

Miércoles, 23 de octubre de 2002

14. Oxígeno en una aeronave presurizada
  - a) Pérdida del suministro de oxígeno en el puesto de pilotaje.
  - b) Pérdida de suministro de oxígeno a un número significativo de pasajeros (más del 10 %), incluso si se detecta en ejercicios de mantenimiento, formación o prueba.
15. Sistema de aire comprimido
  - a) Fuga de aire comprimido caliente que dé lugar a un aviso de incendio o daño estructural.
  - b) Pérdida de todos los sistemas de aire comprimido.
  - c) Avería del sistema de detección de fugas de aire comprimido.

---

## ANEXO II

### LISTA DE SUCESOS RELACIONADOS CON LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA QUE DEBEN NOTIFICARSE

- Nota 1: Aunque el presente Anexo enumera la mayoría de los sucesos que deben *notificarse*, no puede ser totalmente exhaustivo, por lo que deberá notificarse también cualquier otro suceso que en opinión de los interesados cumpla los criterios para *ello*.
- Nota 2: El presente Anexo no incluye los accidentes e incidentes graves. Además de cumplir otros requisitos que atañen a la notificación de accidentes, deberán también registrarse en las bases de datos mencionadas en el apartado 2 del artículo 5.
- Nota 3: El presente Anexo 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 en condiciones de seguridad.
- Nota 4: El contenido del presente Anexo 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.

- 
- i) Incidentes-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):
    - a) Infracción de las mínimas de separación
    - b) Separación insuficiente
    - c) Cuasi impacto con el suelo sin pérdida de control (cuasi CFIT)
    - d) Incursión en pista que haya requerido una maniobra evasiva
  - ii) 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):
    - a) Incursión en pista que no requiere una maniobra evasiva
    - b) Salida de pista de la aeronave
    - c) Desviación de la aeronave del espacio asignado por el control de tránsito aéreo (ATC)
    - d) Desviación de la aeronave de la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM)
      1. Desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados en materia de ATM
      2. Violación del espacio aéreo
      3. Desviación del transporte y el funcionamiento de los equipos de la aeronave relacionados con el ATM de lo prescrito en la normativa aplicable

Miércoles, 23 de octubre de 2002

- iii) Sucesos específicos de ATM (comprende las situaciones en que se vea afectada la capacidad de prestar servicios de ATM en condiciones de seguridad, incluidas aquéllas 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:
- a) Incapacidad de prestar servicios de ATM
    1. Incapacidad de prestar servicios de tránsito aéreo
    2. Incapacidad de prestar servicios de gestión del tránsito aeroespacial
    3. Incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia de tránsito aéreo
  - b) Avería de la función de comunicación
  - c) Avería de la función de vigilancia
  - d) Avería de la función de procesamiento y difusión de datos
  - e) Avería de la función de navegación
  - f) Seguridad del sistema de ATM
- 

#### Apéndice del ANEXO II

En los siguientes apartados se consignan ejemplos de sucesos de ATM que deben ser notificados como consecuencia de la aplicación al funcionamiento de la aeronave de los criterios generales mencionados en el inciso iii) del Anexo II:

1. Suministro de información significativamente incorrecta, insuficiente o engañosa por parte de fuentes en tierra, por ejemplo ATC, servicio automático de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, manuales, etc.
  2. Altura mínima sobre el terreno inferior a la prescrita.
  3. Suministro de datos incorrectos de referencia a la presión (reglaje del altímetro).
  4. Transmisión, recepción o interpretación incorrectas de mensajes significativos cuando ello provoque una situación peligrosa.
  5. Infracción de las mínimas de separación.
  6. Violación del espacio aéreo.
  7. Transmisión ilegal de comunicación por radio.
  8. Avería de las instalaciones del servicio de tránsito aéreo (ATS) de tierra o satélite.
  9. Avería importante de ATC o de ATM, o deterioro significativo de la infraestructura del aeródromo.
  10. Obstrucción de áreas de maniobra del aeródromo por aeronaves, vehículos, animales u objetos extraños que provoquen o puedan provocar una situación peligrosa.
  11. Errores o insuficiencias en el marcado de los obstáculos o peligros en las áreas de maniobra del aeródromo que provoquen una situación peligrosa.
  12. Avería, mal funcionamiento significativo o no disponibilidad de la iluminación del aeródromo.
-