

ÍNDICE

LIBRO XXVI - INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

PARTE II	1
<i>CAPÍTULO I - REQUISITOS DE NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN</i>	<i>1</i>
Sección Primera - Generalidades.....	1
Sección Segunda - Autoridad para investigar.....	3
<i>CAPÍTULO II - NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE SUCESOS.....</i>	<i>4</i>
Sección Primera - Notificación de accidente e incidentes graves.....	4
Sección Segunda - Notificación en la fase de peligro.....	5
Sección Tercera - Notificación de incidentes.....	5
<i>CAPÍTULO III - PRESERVACIÓN DE LA AERONAVE, SUS CONTENIDOS Y REGISTROS.....</i>	<i>8</i>
Sección Primera - Acceso a una aeronave involucrada en un accidente	8
Sección Segunda - Preservación de registros.....	8
Sección Tercera - Retención de productos defectuosos y componentes	9
<i>APÉNDICE 1 - INFORMACIÓN REQUERIDA PARA NOTIFICACIÓN INICIAL DE INCIDENTES.....</i>	<i>10</i>
<i>ADJUNTO A - LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES.....</i>	<i>13</i>

ANEXO A LA RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA APROBADA EL 06 DE SEPTIEMBRE DE 2017, QUE MODIFICA EL PRESENTE LIBRO XXVI PARTE II DEL REGLAMENTO DE AVIACION CIVIL DE PANAMÁ, EN TODAS SUS PARTES, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

LIBRO XXVI¹ - INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

PARTE II

CAPÍTULO I - REQUISITOS DE NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

Sección Primera - Generalidades

Artículo 1: Aplicación:

- (a) Esta Parte II del Libro XXVI, establece requisitos para la:
- (1) notificación y reportes de accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5,700 kg cuando éstos son investigados;
 - (2) preservación de aeronaves, contenidos de aeronaves y registros de aeronaves después de un accidente, incidente grave e incidente de aeronaves de más de 5,700 kg cuando éstos son investigados; y
 - (3) preservación de registros relacionados con un accidente, incidente grave e incidente, de mal funcionamiento de instalaciones, en un espacio aéreo o de información publicada.

Nota.- Para incidentes de aeronaves de 5 700 kg o menos, se procederá de acuerdo con la legislación y reglamentos que haya promulgado el Estado.

- (b) Esta parte II del Libro XXVI no se aplica a:

- (1) giro planeador;
- (2) parapentes,
- (3) globos cautivos, libres y no tripulados;
- (4) cometas;
- (5) cohetes no tripulados;
- (6) paracaídas; y
- (7) alas delta.

Artículo 2: Definiciones

¹ Modificado mediante Resolución de Junta Directiva 030 del 06 de septiembre de 2017, publicado en GO 28368-A.

- (a) Las definiciones que no se encuentren en esta Parte II, están contenidas en la Parte I del Libro XXVI del RACP.
- 1) **Actuación humana.-** Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.
 - 2) **Aeródromo.-** Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
 - 3) **Análisis de datos de vuelo.-** Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.
 - 4) **Avión (aeroplano).-** Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
 - 5) **Avión grande.-** Avión cuya masa máxima certificado de despegue es superior a 5,700 kg.
 - 6) **Avión pequeño.-** Avión cuya masa máxima certificado de despegue es de 5,700 kg o menos.
 - 7) **Fase de peligro.-** Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.
 - 8) **Incidente en el espacio aéreo.-** Significa un incidente que involucra una desviación de, o deficiencias de, los procedimientos o reglas para:
 - (i) Evitar una colisión entre aeronaves;
 - (ii) Evitar una colisión entre aeronaves y otros obstáculos cuando una aeronave está siendo provista con un servicio de tránsito aéreo.
 - 9) **Incidente con pájaros.-** Significa un incidente donde:
 - (i) hay una colisión entre una aeronave y uno o más pájaros; o
 - (ii) cuando uno o más pájaros pasan lo suficientemente cerca de una aeronave en vuelo causando alarma al piloto.
 - 10) **Incidente por defecto.-** Significa un incidente que involucra una falla o mal funcionamiento de una aeronave o componente de aeronave detectado en vuelo o en tierra.
 - 11) **Incidente por mal funcionamiento de instalaciones.-** Significa un incidente que involucra una instalación aeronáutica.
 - 12) **Incidente de información publicada.-** significa un incidente que involucra información significativamente incorrecta, inadecuada o confusa o información aeronáutica publicada en una publicación de información aeronáutica (AIP), mapa, carta o de otra manera provista por la operación de una aeronave.

- 13) **Mercancías peligrosas.-** Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad operacional, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.
- 14) **OFINVAA.-** Oficina de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos de Panamá autorizada en representación del estado panameño.
- 15) **Masa máxima.-** Masa máxima certificado de despegue.
- 16) **Personal de operaciones.-** Es aquel que participa en las operaciones de aviación y está en condiciones de notificar los accidentes, incidentes graves e incidentes relacionados con la operación de una aeronave que afecte o pueda afectar la seguridad operacional a través de los sistemas de notificación reglamentados. Dicho personal comprende, entre otros, tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelo y personal de plataforma;
- 17) **Recomendación sobre seguridad operacional.-** Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.
- 18) **Registrador de vuelo.-** Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.
- 19) **Representante acreditado.-** Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

Sección Segunda - Autoridad para investigar

Artículo.3: Con arreglo a las disposiciones del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la reglamentación de, la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) instituirá investigaciones para determinar las circunstancias de los accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5,700 kg cuando éstos son investigados.

Nota.- *Para la notificación e investigación de incidentes de aeronaves de 5 700 kg o menos, se procederá de acuerdo con la legislación y reglamentos que haya promulgado el Estado.*

Artículo 4: El Estado del suceso puede delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado, o en el Mecanismo Regional de

Cooperación AIG de Sudamérica (ARCM) o en una Organización regional de investigación de accidentes (RAIO), por acuerdo y consentimiento mutuos.

Artículo 5: La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) encargada de la investigación gozará de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en el Anexo 13 y reglamento OFINVAA. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- (a) La recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- (b) Si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- (c) De ser posible, la determinación de las causas, factores contribuyentes y/o condiciones latentes; y
- (d) La redacción del informe final.

Artículo 6: La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) encargada de la investigación podrá solicitar a todo Estado, toda información pertinente relacionada con la investigación.

Artículo 7: Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

Artículo 7A: Los proveedores de servicios y explotadores de servicios aéreos involucrados en un accidente, incidente grave o incidente, permitirán a los investigadores de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) acceso inmediato e ininterrumpido a una aeronave y a sus registros.

CAPÍTULO II - NOTIFICACIÓN Y REPORTE DE SUCESOS

Sección Primera - Notificación de accidente e incidentes graves

Artículo 8: Notificación de accidente.

- a) Todo piloto al mando de una aeronave que esté involucrada en un accidente o, si esa persona está herida seriamente o mortalmente, o si esa aeronave está perdida, el explotador, o propietario o el personal de operaciones, notificará el accidente o incidente grave inmediatamente y de forma directa a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA).
- b) La notificación según el Párrafo (a) será de una manera aceptable para la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) y contendrá, hasta donde sea comprobable, la:

- (1) fecha y hora del accidente;
- (2) naturaleza del accidente;
- (3) tipo, nacionalidad y marcas de registro de la aeronave;
- (4) nombre del explotador o del propietario de la aeronave;
- (5) lugar del suceso o localización de la última posición conocida de la aeronave con referencia a un punto geográfico de fácil identificación;
- (6) nombre del piloto al mando de la aeronave;
- (7) tipo de operación;
- (8) último punto de salida de la aeronave;
- (9) próximo punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- (10) descripción de las condiciones del cielo, precipitación, velocidad del viento y visibilidad;
- (11) número de personas a bordo de la aeronave;
- (12) número de tripulantes y pasajeros fallecidos o gravemente heridos como resultado del accidente;
- (13) número de personas fallecidas o gravemente heridas como resultado del accidente que no son tripulantes o pasajeros;
- (14) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas; y
- (15) detalles de daños de la aeronave.

Sección Segunda - Notificación en la fase de peligro

Artículo 9: Al producirse una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento notificará a la OFINVAA sobre la situación de una aeronave en peligro.

Sección Tercera - Notificación de incidentes

Artículo 10: El piloto al mando o personal de operaciones involucrado en un incidente grave o, en un incidente que constituya un peligro inmediato para la seguridad operacional de una aeronave, notificará el incidente grave o incidente sin demora a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA).

Artículo 11: Si lo exige la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) donde ocurre un incidente, el piloto al mando de la aeronave o el personal de operaciones involucrado presentarán, tan pronto como sea posible, un informe sobre el incidente. En este caso, el piloto al mando presentará también copia del informe a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA). Tales informes se presentarán tan pronto como sea posible y por lo general dentro de un plazo de 10 días.

Artículo 12: Si una persona que opera, provee mantenimiento y servicios o realiza otra actividad respecto a una aeronave, producto aeronáutico o servicio de aviación relacionado, está involucrada en un incidente que constituye un incidente grave o un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave, debe notificar el incidente a la OFINVAA, tan pronto como sea practicable.

Artículo 13: El piloto al mando de una aeronave o el personal de operaciones involucrado en un incidente de espacio aéreo o, en un incidente con pájaros, deben notificar el incidente a la OFINVAA, tan pronto como sea practicable, si el incidente es un incidente grave o un peligro inmediato para la seguridad operacional de la aeronave.

Artículo 14: La notificación de un incidente requerido por los artículos 10, 11, 12 y 13 de este Libro, debe ser transmitida por medios aceptables a la OFINVAA y contener, hasta donde sea comprobable, información de acuerdo a lo siguiente:

- (1) para un incidente en el espacio aéreo, Apéndice 1 (a);
- (2) para un incidente relacionado con un defecto, Apéndice 1 (b);
- (3) para un incidente por malfuncionamiento de una instalación, Apéndice 1 (c);
- (4) para un incidente de aeronave, Apéndice 1 (d);
- (5) para un incidente por información publicada, Apéndice 1 (e);
- (6) para un incidente de aeródromo, Apéndice 1 (f);
- (7) para un incidente de mercancías peligrosas, incidente con pájaros o cualquier otro incidente, Apéndice 1 (g);

Artículo 15: Salvo lo indicado en el Artículo 10 de la parte II del libro XXVI de esta sección, un explotador:

- (1) certificado según el RACP, debe notificar a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) de un incidente de aeronave o incidente relacionado con un defecto, dentro de las 72 horas de ocurrido el incidente, si el incidente está asociado con una aeronave que está operando o es utilizada en operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) y el incidente involucra:
 - (i) una parada de motor en vuelo; o
 - (ii) una desviación o retorno; o
 - (iii) pérdida de combustible inadvertida o falta de disponibilidad de combustible o desbalance de combustible que no puede ser corregido; o
 - (iv) malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o
 - (v) cualquier otro suceso que afecta a la seguridad operacional de una operación EDTO; y

- (2) una organización de mantenimiento de aeronaves certificada de acuerdo con el RACP debe notificar a la OFINVAA de un incidente relacionado con un defecto dentro de 72 horas de ocurrido un incidente, si el incidente está asociado con una aeronave que se utiliza para realizar operaciones EDTO;
- y
- (i) el incidente involucra un malfuncionamiento de un sistema significativo EDTO; o
 - (ii) cualquier otro defecto que podría afectar la seguridad operacional de una aeronave que realiza una operación EDTO

CAPÍTULO III - PRESERVACIÓN DE LA AERONAVE, SUS CONTENIDOS Y REGISTROS

Sección Primera - Acceso a una aeronave involucrada en un accidente

Artículo 16: Para preservar la aeronave y sus contenidos después de un accidente, ninguna persona accederá, interferirá con, o removerá una aeronave y sus contenidos que esté involucrada en un accidente salvo que sea autorizada la OFINVAA.

Artículo 17: Para los propósitos de la investigación, la OFINVAA podrá acceder, inspeccionar, asegurar o remover, una aeronave o sus contenidos que estén involucrados en un accidente.

Artículo 18: Una persona puede de acuerdo con el artículo 19:

- (1) remover personas o animales de la aeronave o restos; o
- (2) proteger la aeronave, restos o contenidos, incluyendo correo o carga, de daños posteriores; o
- (3) desconectar o desactivar cualquier registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), registrador de datos de vuelo (FDR), o transmisor de localización de emergencia (ELT); o
- (4) evitar obstrucción al público o a la navegación aérea donde ninguna alternativa práctica está disponible;

Artículo 19: Cualquier resto de la aeronave, correo o cargo removido según el artículo 18 deberá:

- (1) ser movido sólo lo necesario para garantizar su seguridad;
- (2) ser mantenido en áreas distintas y separadas para indicar de cual parte de la aeronave ha sido tomada; y
- (3) cuando sea posible, hacer diseños, notas descriptivas y fotografías de su posición original y de cualquier marca de impacto significativa.

Sección Segunda - Preservación de registros

Artículo 20: El explotador de una aeronave que está involucrada en un accidente, incidente grave o incidente, debe preservar todos los registros, incluyendo todos los medios de grabación para la operación y el mantenimiento de la aeronave, por lo menos 14 días después del accidente, incidente grave o incidente salvo que de otra manera haya requerido la Autoridad competente.

Artículo 21: Un proveedor de servicios que esté involucrado en un accidente, incidente grave o incidente:

- (1) de mal funcionamiento de una instalación; o
- (2) de espacio aéreo; o

(3) de información publicada;

Debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del accidente, incidente grave o incidente, por lo menos 14 días después del accidente, incidente grave o incidente, salvo que de otra manera haya requerido la Autoridad competente.

Artículo 22: Toda persona que esté involucrada en un accidente, incidente grave o incidente de información publicada que involucra responsabilidades con los procedimientos de vuelo instrumental, debe preservar todos los registros, incluyendo las entradas en los libros de registro, registros electrónicos, datos técnicos y otra información relevante del accidente, incidente grave o incidente por lo menos 14 días después del accidente, incidente grave o incidente, salvo que de otra manera haya requerido la Autoridad competente.

Nota.- Los registros de accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg, serán requeridos por la OFINVAA.

Sección Tercera - Retención de productos defectuosos y componentes

Artículo 23: El titular de un certificado de una organización de mantenimiento aprobada, organización de diseño u organización de fabricación, debe remitir un reporte de incidente relacionado con un defecto a la Autoridad competente y retener el producto defectuoso por al menos 14 días después de reporte, salvo que de otra manera haya requerido la Autoridad competente.

Nota.- Los registros de incidentes relacionados con un defecto en aeronaves de más de 5 700 kg, serán requeridos por la OFINVAA.

APÉNDICE 1 - INFORMACIÓN REQUERIDA PARA NOTIFICACIÓN INICIAL DE INCIDENTES

(a) Incidente en espacio aéreo.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente en espacio aéreo:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
- (4) nombre del explotador de la aeronave;
- (5) posición y altitud de la aeronave;
- (6) nombre del piloto al mando;
- (7) fase de vuelo;
- (8) efecto sobre el vuelo;
- (9) reglas de vuelo según las cuales la aeronave estuvo operando;
- (10) punto de salida y destino de la aeronave;
- (11) localización, tipo y clase de espacio aéreo y unidad ATS involucrada;
- (12) cualquier otra información relevante remitida por el piloto involucrado.

(b) Incidente relacionado con un defecto.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente relacionado con un defecto:

- (1) fecha y hora en que el incidente fue detectado;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula y tipo;
- (4) nombre del explotador de la aeronave y propietario;
- (5) localización de la aeronave, parte o equipo a la hora del incidente;
- (6) fase de vuelo;
- (7) efecto sobre el vuelo;
- (8) punto de salida y destino de la aeronave;
- (9) nombre del fabricante de la aeronave, parte o equipo y cuando sea apropiado, el número de la parte, su norma de modificación y la ubicación en la aeronave;
- (10) descripción del incidente, sus efectos y cualquier otra información relevante;
- (11) si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;

(12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(c) Incidente por malfuncionamiento de una instalación.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente por malfuncionamiento de una instalación:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
- (4) nombre del explotador de la aeronave;
- (5) posición y altitud de la aeronave;
- (6) nombre del aeródromo y pista utilizada;
- (7) nombre del piloto al mando;
- (8) fase de vuelo;
- (9) efecto sobre el vuelo;
- (10) identificación, tipo, nombre, frecuencia y proveedor de la instalación de telecomunicación aeronáutica involucrada;
- (11) si la persona u organización que realiza la notificación ha instituido una investigación sobre el defecto y el tiempo esperado de finalización;
- (12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(d) Incidente de aeronave.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de aeronave:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nacionalidad de la aeronave, matrícula, designador de llamada, número de vuelo y tipo;
- (4) nombre del explotador de la aeronave y propietario;
- (5) posición y altitud de la aeronave;
- (6) fase de vuelo;
- (7) si es aplicable, nombre del aeródromo y pista utilizada;
- (8) efecto sobre el vuelo;
- (9) nombre del piloto al mando;
- (10) tipo de la operación realizada;
- (11) número de personas a bordo de la aeronave;

(12) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(e) Incidente por información publicada.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente por información publicada:

- (1) fecha y hora en que el incidente fue descubierto;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) detalles para identificar la publicación, mapa, carta u otro medio mediante el cual la información o los datos aeronáuticos fueron publicados;
- (4) detalles relacionados a la información o datos aeronáuticos que originaron el incidente;
- (5) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(f) Incidente de aeródromo.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de aeródromo:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nombre del aeródromo;
- (4) descripción y localización de defecto u obstrucción reportada;
- (5) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

(g) Incidente de mercancías peligrosas, con pájaros u otro incidente.- La siguiente información se requiere para la notificación de un incidente de mercancías peligrosas, pájaros u otro incidente:

- (1) fecha y hora del incidente;
- (2) breve descripción de los eventos;
- (3) nombre, organización y detalles de contacto de la persona que ha notificado el incidente.

ADJUNTO A - LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. La expresión “incidente grave” se define así en el Capítulo A:

Incidente grave. Un incidente 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.

2. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave.
 - a) 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.
 - b) Colisiones que no se clasifiquen como accidentes.
 - c) Impacto contra el suelo sin pérdida de control evitado por escaso margen.
 - d) Despegues interrumpidos en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
 - e) Despegues efectuados desde una pista cerrada o previamente solicitada, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.
 - f) Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o previamente solicitada, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
 - g) Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
 - h) 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.
 - i) Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
 - j) Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidentes.
 - k) Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.
 - l) Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.