus equipos o partes.*
- *La persona que firme un certificado de revisión de mantenimiento o de aptitud para el servicio de una aeronave de transporte público, o de sus equipos o partes.*
- *Los controladores de tránsito aéreo.*
- *Los Inspectores Pilotos, de Operaciones, Aeronavegabilidad, Aeropuertos y Navegación aérea de la DGAC.*
- *La persona que desempeñe una función relacionada con la instalación, mantenimiento, reparación, revisión, ensayos en vuelo o inspección de instalaciones relacionadas con la navegación aérea.*
- *La persona que desempeñe una función relacionada con la operación de una aeronave en tierra, incluidas las operaciones de carga de combustible, mantenimiento, preparación de la hoja de embarque, carga, descongelación y remolque en un aeródromo.*
- *Las personas que desempeñen funciones en las dependencias relacionadas con la seguridad operacional tanto de la Autoridad Aeronáutica como de los proveedores de servicios aeronáuticos.*

4.4.2 Que se debe notificar

Se debe notificar en forma obligatoria:

- *Los accidentes e incidentes relacionados con aeronaves.*
- *Los incidentes y peligros operacionales que constan en el anexo "A" del presente documento.*

4.4.3 Cuando se debe notificar.

- *Una vez ocurrido el accidente o incidente, deberá reportarse de manera inmediata.*
- *Los peligros operacionales deberán reportarse en el término de 72 horas.*

4.4.4 Formularios de notificación obligatoria.

En el anexo "B" constan los formularios de notificación obligatoria de sucesos relacionados con la Seguridad Operacional:

4.5 Notificación Voluntaria y confidencial

Conforme lo estipula el Anexo 19 Gestión de la Seguridad Operacional de la OACI, "Los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de información".

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 10 de 36

El objetivo clave del sistema de notificación voluntaria y confidencial del Ecuador es mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante la recopilación de informes sobre deficiencias reales o posibles de la seguridad operacional que, de lo contrario, podrían no informarse mediante otros canales. Tales informes pueden implicar los sucesos, los peligros o las amenazas pertinentes a la seguridad operacional de la aviación. Este sistema no elimina la necesidad de la notificación obligatoria de accidentes e incidentes con aeronaves a las autoridades pertinentes, según los reglamentos de aviación existentes. Se alienta a que los notificadores usen el sistema de notificación voluntaria del SMS interno de su organización, donde corresponda, a menos que no tengan acceso a tal sistema o el incidente o peligro se considere que va más allá del alcance del ámbito de la organización.

El NSSP, reporte voluntario, es un sistema de notificación voluntaria, no punitivo, confidencial que establece la DGAC. Proporciona un canal para la notificación voluntaria de sucesos o peligros de aviación mientras protege la identidad de los notificadores.

4.5.1 Quienes deben notificar

Los diferentes actores de la aviación nacional, incluidas las empresas aéreas dedicadas a operaciones de transporte público y trabajos aéreos, clubes aéreos, tripulantes de vuelo y de cabina, controladores de tránsito aéreo, personal de mantenimiento, y cualquier persona que identifique deficiencias reales o potenciales relacionadas con la Seguridad Operacional.

4.5.2 Que se debe notificar

Se puede reportar todo suceso e incidencia que afecte a la seguridad operacional, estos pueden incluir condiciones que se consideran insatisfactorias desde la perspectiva de quien reporta, tales como:

Operaciones de vuelo


- *Salida/en ruta/acercamiento y aterrizaje.*
- *Operaciones en la cabina de la aeronave.*
- *Eventos de proximidad aérea.*
- *Peso, equilibrio y rendimiento.*

Operaciones en el aeródromo

- *Operaciones de la aeronave en tierra.*
- *Movimiento en el aeródromo.*
- *Operaciones de abastecimiento de combustible.*
- *Condiciones o servicios del aeródromo.*
- *Operaciones de carga.*

Gestión del tránsito aéreo

- *Operaciones de ATC.*
- *Equipo del ATC y ayudas para la navegación.*
- *Comunicaciones de la tripulación y del ATC.*

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 11 de 36

Mantenimiento de la aeronave

- *Actividades de mantenimiento y reparación de la aeronave/motor/componentes.*

Organizaciones de instrucción certificadas

- *Actividades de instrucción que implican operaciones de vuelo.*

Misceláneo

- *Operaciones de control de pasajeros relacionadas con la seguridad operacional.*
- *Avistamiento de aves.*
- *Entre otros.*

4.5.3 Cuando se debe reportar

En el menor tiempo posible.

4.5.4 Que no se debe reportar mediante este sistema

- *Delitos.*
- *Infracciones.*
- *Conflictos gremiales.*
- *Problemas laborales con empleadores, superiores, o acusaciones de tipo personal.*
- *Conflictos de interés.*
- *Información falsa o malintencionada.*
- *Disputas comerciales o legales.*
- *Sucesos que afectan la seguridad de la aviación, tales como amenazas de bombas, intentos de secuestro u otros tipos de acto terrorista.*

4.5.5 Formularios de notificación voluntaria

En el anexo "C" constan los formularios de notificación VOLUNTARIA de sucesos relacionados con la Seguridad Operacional:


5. GUIA PARA LA NOTIFICACIÓN DE SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

5.1 Para los proveedores de servicios y la comunidad aeronáutica

5.1.1 Notificación

A continuación se detallan los pasos a seguir para realizar una notificación voluntaria u obligatoria de acuerdo al tipo de suceso:

- *Acceder al portal web de la DGAC: www.aviacioncivil.gob.ec*
- *Mediante el link, Programa Seguridad Operacional "SSP", se ingresa al portal del Programa de Seguridad Operacional del Estado.*

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 12 de 36

- En la barra de menú del **SSP-ECUADOR** existe la opción **REPORTES**, la misma que desplegará las opciones: **OBLIGATORIO** y **VOLUNTARIO**.
- Cada una de las opciones anteriormente mencionadas facilitará el acceso a los distintos formularios mediante los cuales se podrá reportar los sucesos de acuerdo a su clasificación.

5.1.2 Los medios alternativos de notificación serán:

- Correo electrónico del SSP.- sspecuador@aviacioncivil.gob.ec
- Teléfono de SSP-ECUADOR en horarios de oficina.- (593) 2 2947 400 ext. 4830


6. PROCEDIMIENTO PARA LA GESTIÓN DE LOS REPORTES EN EL SISTEMA, NSSP.

6.1 Recepción:

- a) Todos los sucesos de seguridad operacional reportados en el sistema NSSP mediante los formularios obligatorios y voluntarios que constan en la página web de la DGAC, serán receptados simultáneamente: tanto por el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), cuanto por la Junta Investigadora de Accidentes (JIA).
- b) En el término de 72 horas se confirma la recepción a la persona o entidad que notificó, y se procede a su desidentificación para garantizar la confidencialidad de la información y su fuente (excepto notificación obligatoria).
- c) A partir de ese momento el suceso de Seguridad Operacional notificado será tramitado de acuerdo a lo establecido en el "procedimiento de gestión del NSSP".

6.2 Evaluación y comunicación a los organismos pertinentes

- a) La JIA, en el ámbito de su responsabilidad, recepta, analiza y clasifica los sucesos de seguridad operacional en: Accidentes, incidentes y peligros operacionales.
- b) Los accidentes e incidentes serán investigados por la JIA, estos eventos deberán ser ingresados a la base de datos ADREP-ECCAIRS, una vez cerrada la investigación de los mismos. Las conclusiones y recomendaciones serán remitidas al SSP para el respectivo registro y posterior verificación del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad operacional, que podrá hacerlo con la participación de la DICA.
- c) Si se tratare de eventos catalogados como peligros operacionales que a futuro podrían afectar a la Seguridad Operacional, el SSP lo canalizará a la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica, a la Dirección de Navegación Aérea, a la Dirección de Ingeniería Aeroportuaria o a cualquier organismo de la DGAC que podría dar el tratamiento oportuno al suceso de seguridad operacional.

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 13 de 36

d) Si se tratare de información no relacionada con la Seguridad Operacional, será devuelta al notificante con las recomendaciones que corresponda.

6.3 Registro en las bases de datos del NSSP y del sistema ECCAIRS

Tanto la oficina del SSP como la JIA realizarán el registro de reportes que lleguen a sus respectivos sistemas, actualizando las bases de datos proactiva y reactiva respectivamente. Adicionalmente el registro, control y seguimiento de las recomendaciones de seguridad operacional de los informes finales de la JIA estarán a cargo del programa SSP, indistintamente del procedimiento de la JIA sobre el asunto, de acuerdo a su propia legislación. La gestión de los reportes servirá también para la elaboración, por parte del SSP, de los informes de Seguridad Operacional del Estado.


7. PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- *En la base de datos de Seguridad Operacional no se registrarán nombres o direcciones de personas concretas.*
- *En ningún caso se divulgará información que contenga datos técnicos que puedan llevar a identificar al notificador o a terceros, tales como el indicativo de vuelo afectado y la matrícula de la aeronave.*
- *El personal de la Dirección General de Aviación Civil y de la JIA, que tenga acceso al sistema de notificación de sucesos, deberá guardar el debido sigilo respecto de los sucesos que conozcan por razón de su cargo, así como respecto de hechos, datos o informes que conozcan en el ejercicio de sus funciones.*
- *La Dirección General de Aviación Civil no entablará procedimientos en relación con infracciones culposas o a título de simple negligencia que hayan llegado a su conocimiento por haber sido notificadas en virtud del sistema NSSP, excepto en casos de notificaciones que revelen de forma manifiesta que el suceso se ha producido con dolo o negligencia grave.*
- *Los organismos competentes velarán para que los empleados que notifiquen sucesos de los cuales puedan tener conocimiento no sufran ningún perjuicio por parte de su empleador.*
- *Este artículo se aplicará sin perjuicio de las normas relacionadas con el acceso a la información por los órganos judiciales para la investigación de delitos o cuando lo soliciten las comisiones parlamentarias de investigación que se señalen en la Constitución de la República del Ecuador.*

8. ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA.

La responsabilidad de la administración del Sistema de Notificación de Sucesos de la Seguridad Operacional NSSP en el Ecuador, recae en el Coordinador del SSP con su Grupo Coordinador.

8.1.1 Responsabilidades de los organismos relacionados con la seguridad operacional: JIA, DICA, ANS, Aeródromos y otros.

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 14 de 36

- *Remitir la información de Seguridad Operacional para ser ingresada a las Bases de Datos de Seguridad Operacional.*
- *Informar al SSP sobre el cumplimiento de las recomendaciones de Seguridad Operacional que hayan recibido por parte de la JIA u otro organismo relacionado con la gestión de la Seguridad Operacional.*

8.1.2 Responsabilidad de la Unidad Coordinadora del SSP en el sistema.

- *Recepción, gestión, registro y control de las notificaciones recibidas.*
- *Seguimiento de las recomendaciones orientadas a mitigación de los riesgos de Seguridad Operacional.*
- *Seguimiento del resultado de las acciones de mitigación de los riesgos de Seguridad Operacional.*
- *Elaboración de Informes de Seguridad Operacional.*
- *Mantenimiento de la base de datos (en desarrollo), de Seguridad Operacional en base a los principios de Confidencialidad, Transparencia y Seguridad.*
- *Preparación de la memoria anual de Seguridad Operacional.*

9. DIFUSIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

9.1 Difusión Interna.

Para la difusión Interna de la información relativa a la seguridad operacional, se aplicará un Plan de Difusión, administrado por el Programa de Seguridad Operacional del Ecuador, SSP, que involucre las siguientes estrategias:


- *Ampliar los canales de comunicación con los usuarios.*
- *Reforzar la Política de Comunicación Interna.*
- *Mantener y mejorar el portal WEB del SSP, en lo relacionado a Seguridad Operacional.*
- *Publicar por medio de Intranet, Boletines y Afiches, la información relativa a la seguridad operacional.*

9.2 Difusión Externa.

Para difundir las diferentes acciones relativas a la seguridad operacional, se aplicará un plan Comunicacional con el propósito de difundir los alcances y conceptos del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) en el Sistema de Aviación Civil.

Para ello se ejecutarán las siguientes acciones:

- *Mantener y mejorar el portal web del Programa de Seguridad Operacional del Estado, con materias del ámbito de la Seguridad Operacional.*
- *Ampliar los canales de comunicación con los usuarios, de modo de conocer sus sugerencias y observaciones a los servicios que presta la Institución y poder así realizar las modificaciones tendientes a mejorar la calidad de éstos.*
- *Dar cumplimiento a lo establecido en la Política de Seguridad Operacional en lo referente a intercambio y difusión de información de seguridad operacional.*

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
	Página 15 de 36	

- *Difundir por medio de revistas, informes y afiches, las acciones relativas a la interacción entre el SSP, SMS y los usuarios del Sistema de Aviación Civil.*
- *Realizar anualmente un Seminario de Seguridad Operacional relativo a las acciones aplicadas y los desafíos del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP).*
- *Analizar las tendencias y lecciones aprendidas*

10. MEMORIA ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

Se implementa en la institución la "Memoria Anual de Seguridad Operacional" con el objetivo de presentar a la comunidad aeronáutica un análisis estadístico de la información recibida a través del Sistema de Notificación de Sucesos registrados en la base de datos de Seguridad Operacional del Ecuador.

Este documento permitirá:

- *Conocer información estadística de los accidentes, incidentes y peligros operacionales ocurridos en el ámbito de la aviación nacional, en el periodo determinado.*
- *Identificar desviaciones o tendencias que puedan comprometer la seguridad de las operaciones aéreas.*
- *Promover acciones encaminadas a mitigar los riesgos en la aviación nacional.*
- *Valorar la efectividad de las acciones derivadas del punto anterior mediante análisis comparativo; y,*
- *Apreciar la situación particular y colectiva de la Seguridad Operacional del Ecuador.*

La memoria anual se sustentará en los informes de Seguridad Operacional que presentará el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional "SSP".

El contenido de la memoria anual consta en el Anexo "C"

11. CANALES DE COMUNICACIÓN.

11.1 *Portal web del SSP-ECUADOR.- www.aviacioncivil.gob.ec/Programa_Seguridad_Operacional_SSP.*

11.2 *Teléfono de SSP-ECUADOR (en horarios de oficina).- (593)2 2947 400 ext. 4830.*

11.3 *Correo electrónico.- sspecuador@aviacioncivil.gob.ec*

12. VIGENCIA

El sistema de notificación de sucesos de seguridad operacional entrará en vigencia en la fecha de publicación de la Resolución correspondiente.

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 16 de 36

ANEXO "A"

INCIDENTES Y PELIGROS OPERACIONALES QUE DEBEN NOTIFICARSE OBLIGATORIAMENTE

Los eventos que deben reportarse obligatoriamente son aquellos en los que la seguridad de la operación estuvo o pudo estar en peligro o que pudieran haber dado lugar a condiciones inseguras.

Si, a juicio de la persona que reporta, un evento que no haya afectado a la seguridad de la operación pudiese crear peligro en el caso probable de repetirse en condiciones diferentes, deberá notificarlo.

La lista abarca los siguientes aspectos: Operaciones de vuelo de las aeronaves, elementos técnicos de las aeronaves, mantenimiento y reparación de la aeronave, servicios de navegación aérea, instalaciones, servicios de control ATC en tierra y aeródromos e instalaciones aeroportuarias.

1. Operaciones de vuelo de las aeronaves.

1.1. Funcionamiento de la aeronave

1.1.1. Maniobras Evasivas:

- *Riesgo de colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto o una situación insegura cuando habría correspondido una acción evasiva. Maniobra evasiva necesaria para evitar una colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto.*
- *Maniobra evasiva para evitar otras situaciones inseguras.*

1.1.2 *Incidentes de despegue o aterrizaje, incluidos aterrizajes preventivos o Forzosos. Incidentes tales como aterrizajes demasiado cortos, demasiado largos o fuera de pista.*

1.1.3 *Despegue, abortaje de despegue, aterrizajes o aterrizajes frustrados en una pista cerrada, ocupada o incorrecta.*

1.1.4 *Incursiones en la pista.*

1.1.5 *Incidentes con el chorro del reactor o las hélices que causen un daño significativo o una lesión grave.*

1.1.6 *Incapacidad de lograr los resultados previstos durante el despegue o el ascenso inicial.*

1.1.7 *Cantidad críticamente baja de combustible o incapacidad de transferir combustible o de utilizar la cantidad total de combustible utilizable.*


1.1.8 *Pérdida de control (incluida la pérdida parcial o temporal de control) por cualquier causa.*

1.1.9 *Sucesos a velocidad cercana o superior a V1 resultado de una situación Peligrosa o potencialmente peligrosa o que provoquen una situación peligrosa (por ejemplo,*

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 17 de 36

despegue abortado, impacto de la cola con la pista, pérdida de potencia del motor, etc.)

- 1.1.10 *Aproximación frustrada que provoque una situación peligrosa o potencialmente peligrosa.*
- 1.1.11 *Desviación significativa involuntaria de la velocidad aerodinámica, de la ruta o de la altitud previstas (más de 300 pies) por cualquier causa.*
- 1.1.12 *Descenso por debajo de la altura/altitud de decisión o altura/altitud mínima de descenso sin la referencia visual necesaria.*
- 1.1.13 *Pérdida de conciencia de la posición real o de la posición en relación con otra aeronave.*
- 1.1.14 *Falla en la comunicación entre la tripulación de vuelo (CRM) o entre la tripulación de vuelo y otro personal aeronáutico (tripulación de cabina, ATC, técnicos).*
- 1.1.15 *Aterrizaje duro (aterrizaje que requiera una inspección por aterrizaje duro).*
- 1.1.16 *Superación de los límites de masa y centrado del combustible.*
- 1.1.17 *Reglaje incorrecto del altímetro.*
- 1.1.18 *Programación incorrecta, ingreso erróneo de datos en el equipo utilizado para los cálculos de navegación o uso de datos incorrectos.*
- 1.1.19 *Recepción o interpretación incorrecta de mensajes radiotelefónicos.*
- 1.1.20 *Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones significativas sobre la alimentación o la distribución del combustible.*
- 1.1.21 *Salida no intencionada de una aeronave de la plataforma y calle de rodaje.*
- 1.1.22 *Colisión entre una aeronave y otra aeronave, vehículo u otro objeto en tierra.*
- 1.1.23 *Accionamiento incorrecto o inadvertido de cualquier mando.*
- 1.1.24 *Incapacidad de lograr la configuración prevista de la aeronave en cualquier fase de vuelo (por ejemplo, tren de aterrizaje y sus compuertas, slats, estabilizadores, flaps, etc.).*
- 1.1.25 *Vibración anormal.*
- 1.1.26 *Activación de cualquier sistema primario de alarma asociado a una maniobra de la aeronave como, por ejemplo, aviso de configuración, aviso de pérdida de sustentación (stick shaker), aviso de exceso de velocidad, y otros, a menos que: la tripulación haya determinado concluyentemente que la indicación era falsa, siempre que la falsa alarma*

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 18 de 36

no provoque dificultades o peligro por la respuesta de la tripulación ante el aviso, o funcione a efectos de entrenamiento o de prueba.

1.1.27 Aviso GPWS/TAWS cuando:

- *La aeronave se acerque a tierra más de lo previsto, o el aviso se produce en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) o por la noche y se establece que ha sido generado por una velocidad elevada de descenso (modo 1), o el aviso se debe a una falla en la selección del tren o en la configuración de flaps para aterrizaje en el punto adecuado de la aproximación (modo 4), o*
- *Cualquier dificultad o peligro se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso como, por ejemplo, una posible reducción de la distancia de otro tránsito. Esto puede incluir avisos de cualquier modo o tipo, es decir, aviso genuino, perturbación o falsa alarma.*
- *Aviso GPWS/TAWS en caso de dificultad o peligro que se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso.*

1.1.28 Avisos de resolución (RA) ACAS, TCAS.

1.2 Emergencias:

1.2.1 *Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicas o nocivas, aunque se haya extinguido el incendio.*

1.2.2 *Utilización de cualquier procedimiento no habitual por la tripulación de vuelo o de cabina en una situación de emergencia cuando:*

- *El procedimiento existe pero no se utiliza.*
- *No existe procedimiento establecido.*
- *El procedimiento existe pero es incompleto o inadecuado.*
- *El procedimiento es incorrecto.*
- *Se utiliza un procedimiento incorrecto*

1.2.3 *Aplicación inadecuada de cualquier procedimiento destinado a su utilización en caso de emergencia, incluso cuando se utilice para mantenimiento, entrenamiento o prueba.*

1.2.4 *Un suceso que dé lugar a una evacuación de emergencia.*

1.2.5 *Despresurización.*

1.2.6 *Utilización de equipos o procedimientos de emergencia prescritos en la situación de que se trate.*

1.2.7 *Un suceso que dé lugar a una declaración de emergencia (Mayday o Pan).*

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 19 de 36

1.2.8 *Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas todas las puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento, entrenamiento o prueba.*

1.2.9 *Sucesos que exijan el uso del oxígeno de emergencia por cualquier miembro de la tripulación.*

1.3 Incapacidad de la tripulación:

1.3.1 *Incapacidad de cualquier miembro de la tripulación de vuelo, incluso si se produce antes de la salida, si se considera que podría haber dado lugar a una incapacidad después del despegue.*

1.3.2 *Incapacidad de cualquier miembro de la tripulación de cabina que le impida cumplir sus obligaciones esenciales en caso de emergencia.*

1.4. Lesiones:

Sucesos que hayan provocado o pudieran haber provocado lesiones significativas en los pasajeros o la tripulación, pero que no se consideren notificables como accidentes.

1.5. Meteorología:

1.5.1 *Rayo que provoque daños en la aeronave, la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.*

1.5.2 *Granizo que provoque daños en la aeronave, la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.*

1.5.3 *Turbulencia grave que cause lesiones a los ocupantes o que requiera una inspección de la aeronave, por encuentro con turbulencia.*

1.5.4 *Encuentro con wind shear.*

1.5.5 *Hielo que provoque dificultades de manejo, daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.*

1.6. Sucesos de seguridad aérea (security), siempre que hayan tenido efectos en la seguridad operacional:

1.6.1 *Piratería aérea, incluidas una amenaza de bomba o un secuestro.*

1.6.2 *Dificultad en controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados.*

1.6.3 *Descubrimiento de un polizón.*

1.7. Otros sucesos:

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 20 de 36

- 1.7.1. *Repetición con excesiva frecuencia de un tipo específico de suceso que, de forma aislada, no se consideraría digno de ser notificado, pero que constituye un peligro potencial debido a su frecuencia.*
- 1.7.2. *Colisión con aves que provoque o no daños en la aeronave, la pérdida o mal funcionamiento de un componente/sistema.*
- 1.7.3. *Turbulencias de estela.*
- 1.7.4. *Otro suceso de cualquier tipo que se considere que ha puesto o podría haber puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes a bordo o en tierra.*

2. Elementos técnicos de la aeronave.

2.1. Estructura:

- *Daño en un elemento estructural principal que no haya sido diseñado para tolerar daños (elemento de vida útil limitada). Los elementos estructurales principales son los que contribuyen significativamente a soportar las cargas de vuelo de tierra y de presurización y cuyo fallo podría provocar un fallo catastrófico de la aeronave.*
- *Daño o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural principal que haya sido diseñado para tolerar daños.*
- *Daño o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural cuyo fallo podría reducir la rigidez estructural hasta el punto de no alcanzarse los márgenes necesarios de flameo, divergencia o inversión de los mandos.*
- *Daño o defecto de un elemento estructural que pueda provocar la liberación de elementos de masa susceptibles de lesionar a los ocupantes de la aeronave.*
- *Daño o defecto de un elemento estructural que pueda poner en peligro el correcto funcionamiento de los sistemas.*
- *Pérdida de cualquier parte de la estructura de la aeronave en vuelo.*

2.2. Sistemas:

Se proponen los siguientes criterios genéricos aplicables a todos los sistemas:

- 2.2.1. *Pérdida, mal funcionamiento o defecto significativo de cualquier sistema, subsistema o conjunto de equipos cuando no se puedan efectuar de manera satisfactoria los procedimientos normales de funcionamiento, maniobras, etc.*
- 2.2.2. *Incapacidad de la tripulación para controlar el sistema; por ejemplo:*
- *Acciones no solicitadas.*
 - *Respuesta incorrecta o incompleta, incluida la limitación de movimiento o rigidez.*
 - *Avería o desconexión mecánica.*
 - *Apagado, parada o mal funcionamiento de un motor.*
 - *Exceso de velocidad o sobrerégimen significativo que no se pueda controlar de cualquier componente rotatorio de alta velocidad (por ejemplo, APU, arranque neumático, turboventilador, turbina de motor, hélice o rotor).*

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 21 de 36

- *Avería o mal funcionamiento de cualquier pieza de un motor o grupo motor que provoque uno o más de los sucesos siguientes:*
 - *Fallos no contenidos de componentes y proyección de restos de piezas.*
 - *Incendio interno o externo fuera de control o liberación de gas caliente.*
 - *Empuje en una dirección distinta de la ordenada por el piloto.*
 - *Avería o funcionamiento inadvertido del sistema de la reversa.*
 - *Incapacidad de controlar la potencia, el empuje o las revoluciones por minuto.*
 - *Fallo en la estructura de soporte del motor.*
 - *Pérdida parcial o completa de una parte importante del grupo motor.*
 - *Emanaciones visibles o concentraciones de productos tóxicos suficientemente densas para incapacitar a la tripulación o a los pasajeros.*
 - *Incapacidad de apagar un motor con procedimientos normales.*
 - *Incapacidad de volver a arrancar un motor útil.*
 - *Pérdida, cambio u oscilación de empuje o potencia no comandados que estén clasificados como pérdida de control de empuje o potencia: en una aeronave monomotor, o cuando se consideren excesivos para una determinada utilización, o cuando puedan afectar a más de un motor en una aeronave multimotor, sobre todo en el caso de una aeronave bimotor, o en una aeronave multimotor en que se utilice el mismo o parecido tipo de motor en el caso en el que el suceso se considerase peligroso o crítico.*
 - *Cualquier defecto que provoque la retirada de una pieza de vida útil limitada antes de la terminación de la vida útil completa de la pieza.*
 - *Otro suceso de cualquier tipo que se considere que ha puesto o podría haber puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes a bordo o en tierra.*
 - *Defectos de origen común que podrían dar lugar a una tasa de parada en vuelo tan alta que existe la posibilidad de parada de más de un motor en un mismo vuelo.*
 - *No funcionamiento del limitador o del dispositivo de control del motor una vez accionado o su funcionamiento accidental.*
 - *Superación de los parámetros del motor.*
 - *Daños producidos por objetos extraños.*

2.2.3. Aire acondicionado y ventilación:


- *Pérdida completa de la refrigeración para la aviónica.*
- *Despresurización*

2.2.4. Sistema de vuelo automático:

- *Falla del sistema de vuelo automático.*
- *Dificultad significativa notificada de la tripulación de controlar la aeronave por razones relacionadas al funcionamiento del sistema de vuelo automático.*
- *Avería de cualquier dispositivo de desconexión del sistema de vuelo automático.*
- *Cambio no controlado del modo de vuelo automático.*

2.2.5. Comunicaciones:

- *Fallo o defecto del sistema de anuncios a los pasajeros que provoque la pérdida o la falta de audio de la comunicación con los pasajeros.*

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 22 de 36

- *Pérdida total de comunicación durante el vuelo.*

2.2.6. Sistema eléctrico:

- *Pérdida de un sistema de distribución de electricidad (corriente alterna o corriente continua).*
- *Pérdida total o pérdida de más de un sistema de generación de electricidad.*
- *Avería del sistema auxiliar (de emergencia) de generación de electricidad.*

2.2.7. Puesto de pilotaje, cabina y carga:

- *Pérdida de control del reglaje del asiento del piloto durante el vuelo.*
- *Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidos el sistema de señales de evacuación de emergencia, todas las puertas de salida, las luces de emergencia, y otras.*
- *Pérdida de capacidad de retención del sistema de carga.*

2.2.8. Sistema de protección contra incendios:


- *Avisos de incendio, salvo aquellos cuya falsedad se confirme inmediatamente.*
- *Avería o defecto no detectados del sistema de detección o protección contra incendios o humo que pueda provocar la pérdida o reducción de la detección o protección contra incendios.*
- *Falta de aviso en caso de humo o incendio real.*

2.2.9. Mandos de vuelo:

- *Asimetría de las superficies de hipersustentación, aletas auxiliares, reductoras de sustentación, y otras.*
- *Limitación de movimientos, rigidez o respuesta insuficiente o tardía en el funcionamiento de sistemas primarios de mandos de vuelo o sus sistemas asociados de compensación y bloqueo.*
- *Accionamiento incontrolado de superficies de los mandos de vuelo.*
- *Vibración de superficie de los mandos de vuelo percibida por la tripulación.*
- *Avería o desconexión mecánica de los mandos de vuelo.*
- *Interferencia significativa con el control normal de la aeronave o deterioro de la aeronavegabilidad.*

2.2.10. Sistema de combustible:

- *Mal funcionamiento del sistema de indicación de la cantidad de combustible que provoque la pérdida total o una indicación errónea de la cantidad de combustible a bordo.*
- *Fuga de combustible que dé lugar a una pérdida importante, peligro de incendio o contaminación significativa.*
- *Mal funcionamiento o defectos del sistema de vaciado rápido de combustible en vuelo que provoque pérdida accidental de cantidades significativas, peligro de incendio, contaminación peligrosa del equipo de la aeronave o imposibilidad de realizar un vaciado rápido de combustible en vuelo.*

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	
	Código: GSOP-MA-002	Versión: 1.0
		Página 23 de 36

- *Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones significativas en el abastecimiento o la distribución del combustible.*
- *Incapacidad de transferir o utilizar la cantidad total de combustible utilizable.*

2.2.11. Hidráulica:

- *Pérdida de un sistema hidráulico (solo EDTO).*
- *Avería de funcionamiento del sistema de aislamiento.*
- *Pérdida de más de un circuito hidráulico.*
- *Avería del sistema hidráulico auxiliar.*

2.2.12. Sistema de detección o protección anti hielo:

- *Pérdida o menor rendimiento no detectados del sistema anti hielo y de descongelación.*
- *Pérdida de más de un sistema de calefacción.*
- *Incapacidad de conseguir una descongelación simétrica de las alas.*
- *Acumulación anormal de hielo que repercuta significativamente en el rendimiento o maniobrabilidad.*
- *Efectos significativos en la visibilidad de la tripulación.*

2.2.13. Sistemas de indicación, aviso y grabación:


- *Mal funcionamiento o defecto de cualquier sistema de indicación cuando la posibilidad de indicaciones significativamente erróneas a la tripulación pueda dar lugar a una acción incorrecta de la tripulación en un sistema esencial.*
- *Pérdida de la función de alarma roja en un sistema.*
- *En pantallas de pilotaje de cristal: pérdida o mal funcionamiento de más de un computador o unidad de visualización relacionados con la función de aviso o visualización.*

2.2.14. Tren de aterrizaje, frenos y neumáticos:

- *Incendio de los frenos.*
- *Pérdida significativa de la capacidad de frenado.*
- *Frenado asimétrico que provoque una desviación significativa de la trayectoria.*
- *Avería del sistema de extensión de caída libre del tren de aterrizaje (incluso en pruebas periódicas).*
- *Despliegue o repliegue no deseados del tren de aterrizaje o de sus puertas.*
- *Reventón de uno o más neumáticos.*

2.2.15. Sistemas de navegación (incluido el sistema de aproximaciones de precisión) y sistemas de datos aeronáuticos:

- *Pérdida total o fallos múltiples del equipo de navegación.*
- *Avería o fallos múltiples del equipo de datos aeronáuticos.*
- *Indicación errónea significativa.*
- *Errores de navegación significativos debidos a datos incorrectos o a un error en la codificación de la base de datos.*
- *Desviaciones laterales o verticales inesperadas que no hayan sido causadas por el piloto.*

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 24 de 36

- *Problemas con las instalaciones de tierra que produzcan errores significativos de navegación no asociados al cambio del sistema de navegación por inercia al sistema de radionavegación.*

2.2.16. Oxígeno en una aeronave presurizada:

- *Pérdida del suministro de oxígeno en el puesto de pilotaje.*
- *Pérdida de suministro de oxígeno a un número significativo de pasajeros (más del 10 por ciento), incluso si se detecta en ejercicios de mantenimiento, formación o prueba.*

2.2.17. Sistema de aire comprimido:

- *Fuga de aire comprimido caliente que dé lugar a un aviso de incendio o daño estructural,*
- *Pérdida de todos los sistemas de aire comprimido,*
- *Avería del sistema de detección de fugas de aire comprimido.*

Fallo o mal funcionamiento de una pieza de la hélice o del grupo motor que produzca una o varias de las consecuencias siguientes:

- *Un exceso de velocidad de la hélice.*
- *La aparición de una resistencia excesiva.*
- *Un empuje en la dirección opuesta a la ordenada por el piloto.*
- *El desprendimiento de la hélice o de una parte importante de la hélice.*
- *Un fallo que produzca un desequilibrio excesivo.*
- *El movimiento no intencionado de las palas de la hélice por debajo de la posición mínima de paso bajo prescrita en vuelo.*
- *Incapacidad de poner en bandera la hélice.*
- *Incapacidad de operar un cambio en el paso de la hélice.*
- *Un cambio no controlado en el paso de la hélice.*
- *Un par motor o una fluctuación de velocidad no controlados.*
- *El desprendimiento de piezas de baja energía.*


Rotores y transmisión

- *Daño o defecto del dispositivo adicional o de la caja de transmisión del rotor principal que pueda provocar la separación en vuelo del conjunto del rotor o mal funcionamiento del control del rotor.*
- *Daño en el rotor de cola, la transmisión o los sistemas equivalentes.*

Unidad de potencia auxiliar (APU)

- *Parada o fallo del APU cuando es necesario que esté disponible para efectuar las operaciones (EDTO, MEL).*
- *Incapacidad de apagar el APU.*
- *Exceso de velocidad en el APU.*
- *Incapacidad de poner en marcha el APU cuando sea necesario por razones operativas.*

2.3 Factores humanos:

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	
	Código: GSOP-MA-002	Versión: 1.0
	Página 25 de 36	

Cualquier incidente en el que una característica o condición inadecuada del diseño de la aeronave pudiera haber inducido a un error de uso que pueda contribuir a provocar un peligro o catástrofe.

2.4. Otros sucesos:

2.4.1. *Cualquier incidente en el que una característica o inadecuado diseño de la aeronave pudiera haber inducido a un error de uso que pueda contribuir a provocar un peligro o catástrofe.*

2.4.2. *Un suceso que no se considere notificable normalmente (por ejemplo, accesorios y equipo de cabina, sistemas de agua), cuando las circunstancias hayan puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes.*

2.4.3. *Cualquier otro suceso que pueda poner en peligro la aeronave, o afectar a la seguridad de sus ocupantes o de personas o bienes que se encuentren cerca de la aeronave o en tierra.*

3. Mantenimiento y reparación de la aeronave.

3.1. *Montaje incorrecto de piezas o componentes de la aeronave detectado durante una inspección o procedimiento de prueba no destinado a ese propósito específico.*

3.2. *Fuga de aire comprimido caliente que provoque un daño estructural.*

3.3. *Cualquier daño o deterioro (roturas, grietas, corrosión, exfoliación, desajuste, etc.), cualquiera que sea su causa (como flameo, pérdida de rigidez o fallo estructural), de:*

- *La estructura principal o un elemento de la estructura principal (tal como se defina en el Manual de reparaciones del fabricante), cuando el daño o deterioro supere los límites admisibles especificados en dicho manual y requiera una reparación o una sustitución parcial o total del elemento.*
- *La estructura secundaria que, consiguientemente, haya dañado o pueda haber dañado la aeronave.*
- *El motor, la hélice o el sistema rotor de un helicóptero.*

3.4. *Avería, mal funcionamiento, defecto, daño o deterioro de cualquier sistema o equipo detectado tras la verificación de conformidad con una directiva de aeronavegabilidad u otro requisito obligatorio de una autoridad reglamentaria cuando:*

- *Se detecte por primera vez por un organismo competente en materia de conformidad.*
- *En posteriores verificaciones de conformidad se superen los límites admisibles indicados en las instrucciones o no se hayan publicado procedimientos de reparación/ rectificación.*

	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	Código: GSOP-MA-002
		Versión: 1.0
		Página 26 de 36

3.5 *Fallo en el funcionamiento de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento o ensayo.*

3.6 *No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos de mantenimiento prescritos.*

- *Productos, piezas, aparatos y materiales de origen desconocido o sospechoso.*
- *Datos de mantenimiento engañosos, incorrectos o insuficientes que puedan inducir a errores de mantenimiento.*

4. Servicios de navegación aérea, instalaciones y servicios de control ATC en tierra.

Este capítulo recoge los sucesos de los servicios de navegación aérea que presentan un riesgo real o potencial para la seguridad del vuelo, o que pueden poner en peligro la prestación de servicios de navegación aérea.

No excluye la notificación de cualquier suceso, situación o estado que, si se repite en circunstancias distintas, pero probables, o si se deja que persista sin corregirlo, puede crear un peligro para la seguridad de la aeronave.

4.1. Servicios de navegación aérea:

4.1.1. *Cuasi-colisión (comprende situaciones específicas en las que se observa que una aeronave y otra aeronave/el terreno/un vehículo/una persona o un objeto están demasiado cerca):*

- *Reducción de las mínimas de separación.*
- *Cuasi-impacto con el suelo sin pérdida de control (cuasi-CFIT).*
- *Incursión en pista que haya requerido una maniobra evasiva.*


4.1.2. *Incidentes-potencial de colisión o cuasi-colisión (comprende situaciones específicas que pueden llegar a ser un accidente o una cuasi-colisión si otra aeronave se halla en las inmediaciones):*

- *Incursión en pista que no requiere una maniobra evasiva.*
- *Salida de pista de la aeronave.*
- *Desviación de la aeronave del espacio asignado por el control de tránsito aéreo (ATC).*
- *Desviación de la aeronave de la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM):*
- *Desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados.*
- *Violación del espacio aéreo prohibido, restringido o peligroso.*

4.2 Instalaciones y servicios de control ATC en tierra

4.2.1. *Sucesos específicos de ATM (comprende las situaciones en que se vea afectada la capacidad de prestar servicios de ATM en condiciones de seguridad, incluidas aquellas en las que, por fortuna, no se haya puesto en peligro el funcionamiento de la aeronave en condiciones de seguridad). Se trata de los siguientes sucesos:*

- *Incapacidad de prestar servicios de control de tránsito aéreo.*

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	
	Código: GSOP-MA-002	Versión: 1.0
		Página 27 de 36

- *Incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia de tránsito aéreo.*
- *Falla en los sistemas de comunicación.*
- *Falla en los sistemas de vigilancia.*
- *Falla en las ayudas para la navegación.*

4.2.2. Suministro de información significativamente incorrecta, insuficiente o engañosa por parte de fuentes en tierra, por ejemplo, servicio automático de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, manuales, y otros.

- *Altura mínima sobre el terreno inferior a la prescrita.*
- *Suministro de datos incorrectos de referencia a la presión (reglaje del altímetro).*
- *Transmisión, recepción o interpretación incorrectas de mensajes significativos cuando ello provoque una situación peligrosa.*

4.2.3. Interferencia en las Frecuencias de Control de Tránsito, sin fines aeronáuticos.

4.2.4. Avería de las instalaciones del servicio de tránsito aéreo (ATS).

5 Aeródromos e instalaciones aeroportuarias:

5.1. Derrame durante los reaprovisionamientos de combustible.

5.2. Carga de cantidades incorrectas de combustible que puedan tener consecuencias significativas para la autonomía, rendimiento, equilibrio o resistencia estructural de la aeronave.


5.3. Tramitación de pasajeros, equipajes y carga:

- *Contaminación significativa de la estructura, los sistemas o el equipo de la aeronave derivados del transporte de equipaje o carga.*
- *Distribución incorrecta de pasajeros, equipajes o carga que pueda tener consecuencias significativas para el peso y/o el equilibrio de la aeronave. suponer un peligro para la aeronave, su equipo o sus ocupantes o impedir una evacuación de emergencia.*
- *Estiba inadecuada de contenedores de carga o elementos sustanciales de carga.*
- *Transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas en violación de las normas aplicables, incluidos el etiquetado incorrecto y el embalaje de mercancías peligrosas.*

5.4. Operaciones y servicios de mantenimiento en tierra de aeronaves:

5.4.1. Avería, mal funcionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para pruebas o controles de los sistemas y equipos de la aeronave cuando en las inspecciones de rutina y los procedimientos de prueba prescritos no se haya identificado claramente el problema, si ello da lugar a una situación de peligro.

5.4.2. No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos prescritos de servicio.

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	
	Código: GSOP-MA-002 Versión: 1.0 Página 28 de 36	

5.4.3. Carga de un tipo de combustible u otros fluidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno y agua potable).

5.5 Otros servicios

5.5.1. Errores o deficiencias en la marcación de obstáculos o peligros en las áreas de maniobra del aeródromo que provoquen una situación peligrosa.

5.5.2. Avería, mal funcionamiento significativo o no disponibilidad de la iluminación del aeródromo.



**Dirección General
de Aviación Civil**

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR

**MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL
ECUADOR**

Código: GSOP-MA-002

Versión: 1.0

Página 29 de 36

ANEXO "B" FORMULARIOS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA



Programa estatal de
seguridad operacional - SSP

**SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO
NSSP**

N-SSP

Formulario RIPO, para notificar accidentes o incidentes graves de aviación.

NOTIFICACIÓN RIPO
Que notificar?

Datos del Notificante:

<p>Apellidos y Nombre</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Teléfono de contacto</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Actividad a la que se dedica</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="radio"/> Piloto</td> <td><input type="radio"/> Handling</td> <td><input type="radio"/> Operaciones</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> ATCo</td> <td><input type="radio"/> Técnico aeronáutico</td> <td><input type="radio"/> Adm. AD</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Despachador</td> <td><input type="radio"/> Inspector</td> <td><input type="radio"/> Adm. Operador</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Mecánico</td> <td><input type="radio"/> Personal de rampa</td> <td><input type="radio"/> Otro</td> </tr> </table>	<input type="radio"/> Piloto	<input type="radio"/> Handling	<input type="radio"/> Operaciones	<input type="radio"/> ATCo	<input type="radio"/> Técnico aeronáutico	<input type="radio"/> Adm. AD	<input type="radio"/> Despachador	<input type="radio"/> Inspector	<input type="radio"/> Adm. Operador	<input type="radio"/> Mecánico	<input type="radio"/> Personal de rampa	<input type="radio"/> Otro
<input type="radio"/> Piloto	<input type="radio"/> Handling		<input type="radio"/> Operaciones											
<input type="radio"/> ATCo	<input type="radio"/> Técnico aeronáutico	<input type="radio"/> Adm. AD												
<input type="radio"/> Despachador	<input type="radio"/> Inspector	<input type="radio"/> Adm. Operador												
<input type="radio"/> Mecánico	<input type="radio"/> Personal de rampa	<input type="radio"/> Otro												
<p>Correo electrónico</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>		<input style="width: 95%;" type="text"/>												

Información del suceso:

<p>Fecha y Hora</p> <p>Día / Mes / Año (UTC)</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Severidad</p> <p>Fatalidades</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Tripulación</p> <p>Ingresos</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Pasajeros</p> <p>Ingresos</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Daños a la aeronave</p> <p><input type="radio"/> Destruída</p> <p><input type="radio"/> Sustancial</p> <p><input type="radio"/> Menor</p> <p><input type="radio"/> Ninguno</p>
<p>Hora (UTC)</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Graves</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Menores</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Ninguno</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Condiciones ambientales y meteorológicas</p> <p>Condiciones MET</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>
<p>Lugar del suceso</p> <p>Aeródromo</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Daños a terceros (Especifique daño y cantidad si aplica)</p> <input style="width: 95%; height: 40px;" type="text"/>		<p>Condiciones de luz</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Coordenadas</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>
<p>Otro</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>				<p>Otro</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>

Identificación de la aeronave

<p>Identificación (Matrícula / N° de Vuelo)</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Aeródromo de salida</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Fase de vuelo</p> <p><input type="radio"/> Estacionado</p> <p><input type="radio"/> Retroceso</p> <p><input type="radio"/> Puesta en marcha</p> <p><input type="radio"/> Rodaje</p> <p><input type="radio"/> Despegue</p>
<p>Operador</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Aeródromo de destino</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p><input type="radio"/> Ascenso</p> <p><input type="radio"/> Crucero</p> <p><input type="radio"/> Descenso</p> <p><input type="radio"/> Aproximación</p> <p><input type="radio"/> Aterrizaje</p>
<p>Tipo de aeronave</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Altitud / Nivel de vuelo</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p><input type="radio"/> Espera</p> <p><input type="radio"/> Circuito de tránsito</p> <p><input type="radio"/> Remolque</p> <p><input type="radio"/> Otro</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>
<p>Reglas de vuelo</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	<p>Tipo de operación</p> <input style="width: 95%;" type="text"/>	

Descripción del Suceso

Describa el suceso con el mayor detalle posible, incluya aquellos aspectos que usted considere relevantes, o aquellos factores presuntamente fueran la causa del evento o suceso.

ENVIAR

Adjuntar archivo

Seleccionar...



Programa estatal de seguridad operacional - SSP

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO N-SSP

N-SSP

NOTIFICACIÓN ATS

Formulario ATS, para notificar sucesos o eventos relacionados con la provisión de los servicios de tránsito aéreo, que afectaron o podrían afectar las operaciones aéreas.

Que notificar?

Datos del notificante:

<p>Apellidos y Nombre</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Teléfono de contacto</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>
<p>Correo electrónico</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	

Posición e actividad durante el suceso

<input type="radio"/> Clearance Deliberly	<input type="radio"/> APP Procedimientos	<input type="radio"/> ATC Ejecutivo
<input type="radio"/> Control Terrestre	<input type="radio"/> APP Vigilancia	<input type="radio"/> ATC Planificador
<input type="radio"/> Control de Aeródromo	<input type="radio"/> ACC Vigilancia	<input type="radio"/> Entrenamiento
<input type="radio"/> Supervisión Aeródromo	<input type="radio"/> AFIS	<input type="radio"/> Otro
<input type="radio"/> Supervisión APP/ACC	<input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	

Información del suceso:

<p>Fecha y Hora</p> <p>Día / Mes / Año (UTC)</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Lugar del suceso</p> <p>Aeródromo</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>	<p>Condiciones ambientales y meteorológicas</p> <p>Condiciones MET</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>								
<p>Hora (UTC)</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Radioayuda</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>	<p>Fenómeno MET</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>								
<p><i>Para el sistema N-SSP es importante contar con la mayor cantidad de información del suceso, con el fin de identificar situaciones que afectan la seguridad operacional.</i></p>	<p>Waypoint</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>	<p>Visibilidad</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>								
	<p>Ruta / Aerovía</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>	<p>RVR</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>								
	<p>Otro</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Servicio ATS</p> <p>Dependencia ATS</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>								
	<p>Separación</p> <p>Horizontal (NM) Vertical (ft)</p> <input style="width: 40%;" type="text" value="Ingrese ..."/> <input style="width: 40%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Espacio aéreo</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>								
		<p>Tipo de incidente</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td><input type="radio"/> AIRPROX</td> <td><input type="radio"/> Comunicaciones</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Procedimientos</td> <td><input type="radio"/> Interfaz Hombre - Máquina</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Instalación</td> <td><input type="radio"/> Otro</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;"><input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/></td> </tr> </table>	<input type="radio"/> AIRPROX	<input type="radio"/> Comunicaciones	<input type="radio"/> Procedimientos	<input type="radio"/> Interfaz Hombre - Máquina	<input type="radio"/> Instalación	<input type="radio"/> Otro	<input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	
<input type="radio"/> AIRPROX	<input type="radio"/> Comunicaciones									
<input type="radio"/> Procedimientos	<input type="radio"/> Interfaz Hombre - Máquina									
<input type="radio"/> Instalación	<input type="radio"/> Otro									
<input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/>										

Aeronave 1

<p>Identificación (Matrícula / N° de Vuelo)</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Aeródromo de salida</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>	<p>Fase de vuelo</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td><input type="radio"/> Estacionado</td> <td><input type="radio"/> Ascenso</td> <td><input type="radio"/> Espera</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Retroceso</td> <td><input type="radio"/> Crucero</td> <td><input type="radio"/> Circuito de tránsito</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Puesta en marcha</td> <td><input type="radio"/> Descenso</td> <td><input type="radio"/> Remolque</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Rodaje</td> <td><input type="radio"/> Aproximación</td> <td><input type="radio"/> Otro</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Despegue</td> <td><input type="radio"/> Aterrizaje</td> <td style="text-align: right;"><input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/></td> </tr> </table>	<input type="radio"/> Estacionado	<input type="radio"/> Ascenso	<input type="radio"/> Espera	<input type="radio"/> Retroceso	<input type="radio"/> Crucero	<input type="radio"/> Circuito de tránsito	<input type="radio"/> Puesta en marcha	<input type="radio"/> Descenso	<input type="radio"/> Remolque	<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Aproximación	<input type="radio"/> Otro	<input type="radio"/> Despegue	<input type="radio"/> Aterrizaje	<input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/>
<input type="radio"/> Estacionado	<input type="radio"/> Ascenso	<input type="radio"/> Espera															
<input type="radio"/> Retroceso	<input type="radio"/> Crucero	<input type="radio"/> Circuito de tránsito															
<input type="radio"/> Puesta en marcha	<input type="radio"/> Descenso	<input type="radio"/> Remolque															
<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Aproximación	<input type="radio"/> Otro															
<input type="radio"/> Despegue	<input type="radio"/> Aterrizaje	<input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/>															
<p>Operador</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Aeródromo de destino</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>																
<p>Tipo de aeronave</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Altitud / Nivel de vuelo</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>																

Aeronave 2

<p>Identificación (Matrícula / N° de Vuelo)</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Aeródromo de salida</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>	<p>Fase de vuelo</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td><input type="radio"/> Estacionado</td> <td><input type="radio"/> Ascenso</td> <td><input type="radio"/> Espera</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Retroceso</td> <td><input type="radio"/> Crucero</td> <td><input type="radio"/> Circuito de tránsito</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Puesta en marcha</td> <td><input type="radio"/> Descenso</td> <td><input type="radio"/> Remolque</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Rodaje</td> <td><input type="radio"/> Aproximación</td> <td><input type="radio"/> Otro</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Despegue</td> <td><input type="radio"/> Aterrizaje</td> <td style="text-align: right;"><input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/></td> </tr> </table>	<input type="radio"/> Estacionado	<input type="radio"/> Ascenso	<input type="radio"/> Espera	<input type="radio"/> Retroceso	<input type="radio"/> Crucero	<input type="radio"/> Circuito de tránsito	<input type="radio"/> Puesta en marcha	<input type="radio"/> Descenso	<input type="radio"/> Remolque	<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Aproximación	<input type="radio"/> Otro	<input type="radio"/> Despegue	<input type="radio"/> Aterrizaje	<input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/>
<input type="radio"/> Estacionado	<input type="radio"/> Ascenso	<input type="radio"/> Espera															
<input type="radio"/> Retroceso	<input type="radio"/> Crucero	<input type="radio"/> Circuito de tránsito															
<input type="radio"/> Puesta en marcha	<input type="radio"/> Descenso	<input type="radio"/> Remolque															
<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Aproximación	<input type="radio"/> Otro															
<input type="radio"/> Despegue	<input type="radio"/> Aterrizaje	<input style="width: 80%;" type="text" value="Ingrese ..."/>															
<p>Operador</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Aeródromo de destino</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Seleccione ..."/>																
<p>Tipo de aeronave</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>	<p>Altitud / Nivel de vuelo</p> <input style="width: 95%;" type="text" value="Ingrese ..."/>																

Descripción del Suceso

Describe el suceso con el mayor detalle posible, incluye aquellos aspectos que usted considere relevantes, e aquellos factores que probablemente fueron la causa del evento o suceso.

Adjuntar archivo

Seleccionar...

ENVIAR



Dirección General de Aviación Civil

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR

MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR

Código: GSOP-MA-002

Versión: 1.0

Página 31 de 36



Programa estatal de seguridad operacional - SSP

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO NSSP

N-SSP

Formulario IBIS, para notificar sobre el impacto o choques con aves o todo tipo de fauna en el perímetro de un aeródromo o en sus cercanías.

NOTIFICACIÓN CHOQUE CON AVES O FAUNA

Que notificar?

Datos del notificante:

Apellidos y Nombre

Teléfono de contacto

Correo electrónico

Actividad a la que se dedica

- Piloto
- Seguridad
- Administrativo
- ATCo
- Técnico aeronáutico
- Pasajero
- Despachador
- Inspector/operaciones
- Otro
- Mecánico
- Personal de rampa

Información del suceso:

Fecha y Hora

Día / Mes / Año (UTC)

Hora (UTC)

Aeródromo

Pista

Altura/altitud (ft)

Condiciones de luz

Velocidad indicada (kt)

Identificación

Matrícula / N° de Vuelo

Explotador

Marca / modelo de aeronave (tipo de aeronave)

Marca / modelo de motor

Fase del vuelo

Estacionado Aproximación

Rodaje Aterrizaje

Despegue Espera

Ascenso Circuito de tránsito

En Ruta Otro

Descenso

Información sobre el choque con aves o fauna

Partes golpeadas de la aeronave

Partes dañadas de la aeronave

Consecuencias para el vuelo

Se advirtió al piloto del peligro?

Condiciones del cielo

Precipitación

Cantidad de aves (fauna) observadas

Cantidad de aves (fauna) golpeadas

Identificación de la especie de ave/fauna:

Tamaño de las aves (fauna)

Observaciones (describase los daños, las lesiones u otros datos pertinentes):

INFORMACIÓN SOBRE LOS COSTES PARA EL EXPLOTADOR Y DAÑOS EN LOS MOTORES

Información sobre los costes

Tiempo que la aeronave estuvo fuera de servicio (horas)

Coste estimado de la reparación o sustitución \$EUA (en miles)

Otros costes (lucro cesante, combustible, hoteles, etc) \$EUA (en miles)

Información especial sobre los daños causados a los motores por el impacto.

Motor número....	1	2	3	4
Motivo de la falla o apagado				
Rotura no contenida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incendio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apagado - vibración	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apagado - temperatura	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apagado - alarma de incendio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apagado - razones desconocidas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apagado - otro motivo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

Junta Investigadora de Accidentes - JIA
Edificio "Dirección de Aviación Civil", piso 13
Buenos Aires OE1-53 y Av. 10 de Agosto
Quito - Ecuador

Motor número....	1	2	3	4
Porcentaje estimado de pérdida de empuje	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Número estimado de aves ingeridas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Adjuntar archivo

Seleccionar...

ENVIAR



**Dirección General
de Aviación Civil**

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR

**MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL
ECUADOR**

Código: GSOP-MA-002

Versión: 1.0

Página 32 de 36



**Programa estatal de
seguridad operacional - SSP**

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO NSSP

N-SSP

Formulario AERO, para notificar fallas, mal funcionamiento o defectos de aeronaves o sus componentes.

NOTIFICACIÓN AERO
Que notificar?

Datos del Notificante:

Apellidos y Nombre

Teléfono de contacto

Correo electrónico

Actividad

- OMA
- Explotador
- Técnico
- Mecánico
- Taxi Aéreo
- Fabricante
- AAC
- Otro

Información del suceso:

Fecha

Día / Mes / Año (UTC)

Identificador del componente mayor

Fabricante	Aeronave / Modelo	N° de Serie
<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>
Fabricante	Motor / Modelo	N° de Serie
<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>
Fabricante	Hélice / Modelo	N° de Serie
<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>

Fases de Funcionamiento / Mantenimiento

- Parqueado
- Ascenso
- Aterrizaje
- Rodaje
- Crucero
- Otro
- Despegue
- Descenso

Parte específica (componente) que causó el problema

Nombre de la parte	N° de parte del fabricante	Condición de la parte
<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>
Ubicación de la parte / defecto	Componente / Sistema en el que está instalada la parte	Tiempo Total (TT)
<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>
Tiempo desde OVH (TSO)	Nombre del componente / sistema	Fabricante
<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>
N° de parte / modelo del fabricante	N° de serie	
<input type="text" value="Ingrese ..."/>	<input type="text" value="Ingrese ..."/>	

Descripción del Problema

Describe el defecto o falla que parte el componente en condiciones no aeronavegables, y las circunstancias bajo las cuales ocurrió.

Informe las posibles causas y las recomendaciones para prevenir que ocurran nuevamente.

Ingrese ...

ENVIAR

Adjuntar archivo

Seleccionar...



**Dirección General
de Aviación Civil**

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR

**MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL
ECUADOR**

Código: GSOP-MA-002

Versión: 1.0

Página 33 de 36



**Programa estatal de
seguridad operacional - SSP**

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO N-SSP

N-SSP

**Formulario AVIS, para notificar sobre el
avistamiento de todo tipo de fauna en el
perímetro de un aeródromo o en sus cercanías.**

NOTIFICACIÓN AVISTAJE
Que notificar?

Datos del notificante:

Apellidos y Nombre
Ingrese ...

Teléfono de contacto
Ingrese ...

Correo electrónico
Ingrese ...

Actividad a la que se dedica

<input type="radio"/> Piloto	<input type="radio"/> Seguridad	<input type="radio"/> Administrativo
<input type="radio"/> ATCo	<input type="radio"/> Técnico aeronáutico	<input type="radio"/> Ciudadano
<input type="radio"/> Despachador	<input type="radio"/> Inspector/operaciones	<input type="radio"/> Pasajero
<input type="radio"/> Mecánico	<input type="radio"/> Personal de rampa	<input type="radio"/> Otro

Ingrese ...

Información del suceso:

Fecha y Hora

Día / Mes / Año (UTC)
Ingrese ...

Hora (UTC)
Ingrese ...

Condiciones de luz
Seleccione ...

Lugar

Aeródromo
Seleccione ...

Identificación

Matrícula / N° de Vuelo
Ingrese ...

Fase del vuelo

<input type="radio"/> Estacionado	<input type="radio"/> Aproximación
<input type="radio"/> Rodaje	<input type="radio"/> Aterrizaje
<input type="radio"/> Despegue	<input type="radio"/> Espera
<input type="radio"/> Ascenso	<input type="radio"/> Circuito de tránsito
<input type="radio"/> En Ruta	<input type="radio"/> Otro
<input type="radio"/> Descenso	Ingrese ...

Información sobre fauna observada

Cantidad de fauna observada
Seleccione ...

Ubicación de la fauna observada
Seleccione ...

Tipo de fauna observada
Seleccione ...

Tamaño de la fauna observada
Seleccione ...

Identificación de la especie de fauna en caso de reconocimiento:
Ingrese ...

Adjuntar archivo

Seleccionar...
Ingrese ...

Para el sistema N-SSP es importante contar con la mayor cantidad de información del

ENVIAR



Programa estatal de seguridad operacional - SSP

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO NSSP

N-SSP

Formulario para reporte de novedades en el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea

NOTIFICACIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS
Que notificar?

Datos del Notificante:

Apellidos y Nombre

Correo electrónico

Teléfono de contacto

Información del evento:

Día / Mes / Año

Hora (hora local)

Lugar del suceso

Instalación Aeronave

Aeropuerto / Aeródromo

Seleccione ...

Aerolínea

Número de vuelo

Aeródromo de origen	Número de UR/ID de la mercancía	Denominación de la mercancía	Clase o división de la mercancía	Marca UN del embalaje

M.P. DECLARADA	M.P. OCULTA
Carga <input type="radio"/>	Carga <input type="radio"/>
Equipaje mano <input type="radio"/>	Equipaje mano <input type="radio"/>
Equipaje fact. <input type="radio"/>	Equipaje fact. <input type="radio"/>
COMAT <input type="radio"/>	COMAT <input type="radio"/>

Descripción del evento

Describa la novedad con el mayor detalle posible, inclusive si se detecta mercancías peligrosas en equipajes de mano que no se ajustan a la formalidad normada.


Adjuntar archivo

Puede adjuntar fotografías, videos, audios, documentos, etc.

Seleccionar...

ENVIAR

El control de la carga que se trasladará en bodega de la aeronave o en equipaje personal

 Dirección General de Aviación Civil	PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ECUADOR	
	MANUAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ECUADOR	
	Código: GSOP-MA-002	Versión: 1.0
		Página 35 de 36



Programa estatal de seguridad operacional - SSP

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO N-SSP

N-SSP

Formulario para reporte de actos ilícitos en contra de la seguridad de la aviación civil.

NOTIFICACIÓN SOBRE ACTOS ILÍCITOS

Que notificar?

Datos del Notificante:

Apellidos y Nombre / Last name and Name

N° de Identificación / Identification number

 Cédula, Pasaporte, DNI, etc.

Correo electrónico / e-mail

Teléfono de contacto / Contact number phone

Información del evento:

Fecha

Día / Mes / Año - Day/Month/Year

Descripción del evento

Describa el evento con el mayor detalle posible, incluya aquellos aspectos que usted considere relevantes, o aquellos factores presuntamente fueron la causa del evento o suceso.

Hora (hora local) / Time (local time)

Lugar del suceso

Aeropuerto / Airport

Aerolínea / Airline

Número de vuelo / Flight number

Adjuntar archivo

Puede adjuntar fotografías, videos, audios, documentos, etc.

Seleccionar...

Para el sistema N-SSP es importante contar con la mayor cantidad de información, con el fin de identificar situaciones

ENVIAR

ANEXO "C" FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN VOLUNTARIA



Programa estatal de seguridad operacional - SSP

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO NSSP

N-SSP

Formulario LIBRE, para notificar de manera voluntaria cualquier evento, condición o circunstancia en la que la seguridad operacional de una aeronave, se encuentre en riesgo.

NOTIFICACIÓN LIBRE
Que notificar?

Datos del Notificante:

Apellidos y Nombre

Teléfono de contacto

Actividad

- Piloto
- Ciudadano
- Operaciones
- ATCo
- Técnico aeronáutico
- Adm. AD
- Despachador
- Inspector
- Adm. Operador
- Mecánico
- Personal de rampa
- Otro
- Auxiliar de cabina
- Personal de seguridad

Información del suceso:

Fecha

Día / Mes / Año (UTC)

Descripción del Suceso

Describa el suceso con el mayor detalle posible, incluya aquellos aspectos que usted considere relevantes, o aquellos factores presumiblemente fueron la causa del evento o suceso.

Lugar del suceso

Aeropuerto / Aeródromo

Adjuntar archivo

Seleccionar...

ENVIAR

Para el sistema N-SSP es importante contar con la mayor cantidad de información del

Esta notificación no tiene naturaleza de denuncia.