



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

DAN 13

**INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES DE
AVIACIÓN.**

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES

- 1.1 Para los efectos de la aplicación de la presente Norma los términos y expresiones indicados a continuación tendrán el significado que se señala:

INCIDENTE GRAVE

Un incidente de aviación en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y 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. Ver Apéndice 1

BORRADOR ENM2 ED2 DAN 13 PARA COMISIÓN ENM2/JUN 2021

APÉNDICE 1

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. La expresión “incidente grave” se define así:

Incidente grave. Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubouna alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre elmomento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizarun 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.

2. Puede haber una alta probabilidad de que ocurra un accidente si no quedan defensas deseguridad operacional o las que quedan son pocas para impedir que el incidente lleguea ser un accidente. A fin de determinar si este es el caso, puede efectuarse un análisisbasado en el riesgo del suceso (que tenga en cuenta el escenario más verosímil que pudiera propiciar una intensificación del incidente y la eficacia de las defensas restantesentre el incidente y el posible accidente) como sigue:

- a) considerar si hay un escenario verosímil en el que este incidente podría haber llegadoa ser un accidente; y
- b) evaluar las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente como:
 - 1) efectivas, si quedaran varias defensas que tuvieran que fallar simultáneamente; o
 - 2) limitadas, si quedaran pocas defensas, o ninguna, o cuando el accidente se evitóprovidencialmente.

Considerar tanto el número como la solidez de las demás defensas entre el incidente y el posible accidente. No considerar las defensas que fallaron sino únicamente las que tuvieron efecto y las defensas aún restantes.

Nota 1.- El escenario más verosímil se refiere a la evaluación realista de las lesiones y/odaños resultantes del posible accidente.

Nota 2.- Las defensas incluyen los miembros de la tripulación y su instrucción y procedimientos, ATC, las alertas (dentro y fuera de la aeronave), los sistemas de la aeronave y las redundancias, el diseño estructural de la aeronave y la infraestructura delaeródromo.

La combinación de estas dos evaluaciones ayuda a determinar qué incidentes son incidentes graves:

Suceso		b) Defensas restantes entre el incidente y el posible accidente.	
		Efectivas	Limitadas
a) Escenario más verosímil	Accidente	Incidente	Incidente grave
	No accidente	Incidente.	

3. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos de incidentes que podrían ser graves. Sin embargo, la lista no es exhaustiva y, dependiendo del contexto, los ejemplos que contiene pueden no clasificarse como incidentes graves si quedan defensas efectivas entre el incidente y el escenario verosímil.

Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.

Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.

Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.

Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle rodaje¹ o una pista no asignada.

Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.

Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje, una pista no asignada o lugares no aptos para aterrizajes tales como calzadas.

Repliegue de una parte del tren de aterrizaje o aterrizaje con tren replegado que no se clasifique como accidente.

Arrastre de una punta de ala, de una barquilla de motor o de cualquier otra parte de la aeronave, cuando no se clasifique como accidente.

Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.

Incendio y/o humo producido en el puesto de pilotaje, en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.

¹ Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros

Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.

Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.

Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de esta.

Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo:

- a) para operaciones de piloto único (incluyendo piloto a distancia); o
- b) para operaciones con tripulación múltiple en las que la seguridad de vuelo resultó comprometida debido a un aumento considerable de la carga de trabajo para el resto de la tripulación.

Situaciones en las que la cantidad o distribución del combustible obliguen al piloto a declarar una situación de emergencia, tales como insuficiencia, agotamiento o falta de distribución del combustible o incapacidad de utilizar todo el combustible disponible a bordo.

Incursiones en las pistas clasificadas de gravedad A. El Manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Doc. 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.

Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.

Fallas de los sistemas (incluyendo pérdida de potencia o empuje), fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que ocasionaron o hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.

Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

La liberación involuntaria o, como medida de emergencia, la liberación voluntaria de una carga suspendida o de cualquier otra carga que se transporte fuera de la aeronave.

4. Otros sucesos que la autoridad aeronáutica califique como "Incidente Grave".

IV. VIGENCIA

La presente Norma entrará en vigencia desde su publicación.
