

INFORME DE ANÁLISIS **EVENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**



Contenido

1. Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia	5
2. Eventos de Seguridad Operacional por Aeródromo y/o Lugar de Ocurrencia	9
2.1 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]	11
2.2 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]	13
2.3 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]	15
2.4 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]	17
2.5 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]	19
2.6 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]	21
2.7 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]	23
2.8 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]	25
3. Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Proveedor de Servicios	27
3.1 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 129: Operadores Aéreos Extranjeros	29
3.2 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Otras Instituciones Estatales	31
3.3 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 14: Operadores de Aeródromos	33
3.4 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 91: Aviación General	35
3.5 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 137: Operadores de Trabajos Aéreos	37
3.6 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 141: Escuela de Formación de Piloto	39
3.7 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 11: Servicios de Tránsito Aéreo/RAD 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas	41
3.8 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – No identificada	41
3.9 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Club de drones	41

3.10 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 135: Operadores Aéreos (Regulares/No Regulares)	41
3.11 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 121: Operadores Aéreos (Regulares/No Regulares)	42
4. Eventos de Seguridad Operacional por Mes	43
4.1 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Octubre 2020	44
4.2 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Noviembre 2020	46
4.3 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Diciembre 2020	48
5. Eventos de Seguridad Operacional por Proveedor de Servicios	50
6. Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Proveedores de Servicios	52
7. Eventos de Seguridad Operacional por Fabricante de Aeronave	55
8. Índice de Eventos de Seguridad Operacional por Proveedor de Servicios	57
Anexo 1.1 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: ADRM: Aeródromo	60
Anexo 1.2 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: ATM: Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia	60
Anexo 1.3 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: BIRD: Impacto de aves	61
Anexo 1.4 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: CFIT: Vuelo controlado en o hacia el terreno	61
Anexo 1.5 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: CTOL: Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje	62
Anexo 1.6 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: F-NI: Fuego/Humo (sin impacto)	62
Anexo 1.7 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: FUEL: Relacionado con combustible	63
Anexo 1.8 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: MED: Médico(a)	63
Anexo 1.9 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: NAV: Errores de navegación	64
Anexo 1.10 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: OTHR: Otras	64
Anexo 1.11 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	65

Anexo 1.12 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	65
Anexo 1.13 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores	67
Anexo 1.14 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: SEC: Relacionado con seguridad	68
Anexo 1.15 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: UIMC: Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC)	69
Anexo 1.16 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: UNK: Desconocido o indeterminado	70
Anexo 1.17 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	70

1. Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia

Durante el período octubre-diciembre se recibieron ciento diez (110) reportes de novedades y eventos de seguridad operacional, a su vez durante este período fueron efectuadas 27,622 operaciones en el país. Durante este período se registraron tres (3) accidentes aéreos. Los mismos se detallan a continuación:

No. de evento	Fecha del evento	Lugar	Tipo de proveedor de servicio	Descripción
3279	21-12-2020	[REDACTED]	No identificada	Comando de Defensa Aérea nos llamó para informar que despegarán un Tucano en misión oficial hacia la zona suroeste de la isla, poco después nos llamó MDBH para comunicar que de la Fuerza Aérea le habían informado que hay una aeronave sospechosa en el área. En el ACC no hemos observado nada al respecto y así le hicimos saber a MDBH. Esa fue la situación del ACC con respecto a la aeronave accidentada. Vuelo ilegal
3233	15-11-2020	[REDACTED]	RAD 137: Operadores de Trabajos Aéreos	Buenos días, tenemos un evento en progreso, Cessna A188B, matrícula : HI923 de la empresa de fumigación CODEACA, accidentado próximo a Esperanza. Piloto único ocupante ilesa. Esta información es preliminar y la CIAA está preparándose para salir al lugar. Recibido, recopilando formación de piloto y aeronave. Piloto Carlos Paulino.
3197	12-10-2020	[REDACTED]	RAD 137: Operadores de Trabajos Aéreos	Informa el jefe de bombero de Salcedo. Que es una aeronave de fumigación el piloto está vivo en una clínica de Salcedo el va rumbo ala clínica. Buenos días me informan de la precipitación a tierra de una aeronave en la zona de Villa tapia Salcedo. Enterado, aeronave de Aeroservicios del Valle, Cessna 188, piloto Ever Vázquez. Inspectores en camino.

Para los fines del análisis contenido en el presente informe, se han considerado noventa y dos (92) eventos que afectan directamente la seguridad operacional. Estos eventos fueron clasificados por tipo de ocurrencia de acuerdo a la taxonomía del Sistema de Reporte de Datos de Accidentes e Incidentes (ADREP) desarrollado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Conforme a esta taxonomía las ocurrencias se pueden clasificar como se muestra a continuación:

Primarias	
Ocurrencia	Acrónimo
Airprox/ ACAS alerta/ pérdida de separación/ (cerca) colisiones en el aire	MAC
Asistencia en tierra de aeronaves	RAMP
Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje	CTOL
Colisión en terreno	GCOL
Contacto anormal con la pista	ARC
Falla o mal funcionamiento de motores	SCF-PP
Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	SCF-NP
Fauna silvestre	WILD
Fuego/Humo (sin impacto)	F-NI
Impacto de aves	BIRD
No sobrepasar/sobrepasar la pista	USOS
Pérdida de control – en vuelo	LOC-I
Vuelo controlado en o hacia el terreno	CFIT

Secundarias	
Ocurrencia	Acrónimo
Aeródromo	ADRM
Desconocido o indeterminado	UNK
Encuentro con turbulencia	TURB
Engelamiento	ICE
Errores de navegación	NAV
Evacuación	EVAC
Eventos de seguridad operacional en cabina	CABIN
Eventos relacionado con el remolque de aeronaves	GTOW
Excursión en pista	RE
Fuego/Humo (post-impacto)	F-POST
Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia	ATM
Incursión en pista- vehículo, aeronave o persona	RI
Maniobra abrupta	AMAN
Médico(a)	MED
Ocurrencias relacionadas con carga externa	EXTL
Operaciones con baja altitud	LALT
Otras	OTHR
Pérdida de control – en terreno	LOC-G
Pérdida de sustentación en ruta	LOLI
Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	WSTRW
Relacionado con combustible	FUEL
Relacionado con seguridad	SEC
Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC)	UIMC

Considerando la taxonomía anterior, el tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados fue “SCF-NP:Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)”, con veintinueve (29) eventos, representando el 31.52% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados fue “SEC:Relacionado con seguridad”, con dieciocho (18) eventos, representando el 19.57% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados fue “ADRM:Aeródromo”, con siete (7) eventos, representando el 7.61% del total.

En la siguiente tabla se muestran los eventos de seguridad operacional de acuerdo al tipo de ocurrencia correspondientes al periodo Octubre-Diciembre 2020.

Ocurrencia	Cantidad	% de eventos
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	29	31.52%
SEC: Relacionado con seguridad	18	19.57%
ADRM: Aeródromo	7	7.61%
BIRD: Impacto de aves	6	6.52%
WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	6	6.52%
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	4	4.35%
NAV: Errores de navegación	4	4.35%
MED: Médico(a)	3	3.26%
UNK: Desconocido o indeterminado	3	3.26%
SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores	3	3.26%
OTHR: Otras	3	3.26%
ATM: Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia	1	1.09%
F-NI: Fuego/Humo (sin impacto)	1	1.09%
CFIT: Vuelo controlado en o hacia el terreno	1	1.09%
CTOL: Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje	1	1.09%
UIMC: Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC)	1	1.09%
FUEL: Relacionado con combustible	1	1.09%
Total General	92	100%

El gráfico 1 muestra el porcentaje de todos los eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia. (Ver anexos para el detalle de los eventos).

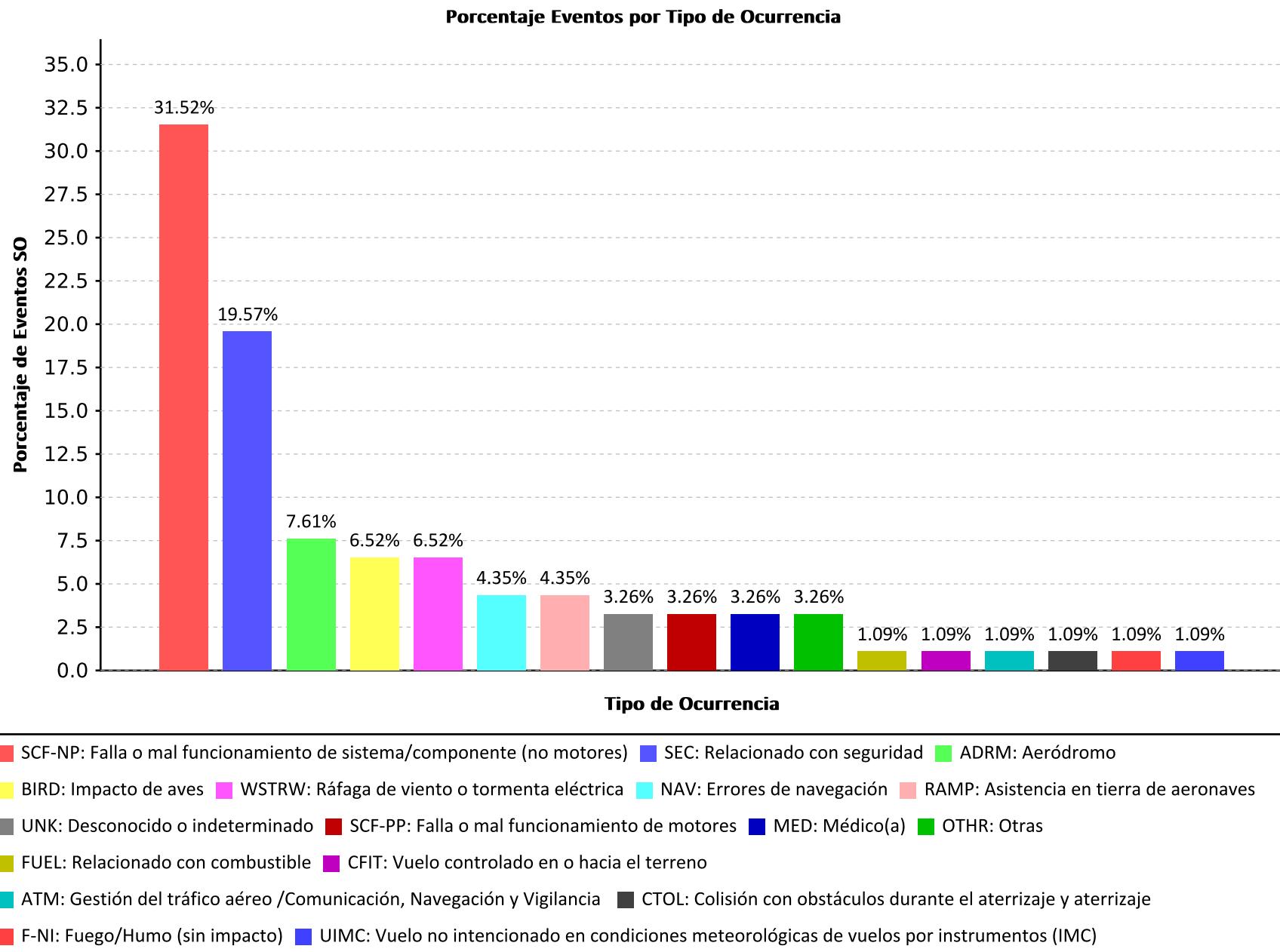


Gráfico 1

2. Eventos de Seguridad Operacional por Aeródromo y/o Lugar de Ocurrencia

De los noventa y dos (92) eventos de seguridad operacional ocurridos en el período Octubre-Diciembre 2020, en el Aeropuerto Internacional de Las Américas Dr. José Fco. Peña Gómez (MDSD) se registraron treinta y dos (32) eventos, representando el 34.78% del total.

Como podemos ver en el gráfico 2, el segundo aeródromo y/o lugar de ocurrencia donde se produjeron más eventos fue en Aeropuerto Internacional del Cibao (MDST) con quince (15) eventos de seguridad operacional, lo que representa el 16.30% del total.

En el Aeropuerto Internacional de [REDACTED] se produjeron quince (15) eventos, cantidad que representa un 16.30% del total.

En la tabla 2 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional por lugar de ocurrencia.

Lugar	Cantidad	% de eventos
Aeropuerto Internaciona[REDACTED]	32	34.78%
Aeropuerto [REDACTED]	15	16.30%
Aeropuerto Internacional de [REDACTED]	15	16.30%
Aeropuerto Internacional [REDACTED]	9	9.78%
Aeropuerto Internacional [REDACTED]	8	8.70%
Aeropuerto Internacional [REDACTED]	3	3.26%
Aeropuerto Internacional [REDACTED]	3	3.26%
Aeropuerto Internacional [REDACTED]	3	3.26%
Total General	92	100%

Tabla 2

El gráfico 2 muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por aeródromo.

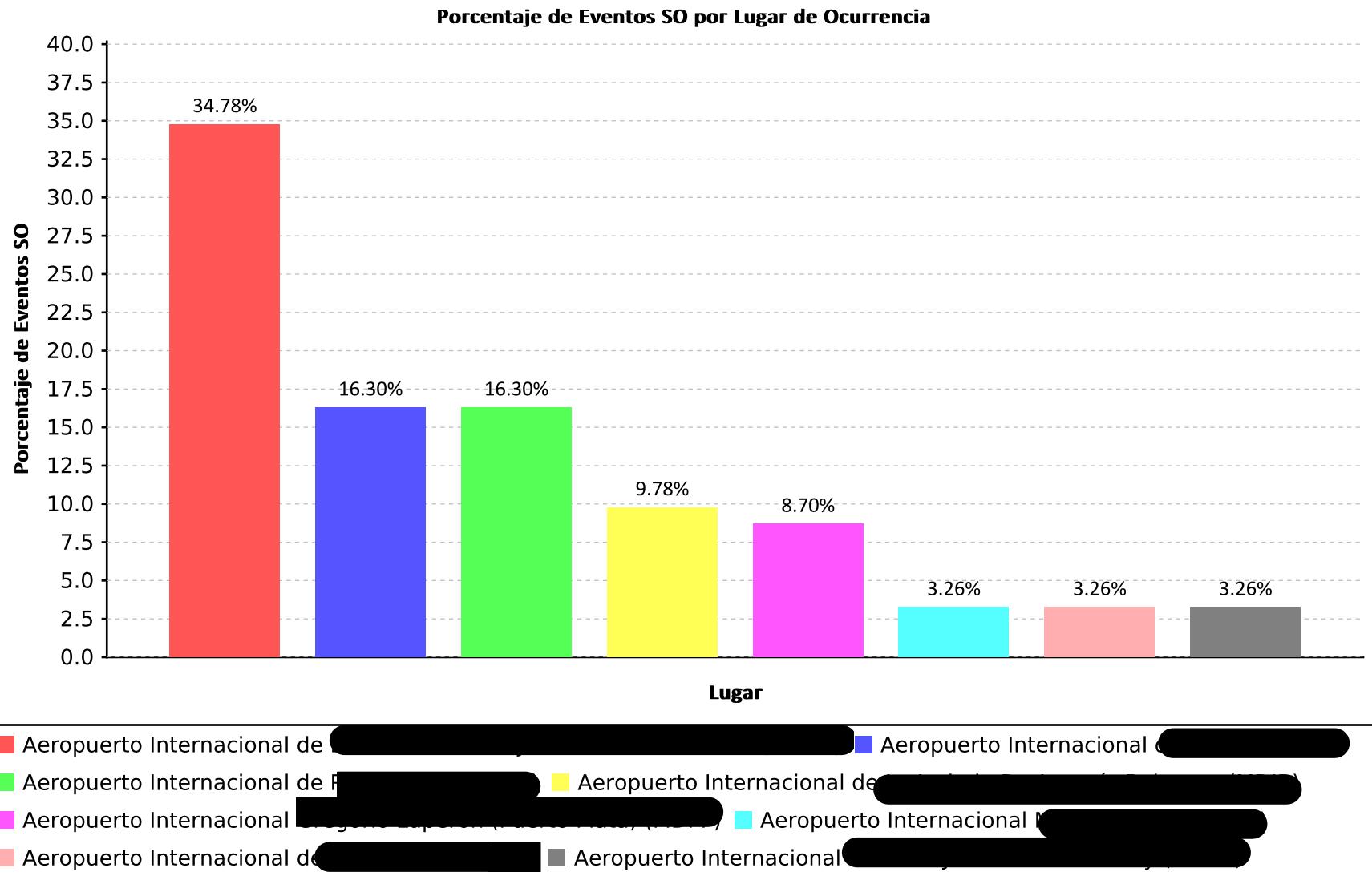


Gráfico 2

2.1 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]

En Aeropuerto Internacional de [REDACTED] se produjeron treinta y dos (32) eventos, lo que representa un 34.78% de todos los eventos ocurridos.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con doce (12) eventos representando el 37.50% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SEC: Relacionado con seguridad" con nueve (9) eventos representando el 28.13% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "NAV: Errores de navegación" con cuatro (4) eventos representando el 12.50% del total.

En la tabla 2.1 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en Aeropuerto Internacional [REDACTED] de acuerdo al tipo de ocurrencia.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	12	37.50%
SEC: Relacionado con seguridad	9	28.13%
NAV: Errores de navegación	4	12.50%
BIRD: Impacto de aves	3	9.38%
MED: Médico(a)	2	6.25%
WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	1	3.13%
CTOL: Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje	1	3.13%
Total General	32	100.00%

Tabla 2.1

En el gráfico 2.1 se muestran los porcentajes de los diferentes tipos de ocurrencias que se registraron en [REDACTED]

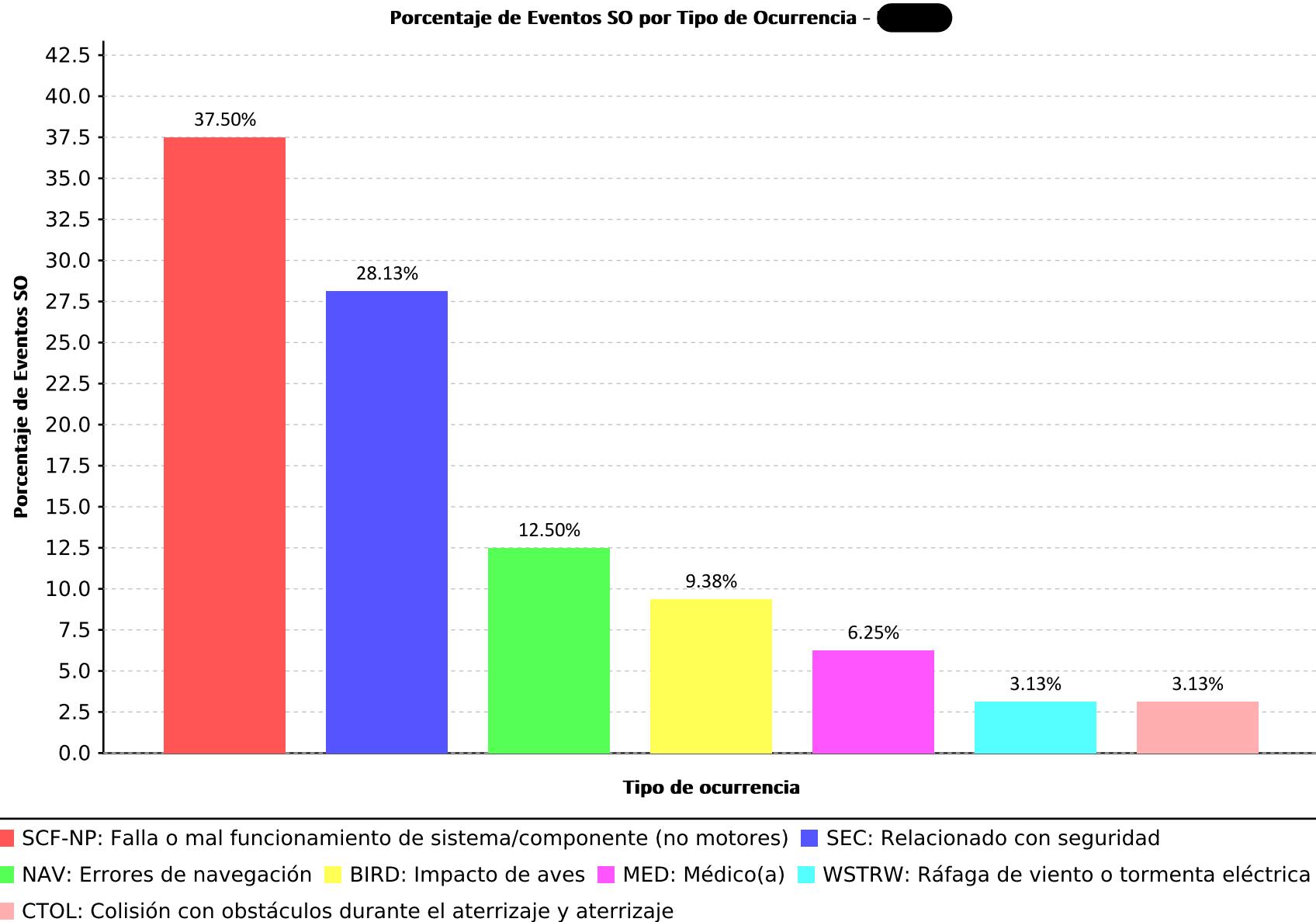


Gráfico 2.1

2.2 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional de [REDACTED]

En Aeropuerto Internacional [REDACTED] se produjeron quince (15) eventos, lo que representa un 16.30% de todos los eventos ocurridos.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con cinco (5) eventos representando el 33.33% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SEC: Relacionado con seguridad" con tres (3) eventos representando el 20.00% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "BIRD: Impacto de aves" con dos (2) eventos representando el 13.33% del total.

En la tabla 2.2 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en Aeropuerto Internacional [REDACTED] de acuerdo al tipo de ocurrencia.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	5	33.33%
SEC: Relacionado con seguridad	3	20.00%
BIRD: Impacto de aves	2	13.33%
SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores	2	13.33%
ADRM: Aeródromo	1	6.67%
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	1	6.67%
OTHR: Otras	1	6.67%
Total General	15	100.00%

Tabla 2.2

En el gráfico 2.2 se muestran los porcentajes de los diferentes tipos de ocurrencias que se registraron en [REDACTED]

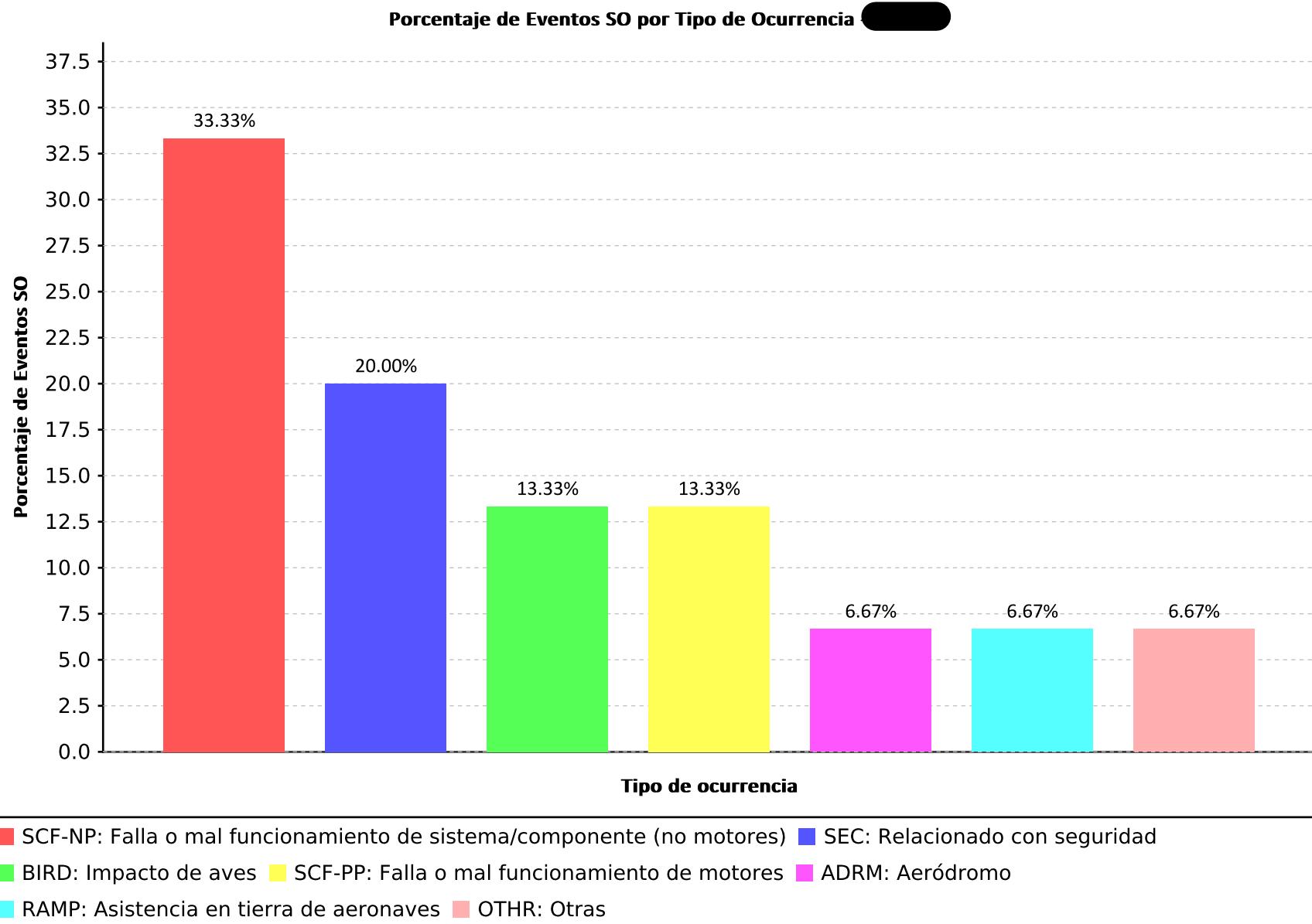


Gráfico 2.2

2.3 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]

En Aeropuerto Internacional del Cibao (MDST) se produjeron quince (15) eventos, lo que representa un 16.30% de todos los eventos ocurridos.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con cinco (5) eventos representando el 33.33% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica" con tres (3) eventos representando el 20.00% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SEC: Relacionado con seguridad" con dos (2) eventos representando el 13.33% del total.

En la tabla 2.3 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en Aeropuerto Internacional [REDACTED] de acuerdo al tipo de ocurrencia.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	5	33.33%
WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	3	20.00%
SEC: Relacionado con seguridad	2	13.33%
ADRM: Aeródromo	2	13.33%
MED: Médico(a)	1	6.67%
UIMC: Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC)	1	6.67%
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	1	6.67%
Total General	15	100.00%

Tabla 2.3

En el gráfico 2.3 se muestran los porcentajes de los diferentes tipos de ocurrencias que se registraron en M [REDACTED]

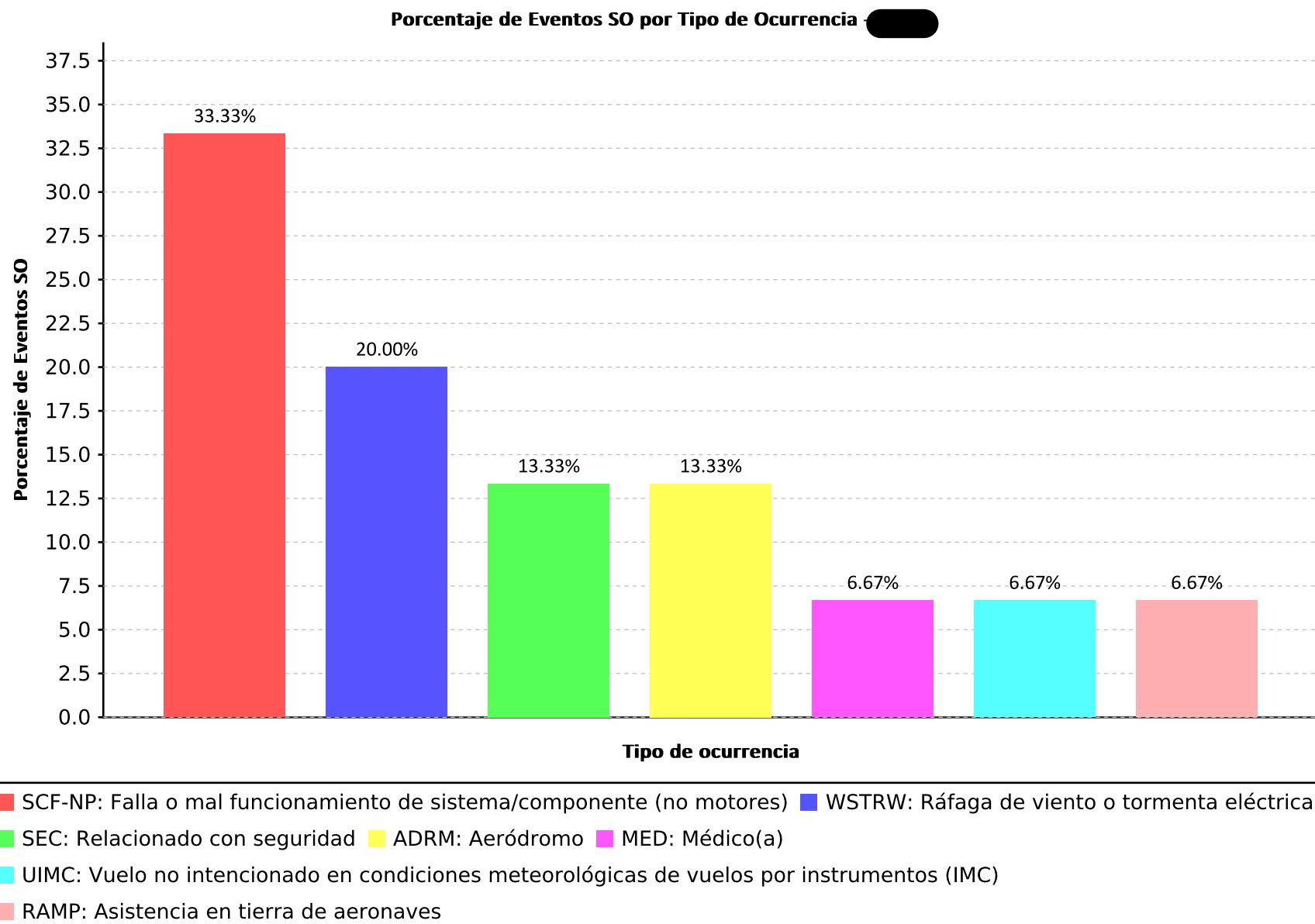


Gráfico 2.3

2.4 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]

En Aeropuerto [REDACTED] se produjeron nueve (9) eventos, lo que representa un 9.78% de todos los eventos ocurridos.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con cuatro (4) eventos representando el 44.44% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "ADRM: Aeródromo" con dos (2) eventos representando el 22.22% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "BIRD: Impacto de aves" con un (1) eventos representando el 11.11% del total.

En la tabla 2.4 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en Aeropuerto Internacional [REDACTED] de acuerdo al tipo de ocurrencia.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	4	44.44%
ADRM: Aeródromo	2	22.22%
BIRD: Impacto de aves	1	11.11%
SEC: Relacionado con seguridad	1	11.11%
F-NI: Fuego/Humo (sin impacto)	1	11.11%
Total General	9	100.00%

Tabla 2.4

En el gráfico 2.4 se muestran los porcentajes de los diferentes tipos de ocurrencias que se registraron en [REDACTED]

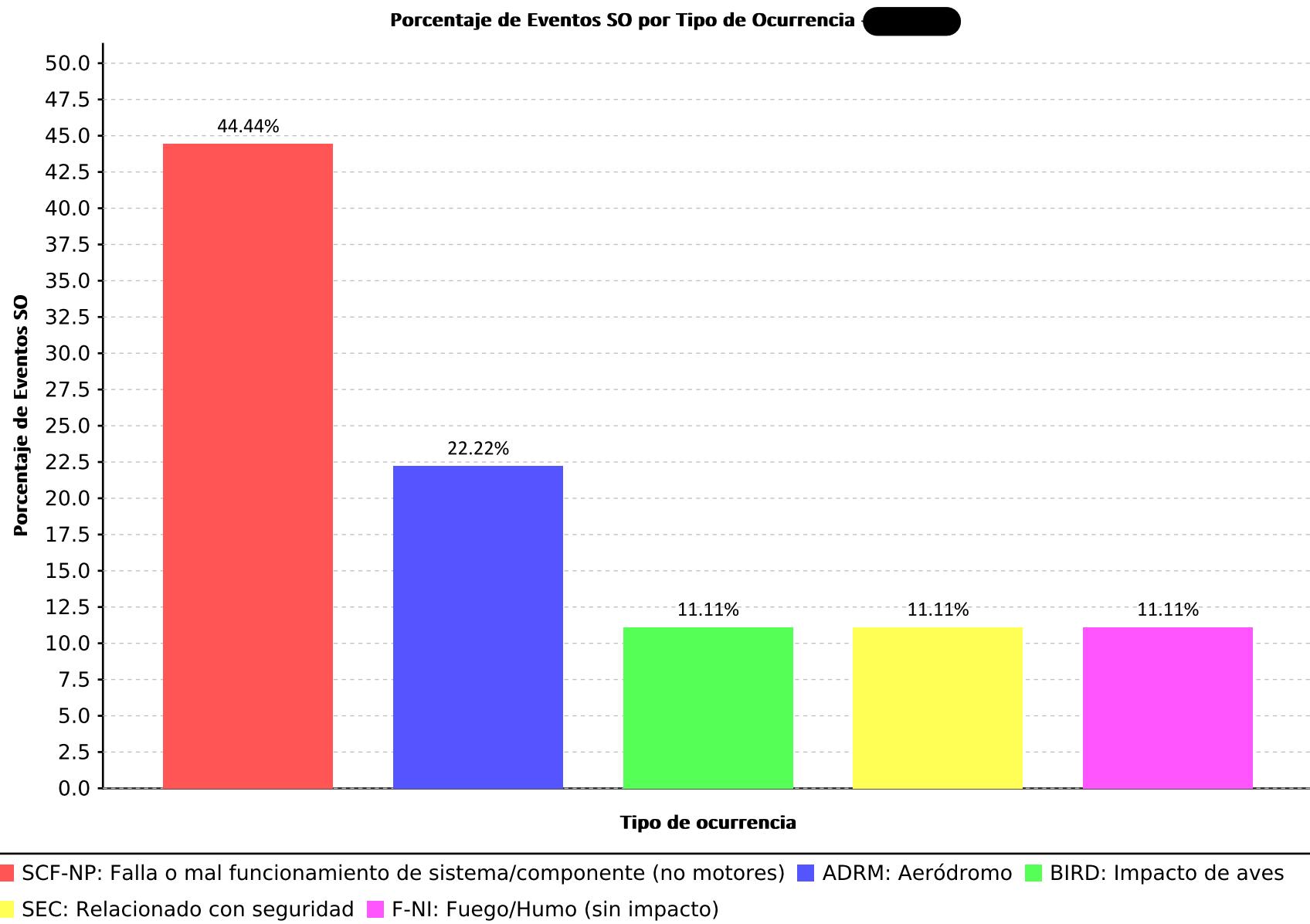


Gráfico 2.4

2.5 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]

En Aeropuerto Internacional [REDACTED] se produjeron ocho (8) eventos, lo que representa un 8.70% de todos los eventos ocurridos.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves" con dos (2) eventos representando el 25.00% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con dos (2) eventos representando el 25.00% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SEC: Relacionado con seguridad" con dos (2) eventos representando el 25.00% del total.

En la tabla 2.5 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en [REDACTED] de acuerdo al tipo de ocurrencia.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	2	25.00%
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	2	25.00%
SEC: Relacionado con seguridad	2	25.00%
WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	1	12.50%
ADRM: Aeródromo	1	12.50%
Total General	8	100.00%

Tabla 2.5

En el gráfico 2.5 se muestran los porcentajes de los diferentes tipos de ocurrencias que se registraron en [REDACTED]



Gráfico 2.5

2.6 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia - [REDACTED]

En Aeropuerto Internacional [REDACTED] se produjeron tres (3) eventos, lo que representa un 3.26% de todos los eventos ocurridos.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "ADRM: Aeródromo" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "UNK: Desconocido o indeterminado" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "FUEL: Relacionado con combustible" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

En la tabla 2.6 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en Aeropuerto Internacional [REDACTED] de acuerdo al tipo de ocurrencia.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
ADRM: Aeródromo	1	33.33%
UNK: Desconocido o indeterminado	1	33.33%
FUEL: Relacionado con combustible	1	33.33%
Total General	3	100.00%

Tabla 2.6

En el gráfico 2.6 se muestran los porcentajes de los diferentes tipos de ocurrencias que se registraron en [REDACTED]

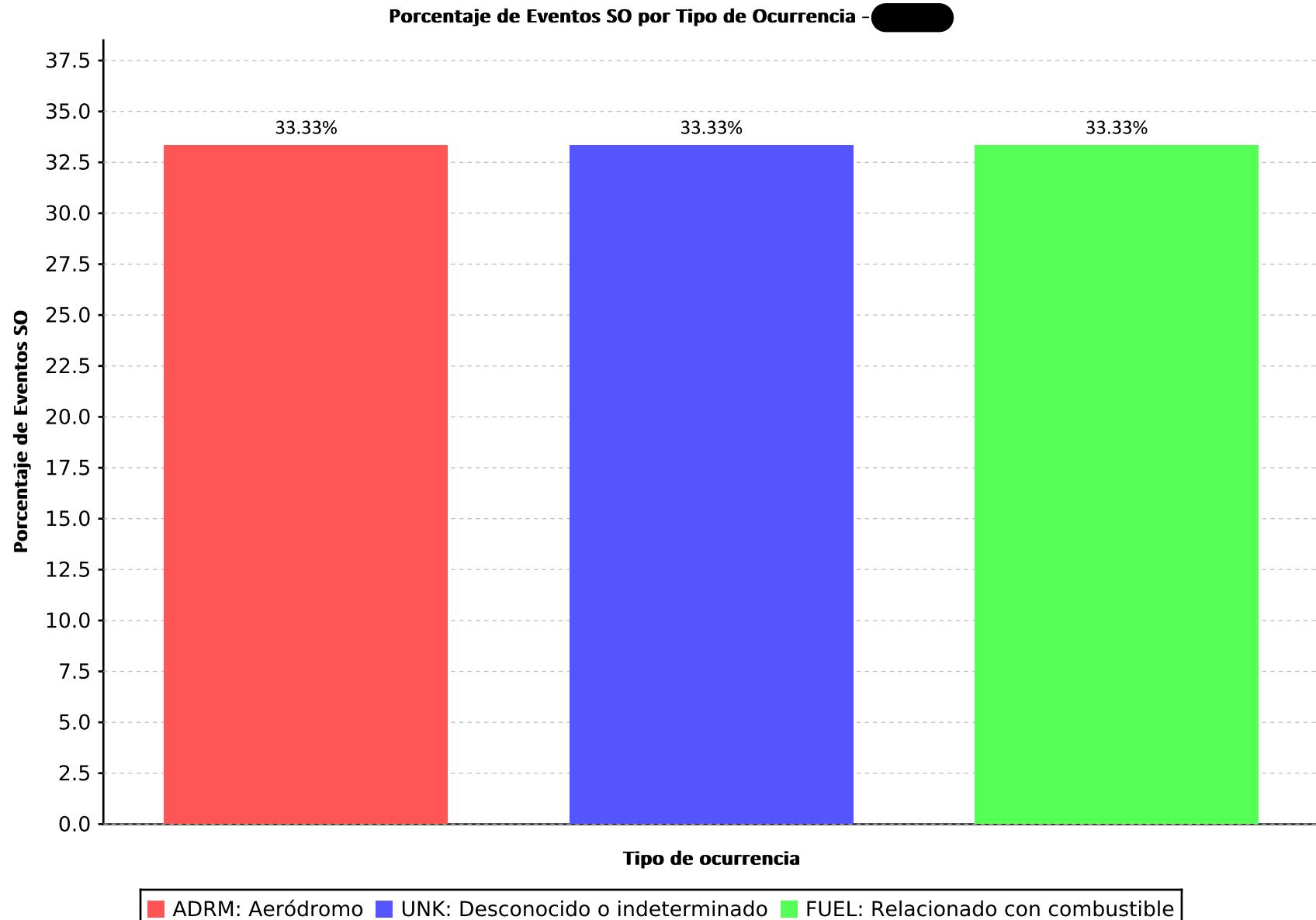


Gráfico 2.6

2.7 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]

En Aeropuerto Internacional [REDACTED] se produjeron tres (3) eventos, lo que representa un 3.26% de todos los eventos ocurridos.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "OTHR: Otras" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SEC: Relacionado con seguridad" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

En la tabla 2.7 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en Aeropuerto Internacional [REDACTED] de acuerdo al tipo de ocurrencia.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	1	33.33%
OTHR: Otras	1	33.33%
SEC: Relacionado con seguridad	1	33.33%
Total General	3	100.00%

Tabla 2.7

En el gráfico 2.7 se muestran los porcentajes de los diferentes tipos de ocurrencias que se registraron en [REDACTED]

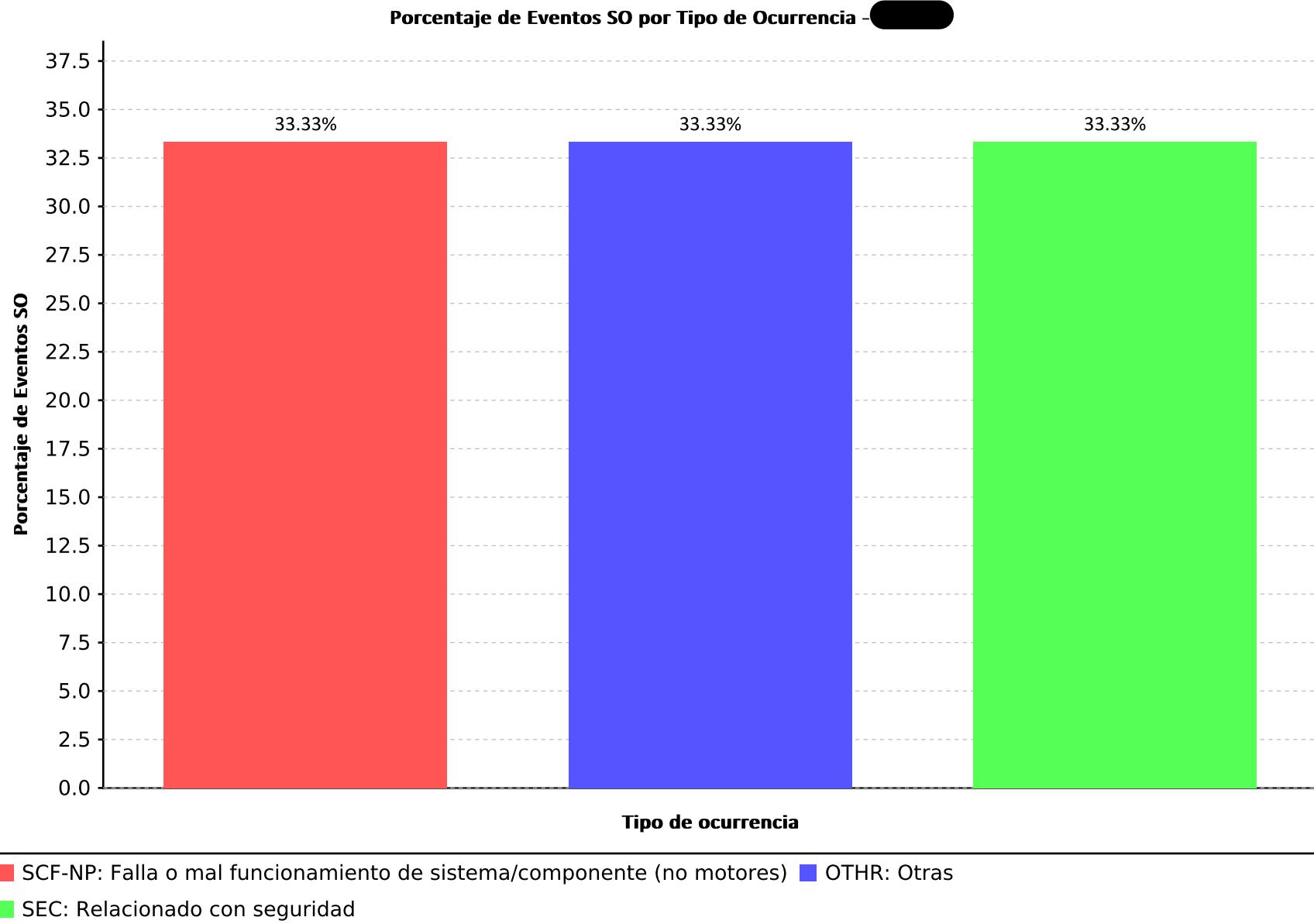


Gráfico 2.7

2.8 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Aeropuerto Internacional [REDACTED]

En Aeropuerto Internacional de [REDACTED] se produjeron tres (3) eventos, lo que representa un 3.26% de todos los eventos ocurridos.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "ATM: Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

El segundo tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

El tercer tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en esta localidad fue "OTHR: Otras" con un (1) eventos representando el 33.33% del total.

En la tabla 2.8 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en Aeropuerto Internacional [REDACTED] de acuerdo al tipo de ocurrencia.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
ATM: Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia	1	33.33%
SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores	1	33.33%
OTHR: Otras	1	33.33%
Total General	3	100.00%

Tabla 2.8

En el gráfico 2.8 se muestran los porcentajes de los diferentes tipos de ocurrencias que se registraron en [REDACTED]

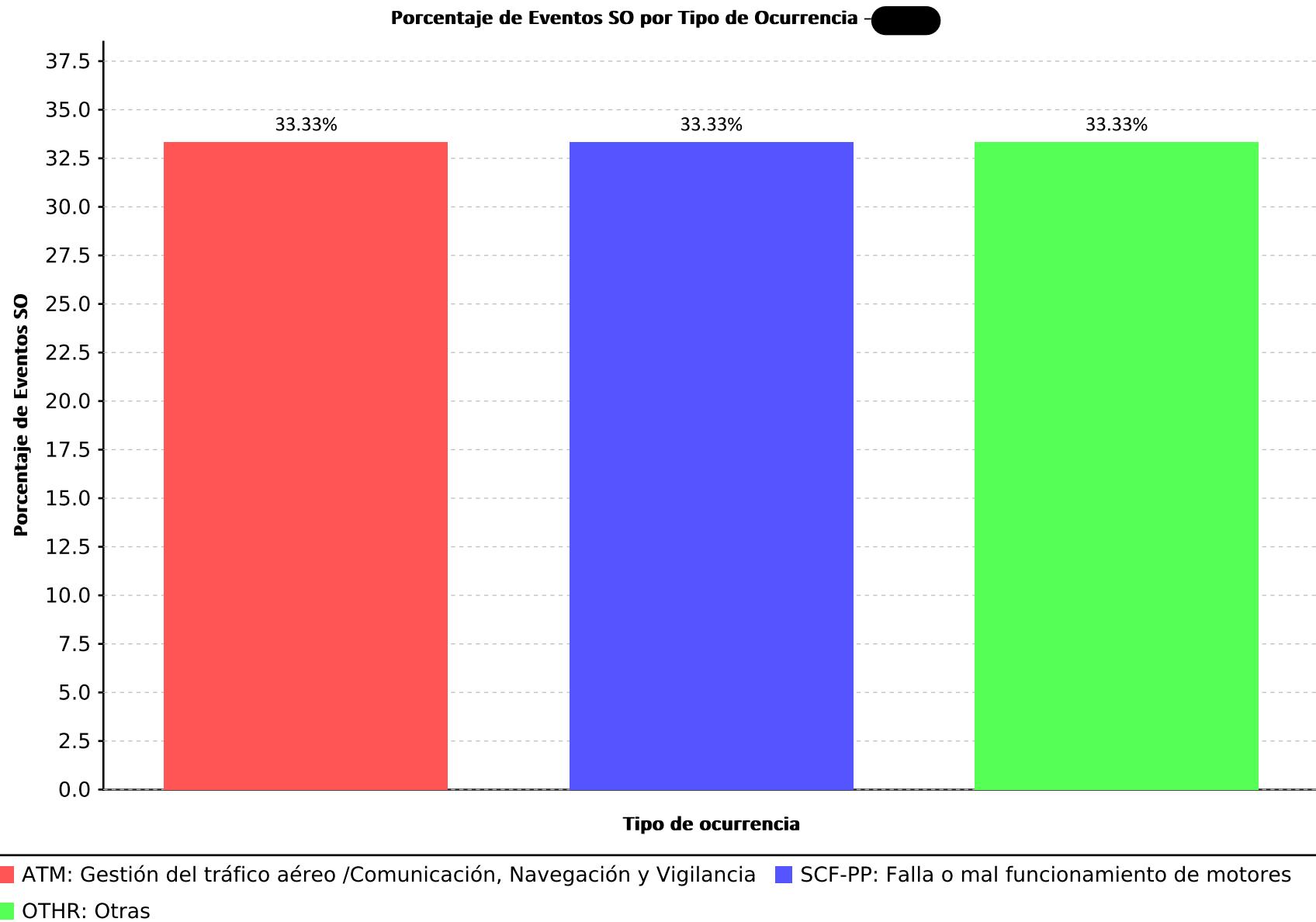


Gráfico 2.8

3. Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Proveedor de Servicios

Los noventa y dos (92) eventos de seguridad operacional que ocurrieron en el período Octubre-Diciembre fueron clasificados de acuerdo al tipo de proveedor de servicios, según lo establecido en su certificado de operación. (Ver anexos para el detalle de los eventos).

El 41.30% de los eventos registrados ocurrieron bajo las operaciones llevadas a cabo por RAD 129: Operadores Aéreos Extranjeros. Estos eventos de seguridad operacional ascienden a treinta y ocho (38).

Ocurrieron dieciocho (18) durante las operaciones bajo Otras Instituciones Estatales lo que representa un 19.57%.

El 16.30% de los eventos registrados ocurrieron bajo las operaciones llevadas a cabo por RAD 14: Operadores de Aeródromos. Se registraron quince (15).

En la tabla 3 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de proveedor de servicios.

Proveedor	Cantidad	Porcentaje
RAD 129: Operadores Aéreos Extranjeros	38	41.30%
Otras Instituciones Estatales	18	19.57%
RAD 14: Operadores de Aeródromos	15	16.30%
RAD 91: Aviación General	12	13.04%
RAD 137: Operadores de Trabajos Aéreos	2	2.17%
RAD 141: Escuela de Formación de Piloto	2	2.17%
RAD 11: Servicios de Tránsito Aéreo/RAD 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas	1	1.09%
No identificada	1	1.09%
Club de drones	1	1.09%
RAD 135: Operadores Aéreos (Regulares/No Regulares)	1	1.09%
RAD 121: Operadores Aéreos (Regulares/No Regulares)	1	1.09%
Total General	92	100%

Tabla 3

En el gráfico 3 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de proveedor de servicios.

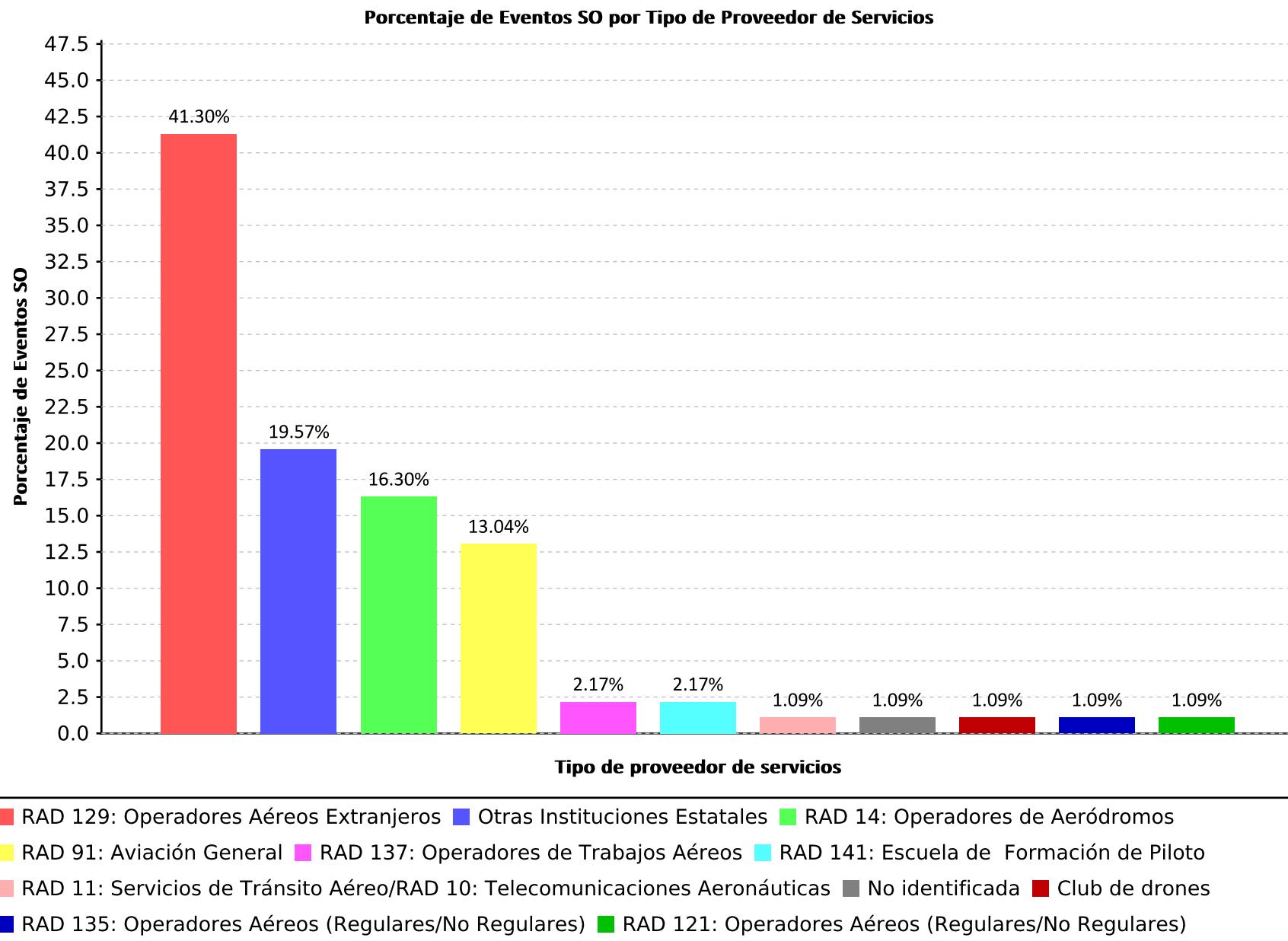


Gráfico 3

3.1 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 129: Operadores Aéreos Extranjeros

Como mencionamos con anterioridad, el 41.30% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el RAD 129: Operadores Aéreos Extranjeros. Se registraron treinta y ocho (38) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con veintidos (22) reportes, representando el 57.89% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica" con cinco (5) reportes, representando el 13.16% del total.

El tercer tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "NAV: Errores de navegación" con cuatro (4) reportes, representando el 10.53% del total.

En la tabla 3.1 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional de acuerdo al tipo de ocurrencia, suscitados durante las operaciones de los operadores certificados bajo el RAD 129: Operadores Aéreos Extranjeros.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	22	57.89%
WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	5	13.16%
NAV: Errores de navegación	4	10.53%
MED: Médico(a)	3	7.89%
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	2	5.26%
SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores	2	5.26%
Total General	38	100.00%

Tabla 3.1

En el gráfico 3.1 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se registraron en los operadores de aviación general de conformidad con el RAD 129: Operadores Aéreos Extranjeros.

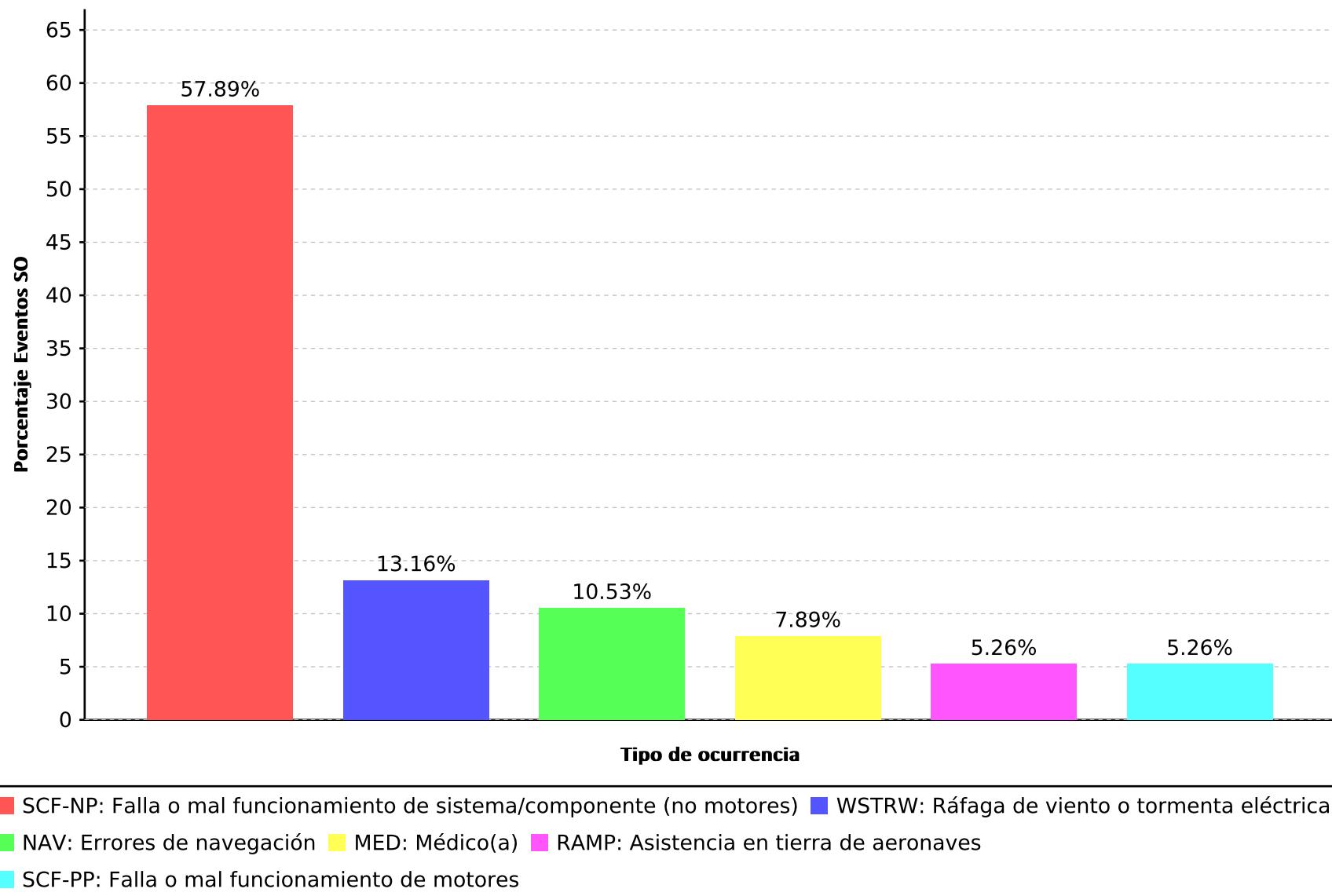


Gráfico 3.1

3.2 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Otras Instituciones Estatales

Como mencionamos con anterioridad, el 19.57% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el Otras Instituciones Estatales. Se registraron dieciocho (18) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SEC: Relacionado con seguridad" con diecisiete (17) reportes, representando el 94.44% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "CTOL: Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje" con un (1) reporte, representando el 5.56% del total.

En la tabla 3.2 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional de acuerdo al tipo de ocurrencia, suscitados durante las operaciones de los operadores certificados bajo el Otras Instituciones Estatales.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SEC: Relacionado con seguridad	17	94.44%
CTOL: Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje	1	5.56%
Total General	18	100.00%

Tabla 3.2

En el gráfico 3.2 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se registraron en los operadores de aviación general de conformidad con el Otras Instituciones Estatales.

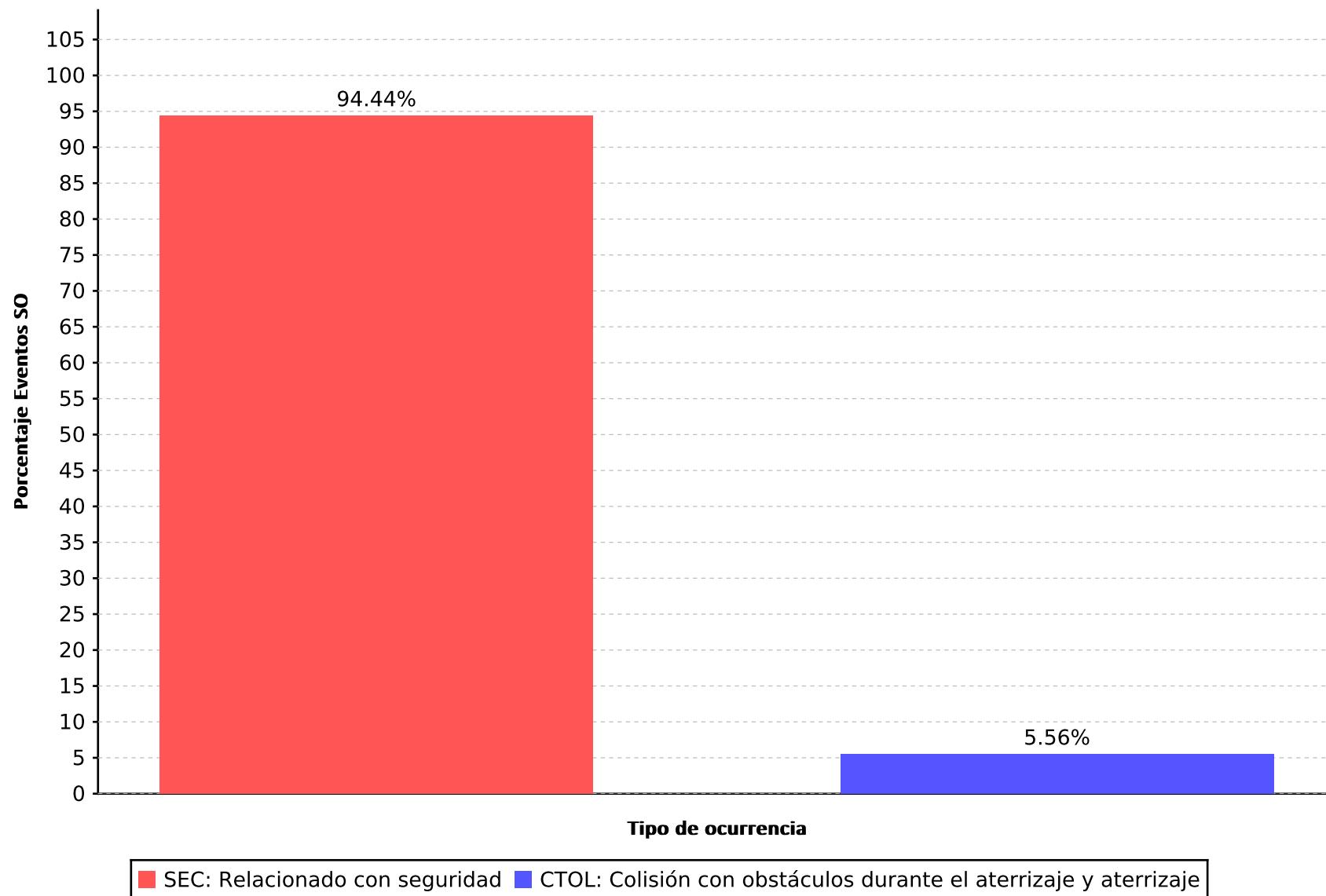


Gráfico 3.2

3.3 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 14: Operadores de Aeródromos

Como mencionamos con anterioridad, el 16.30% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el RAD 14: Operadores de Aeródromos. Se registraron quince (15) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "ADRM: Aeródromo" con siete (7) reportes, representando el 46.67% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "BIRD: Impacto de aves" con seis (6) reportes, representando el 40.00% del total.

El tercer tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves" con dos (2) reportes, representando el 13.33% del total.

En la tabla 3.3 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional de acuerdo al tipo de ocurrencia, suscitados durante las operaciones de los operadores certificados bajo el RAD 14: Operadores de Aeródromos.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
ADRM: Aeródromo	7	46.67%
BIRD: Impacto de aves	6	40.00%
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	2	13.33%
Total General	15	100.00%

Tabla 3.3

En el gráfico 3.3 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se registraron en los operadores de aviación general de conformidad con el RAD 14: Operadores de Aeródromos.

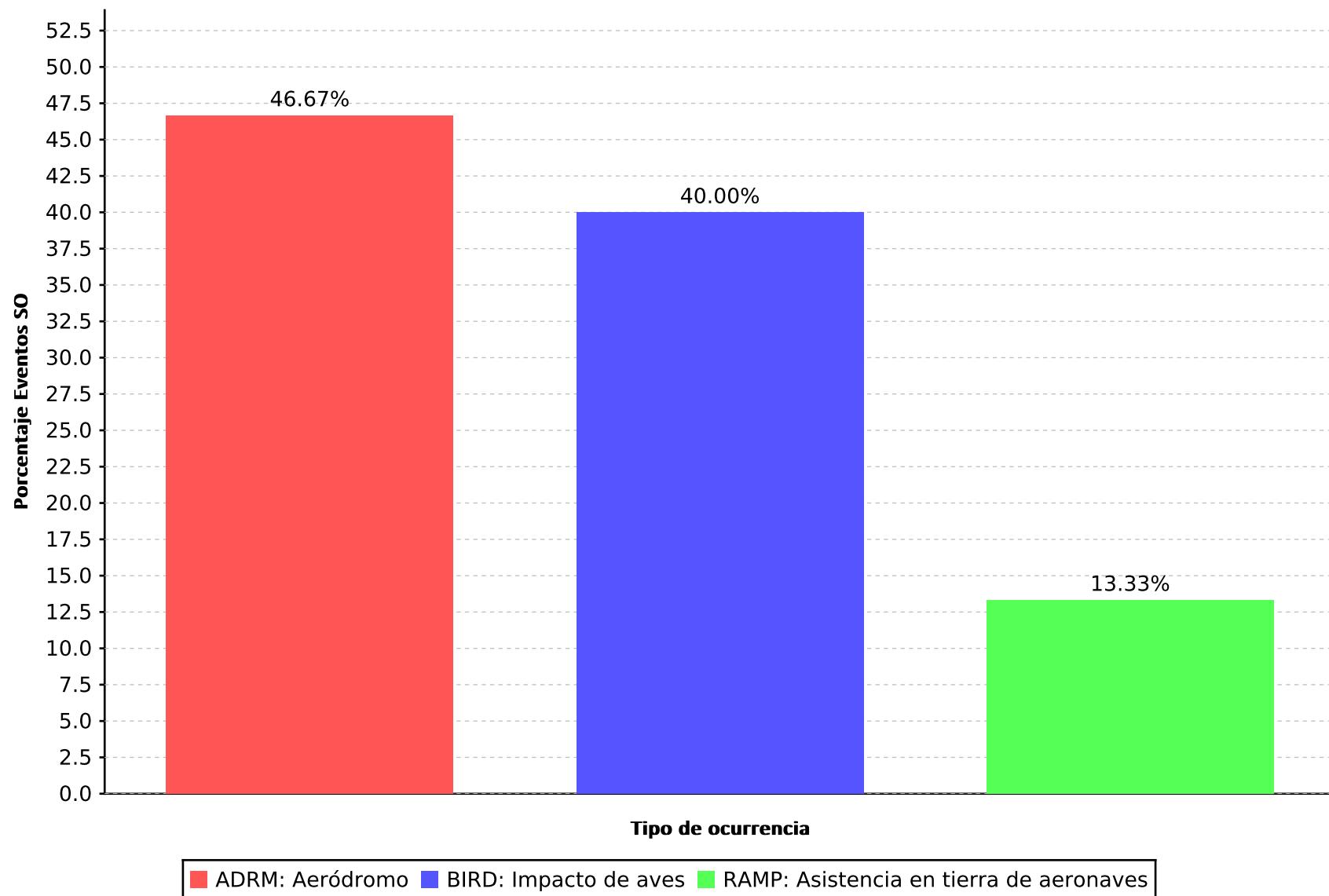


Gráfico 3.3

3.4 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 91: Aviación General

Como mencionamos con anterioridad, el 13.04% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el RAD 91: Aviación General. Se registraron doce (12) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con cinco (5) reportes, representando el 41.67% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "OTHR: Otras" con dos (2) reportes, representando el 16.67% del total.

El tercer tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "F-NI: Fuego/Humo (sin impacto)" con un (1) reporte, representando el 8.33% del total.

En la tabla 3.4 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional de acuerdo al tipo de ocurrencia, suscitados durante las operaciones de los operadores certificados bajo el RAD 91: Aviación General.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	5	41.67%
OTHR: Otras	2	16.67%
F-NI: Fuego/Humo (sin impacto)	1	8.33%
UNK: Desconocido o indeterminado	1	8.33%
WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	1	8.33%
SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores	1	8.33%
UIMC: Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC)	1	8.33%
Total General	12	100.00%

Tabla 3.4

En el gráfico 3.4 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se registraron en los operadores de aviación general de conformidad con el RAD 91: Aviación General.

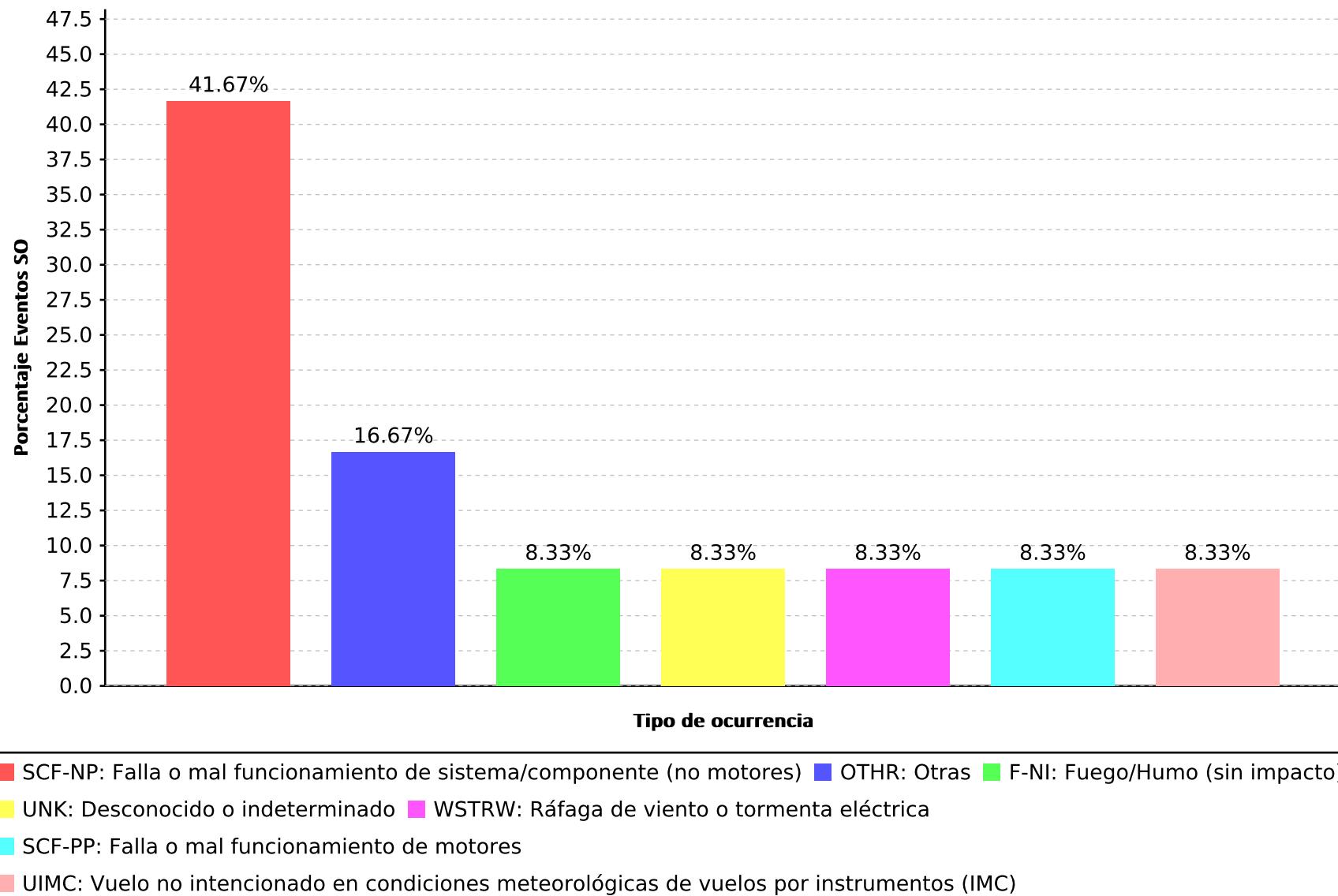


Gráfico 3.4

3.5 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 137: Operadores de Trabajos Aéreos

Como mencionamos con anterioridad, el 2.17% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el RAD 137: Operadores de Trabajos Aéreos. Se registraron dos (2) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "UNK: Desconocido o indeterminado" con un (1) reportes, representando el 50.00% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "CFIT: Vuelo controlado en o hacia el terreno " con un (1) reportes, representando el 50.00% del total.

En la tabla 3.5 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional de acuerdo al tipo de ocurrencia, suscitados durante las operaciones de los operadores certificados bajo el RAD 137: Operadores de Trabajos Aéreos.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
UNK: Desconocido o indeterminado	1	50.00%
CFIT: Vuelo controlado en o hacia el terreno	1	50.00%
Total General	2	100.00%

Tabla 3.5

En el gráfico 3.5 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se registraron en los operadores de aviación general de conformidad con el RAD 137: Operadores de Trabajos Aéreos.

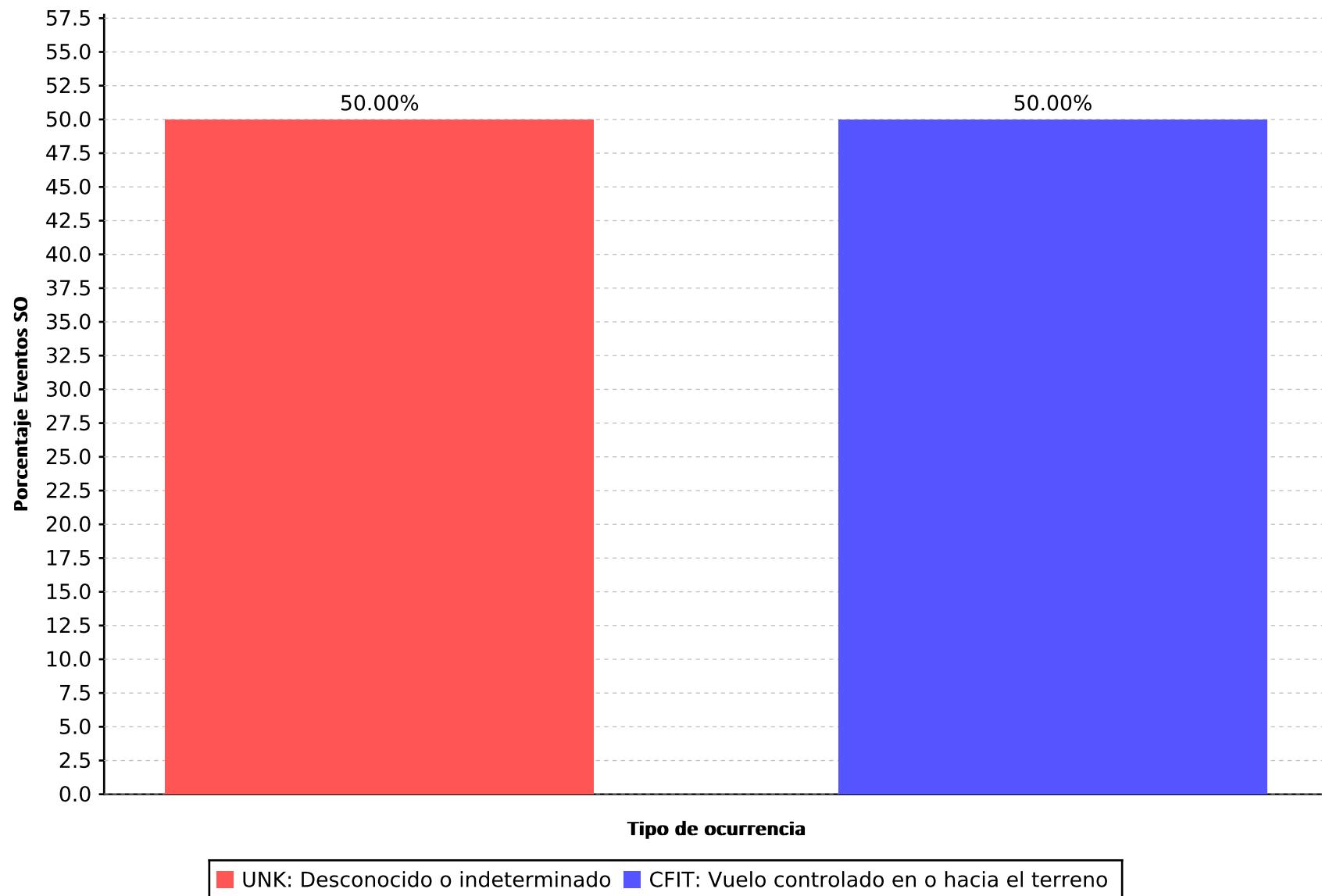


Gráfico 3.5

3.6 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 141: Escuela de Formación de Piloto

Como mencionamos con anterioridad, el 2.17% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el RAD 141: Escuela de Formación de Piloto. Se registraron dos (2) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con un (1) reportes, representando el 50.00% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "OTHR: Otras" con un (1) reportes, representando el 50.00% del total.

En la tabla 3.6 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional de acuerdo al tipo de ocurrencia, suscitados durante las operaciones de los operadores certificados bajo el RAD 141: Escuela de Formación de Piloto.

Tipo de Ocurrencia (ADREP)	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	1	50.00%
OTHR: Otras	1	50.00%
Total General	2	100.00%

Tabla 3.6

En el gráfico 3.6 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se registraron en los operadores de aviación general de conformidad con el RAD 141: Escuela de Formación de Piloto.

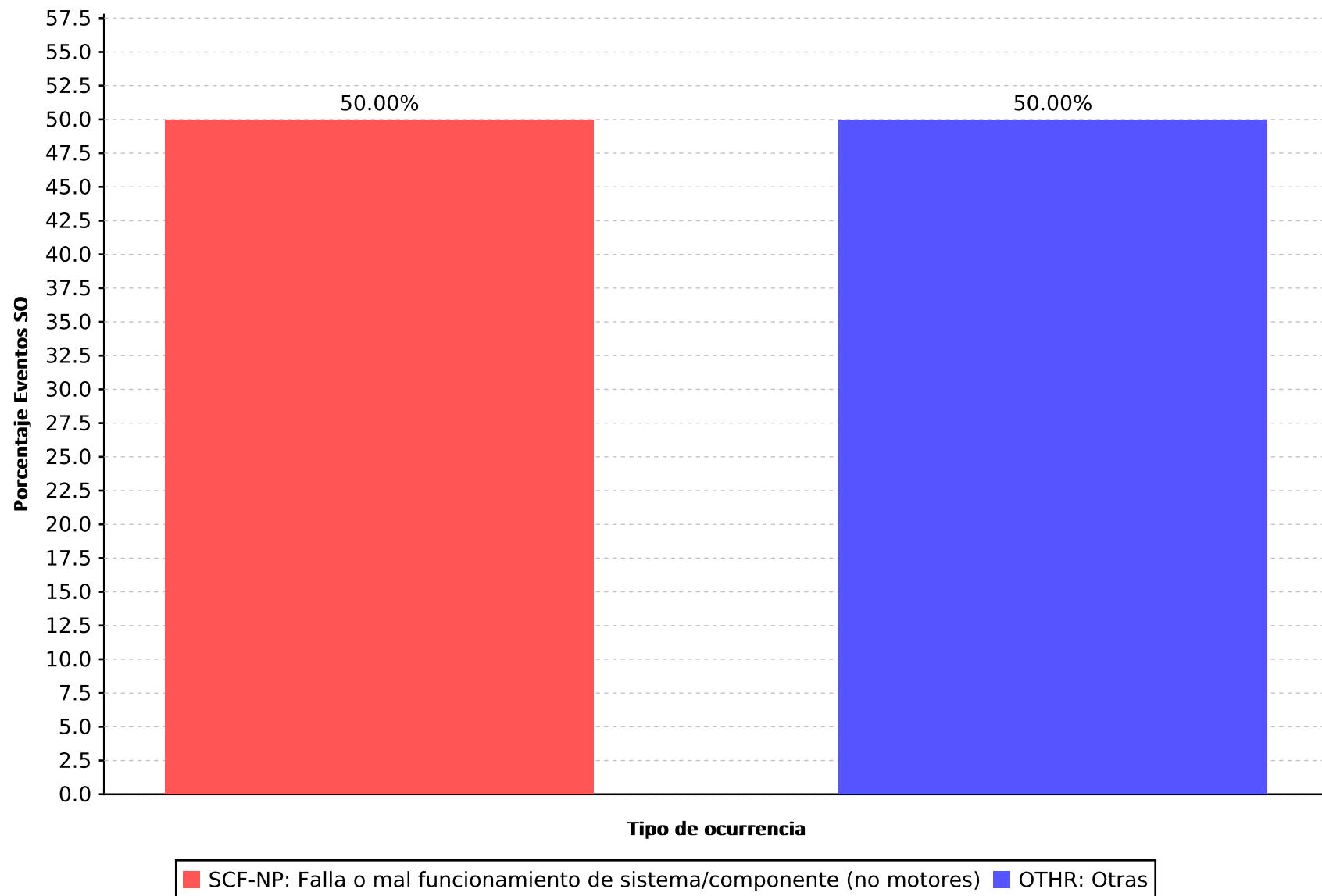


Gráfico 3.6

3.7 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 11: Servicios de Tránsito Aéreo/RAD 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas

Como mencionamos con anterioridad, el 1.09% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el RAD 11: Servicios de Tránsito Aéreo/RAD 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Se registraron un (1) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "ATM: Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia " con un (1) reportes, representando el 100.00% del total.

3.8 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – No identificada

Como mencionamos con anterioridad, el 1.09% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el No identificada. Se registraron un (1) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "UNK: Desconocido o indeterminado" con un (1) reportes, representando el 100.00% del total.

3.9 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Club de drones

Como mencionamos con anterioridad, el 1.09% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el Club de drones. Se registraron un (1) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SEC: Relacionado con seguridad" con un (1) reportes, representando el 100.00% del total.

3.10 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 135: Operadores Aéreos (Regulares/No Regulares)

Como mencionamos con anterioridad, el 1.09% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el RAD 135: Operadores Aéreos (Regulares/No Regulares). Se registraron un (1) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "FUEL: Relacionado con combustible" con un (1) reportes, representando el 100.00% del total.

3.11 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – RAD 121: Operadores Aéreos (Regulares/No Regulares)

Como mencionamos con anterioridad, el 1.09% de los eventos de seguridad operacional registrados acontecieron bajo las operaciones llevadas a cabo por los operadores aéreos extranjeros de conformidad con el RAD 121: Operadores Aéreos (Regulares/No Regulares). Se registraron un (1) eventos.

El tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)" con un (1) reportes, representando el 100.00% del total.

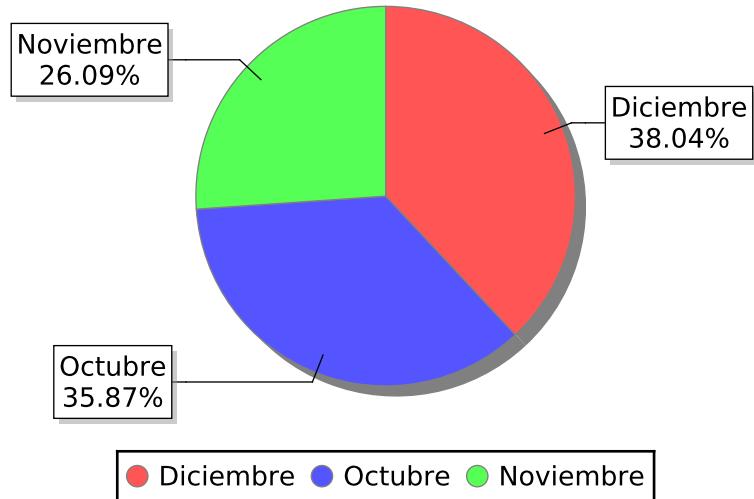
4. Eventos de Seguridad Operacional por Mes

De los noventa y dos (92) eventos de seguridad operacional que se produjeron en el período Octubre-Diciembre 2020, treinta y tres (33) ocurrieron en el mes de octubre representando el 35.87%.

En noviembre ocurrieron veinticuatro (24) eventos representando el 26.09% del total registrado en el trimestre.

En diciembre ocurrieron treinta y cinco (35) eventos representando el 38.04% del total registrado en el trimestre.

El gráfico 4 muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional que acontecieron por mes.



4.1 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Octubre 2020

En octubre ocurrieron treinta y tres (33) eventos, cantidad que representa el 35.87% del total de eventos registrados.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en este mes fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)", con diez (10) eventos, representando el 30.30% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SEC: Relacionado con seguridad", con cinco (5) reportes, cantidad que representa el 15.15% del total.

El tercer tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica", con cuatro (4) reportes, cantidad que representa el 12.12% del total.

En la tabla 4.1 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en octubre de acuerdo al tipo de

Ocurrencia	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	10	30.30%
SEC: Relacionado con seguridad	5	15.15%
ADRM: Aeródromo	4	12.12%
WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	4	12.12%
MED: Médico(a)	2	6.06%
BIRD: Impacto de aves	2	6.06%
UNK: Desconocido o indeterminado	2	6.06%
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	1	3.03%
ATM: Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia	1	3.03%
F-NI: Fuego/Humo (sin impacto)	1	3.03%
NAV: Errores de navegación	1	3.03%
Total General	33	100.00%

Tabla 4.1

En el gráfico 4.1 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se suscitaron en el mes de Octubre.

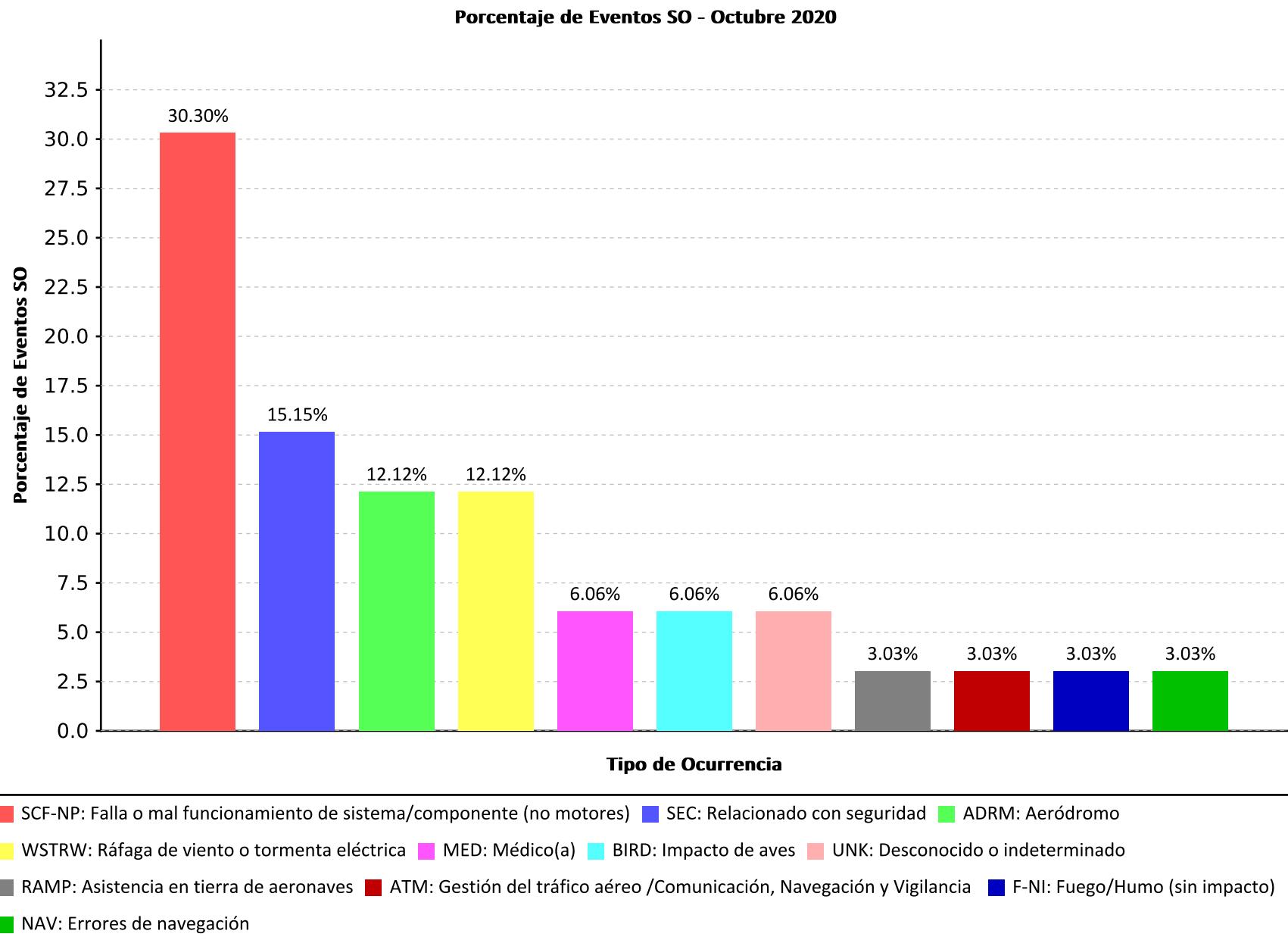


Gráfico 4.1

4.2 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Noviembre 2020

En noviembre ocurrieron veinticuatro (24) eventos, cantidad que representa el 26.09% del total de eventos registrados.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en este mes fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)", con siete (7) eventos, representando el 29.17% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SEC: Relacionado con seguridad", con siete (7) reportes, cantidad que representa el 29.17% del total.

El tercer tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "BIRD: Impacto de aves", con dos (2) reportes, cantidad que representa el 8.33% del total.

En la tabla 4.2 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en noviembre de acuerdo al tipo de

Ocurrencia	Cantidad	Porcentaje
SEC: Relacionado con seguridad	7	29.17%
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	7	29.17%
ADRM: Aeródromo	2	8.33%
BIRD: Impacto de aves	2	8.33%
MED: Médico(a)	1	4.17%
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	1	4.17%
CFIT: Vuelo controlado en o hacia el terreno	1	4.17%
SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores	1	4.17%
CTOL: Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje	1	4.17%
NAV: Errores de navegación	1	4.17%
Total General	24	100.00%

Tabla 4.2

En el gráfico 4.2 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se suscitaron en el mes de Noviembre.

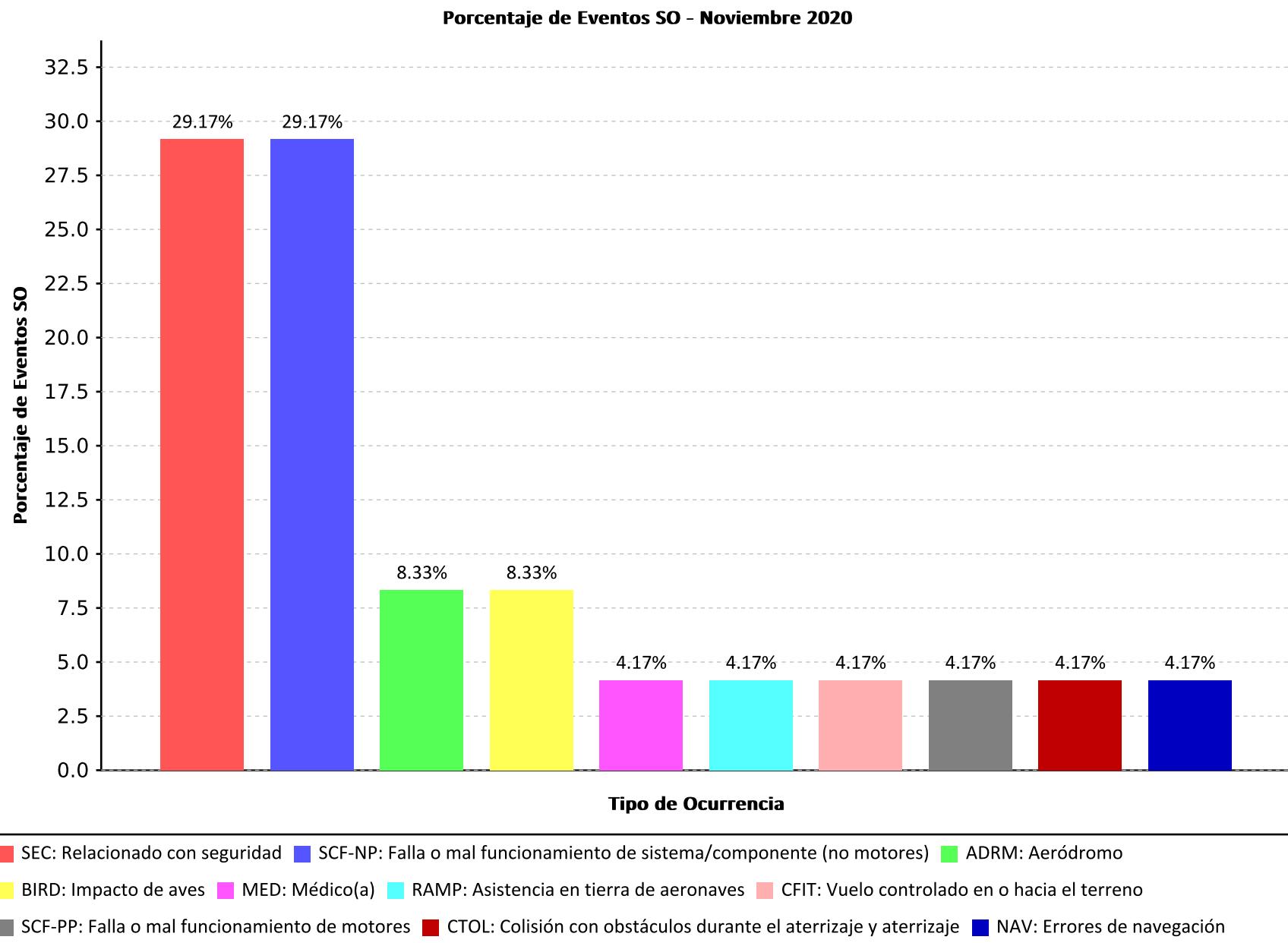


Gráfico 4.2

4.3 Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Diciembre 2020

En diciembre ocurrieron treinta y cinco (35) eventos, cantidad que representa el 38.04% del total de eventos registrados.

El tipo de ocurrencia que mayor incidencia tuvo en los eventos reportados en este mes fue "SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)", con doce (12) eventos, representando el 34.29% del total.

El segundo tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "SEC: Relacionado con seguridad", con seis (6) reportes, cantidad que representa el 17.14% del total.

El tercer tipo de ocurrencia con mayor incidencia fue "OTHR: Otras", con tres (3) reportes, cantidad que representa el 8.57% del total.

En la tabla 4.3 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos en diciembre de acuerdo al tipo de

Ocurrencia	Cantidad	Porcentaje
SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	12	34.29%
SEC: Relacionado con seguridad	6	17.14%
OTHR: Otras	3	8.57%
RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves	2	5.71%
NAV: Errores de navegación	2	5.71%
BIRD: Impacto de aves	2	5.71%
WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	2	5.71%
SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores	2	5.71%
UIMC: Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC)	1	2.86%
ADRM: Aeródromo	1	2.86%
UNK: Desconocido o indeterminado	1	2.86%
FUEL: Relacionado con combustible	1	2.86%
Total General	35	100.00%

Tabla 4.3

En el gráfico 4.3 se muestra el porcentaje de eventos de seguridad operacional por tipo de ocurrencia que se suscitaron en el mes de Diciembre.

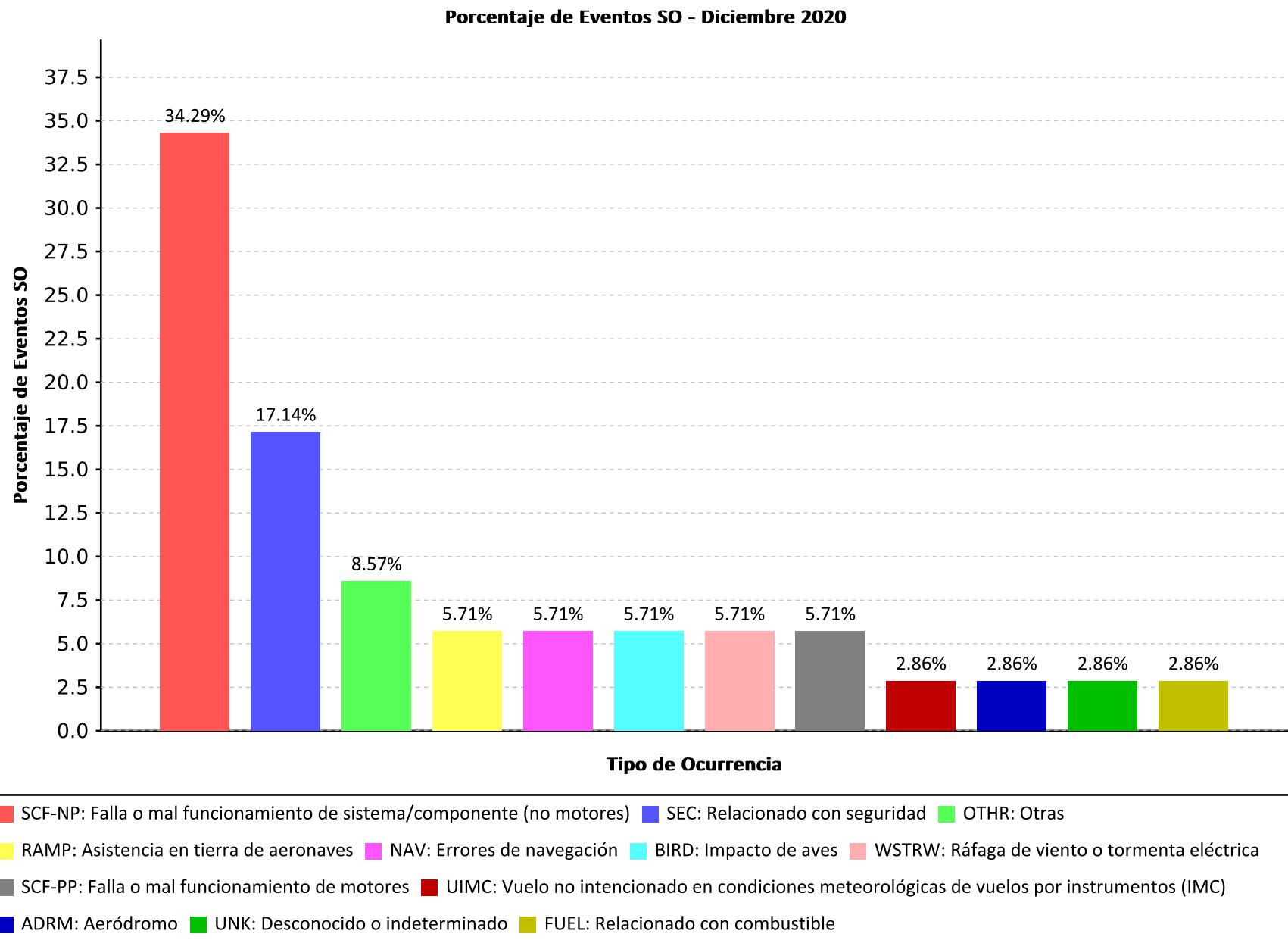


Gráfico 4.3

5. Eventos de Seguridad Operacional por Proveedor de Servicios

Los noventa y dos (92) eventos de seguridad operacional que se registraron en el período Octubre - Diciembre 2020 se suscitaron en treinta y un (31) proveedores de servicios que realizaron operaciones en los diferentes aeródromos del país. (Ver anexos para el detalle de los eventos).

El mayor número de eventos se suscitaron durante las operaciones de Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil con diecisiete (17) eventos, cantidad que representa el 18.48% del total.

Segundo se encuentra Aviación General con doce (12) eventos, cantidad que representa el 13.04% del total registrado.

En el proveedor de servicios [REDACTED] se concentra el 9.78% de todos los eventos, con nueve (9).

En la tabla 5 se muestra la cantidad y porcentaje de eventos de seguridad operacional ocurridos por proveedor de servicios.

Proveedor de Servicios	Cantidad	Porcentaje
[REDACTED]	17	18.48%
[REDACTED]	12	13.04%
[REDACTED]	9	9.78%
[REDACTED]	8	8.70%
[REDACTED]	5	5.43%
[REDACTED]	5	5.43%
[REDACTED]	4	4.35%
[REDACTED]	4	4.35%
[REDACTED]	3	3.26%
[REDACTED]	2	2.17%
[REDACTED]	2	2.17%
[REDACTED]	2	2.17%
[REDACTED]	1	1.09%
Total General	92	100.00%

Proveedor de Servicios	Cantidad	Porcentaje
[REDACTED]	1	1.09%
Total General	92	100.00%

Tabla 5

6. Eventos de Seguridad Operacional por Tipo de Ocurrencia – Proveedores de Servicios

Los eventos de seguridad operacional que ocurrieron en los treinta y un (31) proveedores de servicios, fueron clasificados por el tipo de ocurrencia, de conformidad a lo mostrado en la siguiente tabla:

Proveedor de Servicios	Cantidad Eventos de SO en el trimestre	% Eventos de SO en el trimestre	Tipos de Ocurrencia Predominante	% Eventos de SO	Cantidad de Eventos para esta ocurrencia
[REDACTED]	17	18.48%	Relacionado con seguridad	100.00%	17
[REDACTED]	12	13.04%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	41.67%	5
			Otras	16.67%	2
			Fuego/Humo (sin impacto)	8.33%	1
			Desconocido o indeterminado	8.33%	1
			Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	8.33%	1
			Falla o mal funcionamiento de motores	8.33%	1
			Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC)	8.33%	1
[REDACTED]	9	9.78%	Aeródromo	44.44%	4
[REDACTED]			Impacto de aves	44.44%	4
			Asistencia en tierra de aeronaves	11.11%	1
[REDACTED]	8	8.70%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	37.50%	3
			Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	25.00%	2
			Médico(a)	12.50%	1
			Asistencia en tierra de aeronaves	12.50%	1
			Errores de navegación	12.50%	1
			Médico(a)	40.00%	2
Total General				100.00%	92

Proveedor de Servicios	Cantidad Eventos de SO en el trimestre	% Eventos de SO en el trimestre	Tipos de Ocurrencia Predominante	% Eventos de SO	Cantidad de Eventos para esta ocurrencia
██████████	5	5.43%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	40.00%	2
			Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	20.00%	1
██████████	5	5.43%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	40.00%	2
			Ráfaga de viento o tormenta eléctrica	40.00%	2
			Errores de navegación	20.00%	1
██████████	4	4.35%	Aeródromo	75.00%	3
			Asistencia en tierra de aeronaves	25.00%	1
██████████	4	4.35%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	50.00%	2
			Asistencia en tierra de aeronaves	25.00%	1
			Errores de navegación	25.00%	1
No identificada	3	3.26%	Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje	33.33%	1
			Desconocido o indeterminado	33.33%	1
			Relacionado con seguridad	33.33%	1
██████████	2	2.17%	Impacto de aves	100.00%	2
██████████	2	2.17%	Falla o mal funcionamiento de motores	100.00%	2
██████████	2	2.17%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	2
██████████	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
██████████	1	1.09%	Desconocido o indeterminado	100.00%	1
██████████	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
Total General				100.00%	92

Proveedor de Servicios	Cantidad Eventos de SO en el trimestre	% Eventos de SO en el trimestre	Tipos de Ocurrencia Predominante	% Eventos de SO	Cantidad de Eventos para esta ocurrencia
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Errores de navegación	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Vuelo controlado en o hacia el terreno	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Otras	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Relacionado con combustible	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
[REDACTED]	1	1.09%	Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)	100.00%	1
Total General				100.00%	92

7. Eventos de Seguridad Operacional por Fabricante de Aeronave

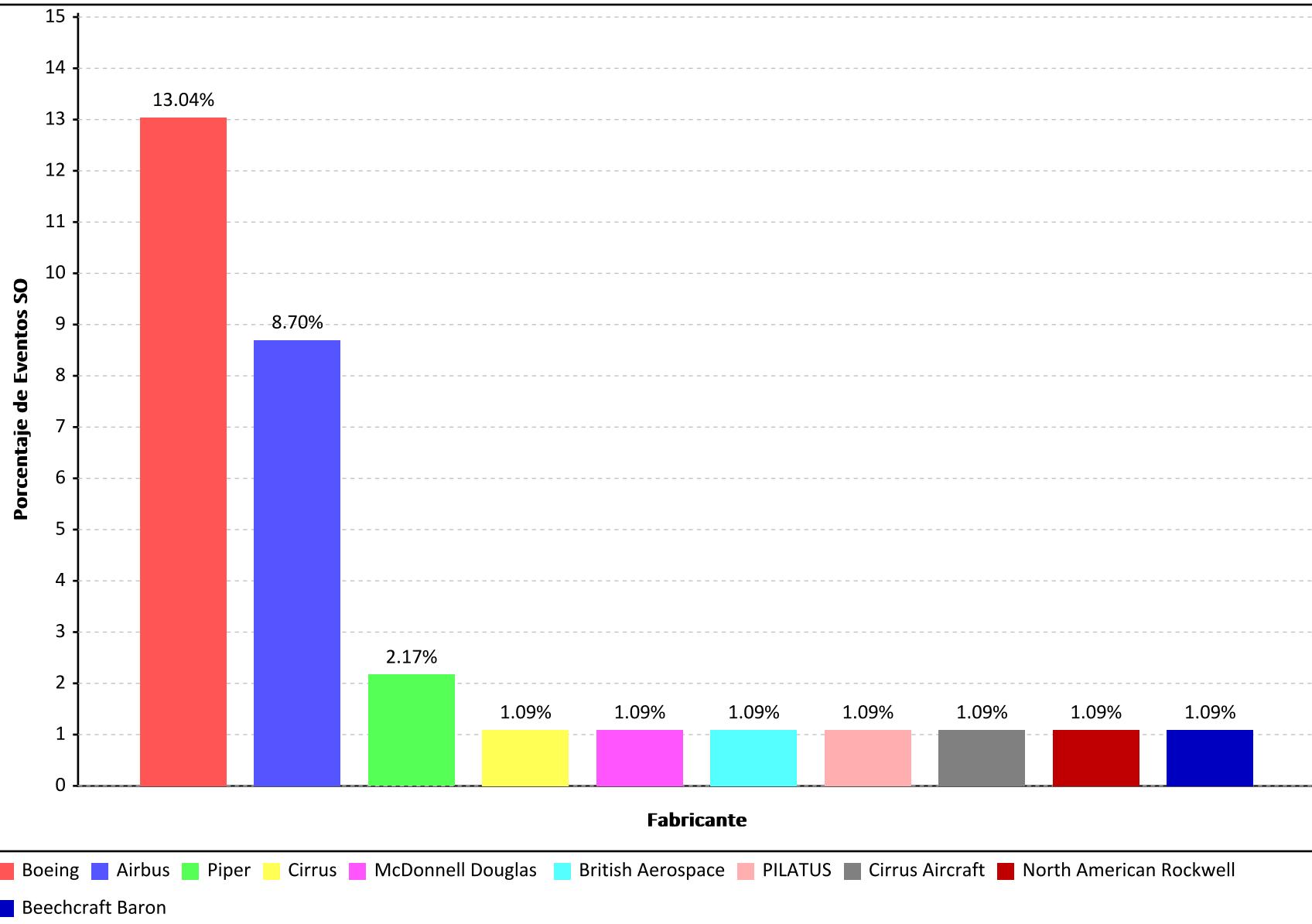
De los noventa y dos (92) eventos de seguridad operacional que se registraron en el período Octubre - Diciembre 2020, treinta y dos (32) eventos corresponden a tipos de ocurrencias relacionadas directamente con el desempeño de la aeronave, “SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)” y “SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores”.

Tomando en consideración los noventa y dos (92) eventos, el fabricante de aeronave que mayor incidencia tuvo en el período fue Boeing con doce (12) eventos, cantidad que representa el 13.04% de los eventos registrados.

A su vez un 8.70% de los eventos estuvieron relacionados con aeronaves Airbus, con ocho (8) eventos.

Se registraron dos (2) eventos relacionados con aeronaves Piper, cantidad que representa el 2.17% del total.

El gráfico 7 muestra el porcentaje de eventos por fabricante de aeronave.



8. Índice de Eventos de Seguridad Operacional por Proveedor de Servicios

El índice de eventos de seguridad operacional es un valor porcentual de la cantidad de eventos registrados de un proveedor de servicios en un período determinado considerando la cantidad de operaciones que llevaron a cabo en ese período.

El proveedor de servicios que obtuvo el mayor índice de eventos de seguridad operacional fue [REDACTED] con un valor de 50.00%. En el período este proveedor estuvo involucrado en la ocurrencia de un (1) eventos y se registraron 2 operaciones.

En la tabla 8 se muestra el índice de eventos de seguridad operacional que obtuvo cada proveedor de servicios involucrado en los eventos de seguridad operacional que se registraron en el período.

Índice de Seguridad Operacional por Proveedor de Servicios			
Proveedor de Servicios	Cantidad de Operaciones	Cantidad de Eventos de Seguridad Operacional	Indice SO
[REDACTED]	2	1	50.00%
[REDACTED]	9	1	11.11%
[REDACTED]	26	1	3.85%
[REDACTED]	27	1	3.70%
[REDACTED]	135	2	1.48%
[REDACTED]	71	1	1.41%
[REDACTED]	100	1	1.00%
[REDACTED]	105	1	0.95%
[REDACTED]	106	1	0.94%
[REDACTED]	180	1	0.56%
[REDACTED]	208	1	0.48%
[REDACTED]	221	1	0.45%
[REDACTED]	1770	8	0.45%
[REDACTED]	1652	5	0.30%
[REDACTED]	436	1	0.23%
[REDACTED]	484	1	0.21%

Proveedor de Servicios	Cantidad de Operaciones	Cantidad de Eventos de Seguridad Operacional	Indice SO
[REDACTED]	2641	4	0.15%
[REDACTED]	4971	4	0.08%
[REDACTED]	9768	5	0.05%
[REDACTED]	17283	9	0.05%
[REDACTED]	5136	2	0.04%

Tabla 8

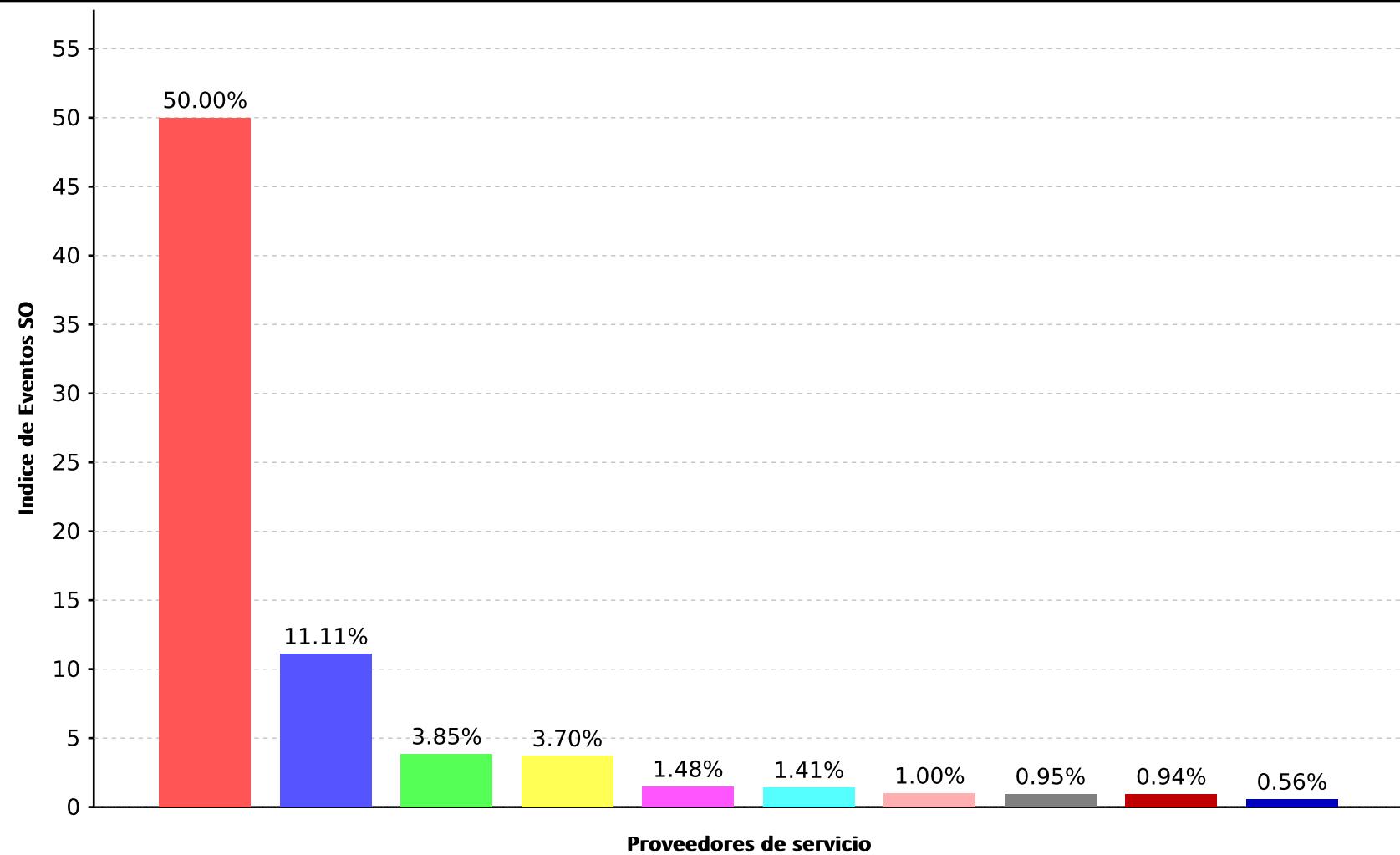


Gráfico 8

Anexos

Anexo 1.1 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: ADRM: Aeródromo

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3189	[REDACTED]	[REDACTED] informa que, las luces de plataforma no se pueden encender desde la torre de control, el personal de operaciones las encendió manualmente y están funcionando correctamente. Operaciones dice que se mantendrán de esta manera hasta mañana que llegue el personal técnico que trabaja en esa área. Luces de pista se pueden manejar desde la torre, la última operación llega a las 2am y sale a las 3am aproximadamente, para fines de conocimiento reporte en proceso y seguimiento de la situación.	[REDACTED]
3192	[REDACTED]	Arboles altos en las aproximaciones a las pistas 01 y 19	[REDACTED]
3201	[REDACTED]	[REDACTED] vigilancia aeroportuaria notifica que las luces papi de la cabecera 08 se encontraban fuera de servicio. R1 y ACC informado. Las 4 luces que componen las PAPI están encendidas, se reportó que una de ellas no tiene la misma intensidad y procederán a realizar el reemplazo.	[REDACTED]
3209	[REDACTED]	FOD EN LA PISTA. EL PILOTO JESUS VENTURA [REDACTED] NOTIFICO QUE HAN TENIDO QUE LIMPIAR VARIAS VECES EL PATIN DEL TREN DELANTERO DEBIDO A LA CANTIDAD DE GRAVILLA QUE ABSORBE. NOTIFICO QUE LA AERONAVE TIENDE A DESPLAZARE A LA IZQUIERDA DEBIDO AL SUCIO QUE SE ACUMULA EN EL PATIN DE DIRECCION DELANTERO, TAMBIEN INFORMO QUE TEME A QUE ESTA SITUACION LLEGUE A TRANCAR LOS FRENOS, O QUE LOS FRENOS SE SOBRE CALIENTEN	[REDACTED]
3236	[REDACTED]	Buenas tardes. Como información. El material utilizado para reparación de grietas en pista (FLETEX) en la terminal de puerto plata presenta desprendimiento, convirtiéndose en un riesgo para la seguridad operacional.	[REDACTED]
3239	[REDACTED]	Cortésmente le informo que, como en ocasiones pasadas, los Inspectores de la División de Vigilancia Aeroportuaria de ésta terminal aérea y, con el propósito de mantener la seguridad operacional en este Aeropuerto, nos apersonamos y conversamos con el dueño de la propiedad que se encuentra en el trayecto de [REDACTED] a fin de que autorice la poda de un árbol que obstaculiza la visibilidad de los pilotos al momento de aterrizar las aeronaves por dicha cabecera. De igual manera le comunico que se ha hecho la coordinación para que en horas de la mañana del próximo miércoles 25 se realice la poda de dicho árbol.	[REDACTED]
3271	[REDACTED]	Siendo las 21:05 UTC Torre de [REDACTED] notificó que en la inspección de pista se encontró una pieza de la compuerta de una aeronave, no pertenece a ninguna de las aeronaves que habían aterrizado.	[REDACTED]

Anexo 1.2 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: ATM: Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3202	[REDACTED]	[REDACTED] Luego de despegar de [REDACTED] notificó la interferencia de una emisora en la freq. 118.6 mhz, aparentemente se escucha un pastor predicando. Técnicos informado.	Dirección de Navegación Aerea (DINA)

Anexo 1.3 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: BIRD: Impacto de aves

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3186	[REDACTED]	Aeronave CRI-200 de air century, [REDACTED] retorna al Higueró aparentemente por ingesta de ave. Aterrizó por precaución sin novedad. Ya no es aparente. Confirmado golpe con ave. En tren de aterrizaje, los motores no sufrieron. CEY450/CRJ2, cuando se encontraba a 20MN al sur [REDACTED] impacto una garza por lo que retorna a [REDACTED]	[REDACTED]
3207	[REDACTED]	Siendo las 1755 en [REDACTED] el [REDACTED] reportó haber impactado una ave con el fuselaje durante la carrera de despegue. R1 inspección la pista y encontró restos de una ave pequeña. La aeronave continuó con su vuelo	[REDACTED]
3244	[REDACTED]	Presencia de ave en pista [REDACTED] Parece un Búcaro.	[REDACTED]
3247	[REDACTED]	RPB7082 B737 aterrizó en [REDACTED] y notificó impacto de ave, [REDACTED] haciendo el chequeo de pista correspondiente	[REDACTED]
3258	[REDACTED]	TWR [REDACTED] nos informa que operaciones le notificó que el [REDACTED] al llegar a rampa presentaba un impacto de ave, el piloto no realizó notificación de lo sucedido, TWR MDPC ordenó una inspección de RWY	[REDACTED]
3281	[REDACTED]	Siendo las 0227 UTC, [REDACTED] reportó impacto de aves en el despegue. Dice que continúa su vuelo. Realizando inspección de pista al momento. Ninguna aeronave en demora.	[REDACTED]

Anexo 1.4 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: CFIT: Vuelo controlado en o hacia el terreno

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3233	[REDACTED] E	Buenos días, tenemos un evento en progreso, Cessna [REDACTED] matrícula : [REDACTED] de la empresa de fumigación C [REDACTED] accidentado próximo a Esperanza. Piloto único ocupante ileso. Esta información es preliminar y la CIAA está preparándose para salir al lugar. Recibido, recopilando I formación de piloto y aeronave. [REDACTED]	[REDACTED]

Anexo 1.5 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: CTOL: Colisión con obstáculos durante el aterrizaje y aterrizaje

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3241	[REDACTED]	Recientemente se han instalado grúas de mayor tamaño que las existentes en el [REDACTED] ubicado en la margen este del [REDACTED] estas nuevas grúas tienen una altura casi el doble que las anteriores y por lo tanto se constituyen en un obstáculo no declarado y probablemente el obstáculo más elevado en las inmediaciones del aeropuerto después de la Torre de Control, por lo que se requiere de una acción inmediata que subsane dicho peligro.	No identificada

Anexo 1.6 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: F-NI: Fuego/Humo (sin impacto)

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3204	[REDACTED]	R informa que el [REDACTED] de despegar pista 19 notificó que sentía humo y procedió a aterrizar por la pista 01. La aeronave se encuentra en tierra sin novedad. VA informada. Una vez en frecuencia de ACC notificó que su destino es [REDACTED] DEFENSA Aérea informada. Una vez en frecuencia de ACC notificó que su destino es [REDACTED] Aérea informada	Aviación General

Anexo 1.7 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: FUEL: Relacionado con combustible

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3287	[REDACTED]	[REDACTED] Declara una indicación en los parámetros de aceite y solicitó aterrizar [REDACTED] para chequeo. Don Eugenio, el piloto está requiriendo combustible, la intención es irse hoy. A mí me parece al igual que a Florian(IDAC), que el aterrizó en Barahona por estar corto de combustible. Hablé con [REDACTED] / van a abastecer la aeronave.	[REDACTED]

Anexo 1.8 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: MED: Médico(a)

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3185	[REDACTED]	[REDACTED] informa que, esta [REDACTED] luego de haber iniciado retroceso, solicitó retornar al gate, debido a un pasajero enfermo.	[REDACTED]
3221	[REDACTED]	El UAL1665 B738 que despegó de MDST a las 20:14 hacia [REDACTED] está retornando por una pasajera con ataque de pánico, estima Santiago a las 21:32.	[REDACTED]
3227	[REDACTED]	[REDACTED] notifica que, recibieron la información por parte de operaciones de [REDACTED] que esta aeronave tiene emergencia médica, aparentemente un pasajero desmayado. No hemos recibido información directa por parte de la aeronave. Los organismos están alertados.	[REDACTED]

Anexo 1.9 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: NAV: Errores de navegación

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3212	[REDACTED]	Siendo las [REDACTED] recibió llamada de la representante de [REDACTED] para informar que dicha aeronave no tenía la aprobación para proceder a TJSI, cuando éste estaba 15 MN al Éste de CDO/VOR. Retornó a MDSD y arribó 2340 UTC. NIGHT CARGO con release de la compañía y despegando al momento 00:07 UTC	[REDACTED]
3250	[REDACTED]	[REDACTED] al aire al momento, indagando las razones. Indicó la torre que estaba muy alto en la aproximación.	[REDACTED]
3255	[REDACTED]	[REDACTED] peso hará espera para quemar combustible luego de ida al Aire	[REDACTED]
3282	[REDACTED]	[REDACTED] efectuó ida al aire debido a aproximación inestable.	[REDACTED]

Anexo 1.10 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: OTHR: Otras

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3253	[REDACTED]	Siendo las [REDACTED] informa que, H[REDACTED] luego de realizar prácticas de Toque y Despegue retorna a la estación, debido a que se le abrió la puerta. Los organismos de seguridad y emergencia fueron alertados.	[REDACTED]
3257	[REDACTED]	Siendo las [REDACTED] informa que, esta aeronave luego del despegue, solicitó retornar a la estación, debido a una indicación de puerta abierta. No declara emergencia, aún así los bomberos están alertados. SAR notificado.	[REDACTED]
3270	[REDACTED]	Durante el despegue se abrió la compuerta, la aeronave procede a aterrizar pista 11 para cerrar la compuerta y continuar el vuelo, Vigilancia Aeroportuaria tiene la información	[REDACTED]

Anexo 1.11 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: RAMP: Asistencia en tierra de aeronaves

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3194	[REDACTED]	Reportó abolladura y vigilancia esta averiguando en que posición del avión es. Es en área de la puerta de carga delantera derecha. [REDACTED] despegó hace unos 6 minutos.	[REDACTED]
3228	[REDACTED]	Rampa 1 informa que el [REDACTED] luego de su aterrizaje, en el recorrido hacia la posición B25, había presentado un derrame de hidráulico. R1 efectuó el chequeo de lugar en todo el recorrido, y confirmó que derramó aceite en las calles de rodaje A, K y G. Se efectuó el chequeo de pista y no había derrame sobre la misma. R1 informa que la cantidad de aceite se puede secar con el sol en unos 20 minutos. ACC y Vigilancia informados	[REDACTED]
3254	[REDACTED]	Tenía un derrame de hidráulico en el tren principal y los mecánicos ya resolvieron la situación, Vigilancia estaba en el lugar e iniciara rodaje en breve.	[REDACTED]
3269	[REDACTED]	En re abastecimiento de combustible, se derramó una cantidad de [REDACTED] B-738, [REDACTED] de una de sus alas, el cual fue reusuelto, VA y OPS informan que no hay ningún problema, que esto sucedió por el cambio en la temperatura y puede proseguir con su vuelo.	[REDACTED]

Anexo 1.12 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: SCF-NP: Falla o mal funcionamiento de sistema/componente (no motores)

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3181	[REDACTED]	En [REDACTED] siendo las 14:57 Utc el [REDACTED] 22 en el momento que rodaba con destino a [REDACTED] retorno por mala situación indicación en las banda de los frenos. Despegó 1603 Utc, destino [REDACTED]	Aviación General
3183	[REDACTED]	[REDACTED] despegue por aparente problemas en los flaps, según indica el piloto. Vigilancia Aeroportuaria notificada.	[REDACTED]
3193	[REDACTED]	[REDACTED] Retorna por problema de presurización. KRE610 en tierra.	[REDACTED]
3196	[REDACTED]	Buen dia. Vuelo de la cia. Iberia en ruta [REDACTED] por presentar fallas en la bomba de combustible.	[REDACTED]
3198	[REDACTED]	[REDACTED] luego de haber iniciado el rodaje volvió a la rampa por una mala indicación para ser revisado por sus mecánicos	[REDACTED]
3203	[REDACTED]	[REDACTED] Luego de haber retrocedido retorno a su posición, el piloto dijo que debía resolver un asunto de navegación. Va notificado. VA notifica que ya los mecánicos resolvieron el problema y que puede proceder con su [REDACTED] en el aire.	[REDACTED]
3205	M [REDACTED]	Informa TWR [REDACTED] que el piloto del [REDACTED] le solicitó confirmación de si se visualiza la luz de aterrizaje de la aeronave, la torre informó que sólo se observa una luz blanca de poca intensidad, no se notan las luces de navegación, CTA fue instruido a notificar a Vigilancia Aeroportuaria y desde el ACC notificamos lo sucedido a Defensa Aérea, también solicitamos a la torre que de seguimiento a la Aeronave durante el rodaje y notifique cualquier anomalía. Vigilancia Aeroportuaria notifica que las luces encienden correctamente, torre [REDACTED] realizará un reporte de lo sucedido, pues han experimentado la misma situación en otras ocasiones.	[REDACTED]
3210	[REDACTED]	Siendo las 1701 [REDACTED] notifica que esta aeronave luego de haber rodado a la cabecera solicitó retornar a rampa por una indicación. El piloto no especificó cuál es la indicación y la TWR está indagando VA al tanto y está indagando cual es el problema ya que el piloto solo dijo que es una indicación sin especificar. El piloto del [REDACTED] notificó a VA que la aeronave tiene problemas con el generador y que van a encender y apagar la aeronave varias veces a ver si la indicación se quita y así proseguir con su vuelo.	[REDACTED]
3217	M [REDACTED]	[REDACTED] los pasajeros por problemas de encendido están tratando con el [REDACTED] soluciono el problema vigilancia notificó que se debió a problemas del APU ya la aeronave está rodando para el despegue	[REDACTED]

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3222		Informa [REDACTED] que luego de iniciar rodaje [REDACTED] se detuvo en C debido a indicación de mantenimiento, en breve informa si continúa la operación o retorna a rampa. Solucionaron la indicación y continúan con la operación.	[REDACTED]
3226		[REDACTED] luego de aterrizar y estar en el gate reportó un neumático desinflado se procedió al chequeo de RWY	[REDACTED]
3232		[REDACTED] falla de comunicación parcial, el piloto recibe pero no transmite.	[REDACTED]
3235		Buenas noche. Vuelo de la cia. [REDACTED] cancelado debido a problemas en la puerta de carga delantera. Vuelo [REDACTED] B-737-800	[REDACTED]
3243		[REDACTED] tiene problema con su Modo C. Se instruyó a [REDACTED] a notificar VA. No es nada, pero eso como que da indicios de que se están acostumbrando.	[REDACTED]
3245	M [REDACTED]	Siendo las 1320 utc [REDACTED] informa que el [REDACTED] cancela la salida por problemas mecánicos, VA informados	[REDACTED]
3248		[REDACTED] Pista cerrada a las1400, debido a transito SR22 de matricula [REDACTED] con neumático ponchado sobre pista. Aeronave de la cia. Enalas [REDACTED] Sirius-22 mientras realizaba vuelo de instrucción al momento del aterrizaje se le poncho el neumático derecho. Al momento esta sobre pista a la espera de ser remolcado.	[REDACTED]
3249		En Stgo Operaciones suspendidas debido a una aeronave sobre la pista con un neumático ponchado procederán a remolcarla es el [REDACTED] siendo remolcada, próximo a dejar pista libre VA iniciando verificación de pista. Pista Operativa vigilancia realizó el chequeo de RWY.	[REDACTED]
3252		[REDACTED] Notifica que tiene una indicación de flaps, dice que va a intentar el aterrizaje, Torre CDO informada. Pista libre. Aterrizó sin ninguna novedad y al momento se efectuando un chequeo de pista, siendo afectada por esto una sola aeronave.	[REDACTED]
3260		Buenos dias. Vuelo [REDACTED] cancelado debido a fallas presentadas en el Horizonte Artificial. Mat.N-18243 Tipo B-738.	[REDACTED]
3261		[REDACTED] matrícula [REDACTED] de su salida 0555utc a [REDACTED] presentó problemas en el sistema de datos de navegación. el Vuelo fue cancelado y la aeronave permanece en la posición C9.	[REDACTED]
3263		[REDACTED] Luego de retroceder solicitó retornar al gate por (problemas de mantenimiento) Corrigiendo, el problema en el De-icing System.	[REDACTED]
3264	M [REDACTED]	[REDACTED] se encontraba en OVF, y decidió proceder a [REDACTED] debido a problemas con el equipo que evita el engelamiento. No declara emergencia, se encuentra 17NM al NW de [REDACTED] con la información y con los organismos de emergencia en alerta. SAR informado.	[REDACTED]
3265		[REDACTED] tiene problemas con su MODO C, en varias ocasiones se le ha pedido que lo verifique, se arregla y nuevamente vuelve el fallo. TWR MDJB notificada, para que le avisen a VA.	[REDACTED]
3266	C [REDACTED]	[REDACTED] Ida al aire por indicación en el tren de aterrizaje,organismos pertinentes informados y alertados. Capitán informa está resolviendo e iniciarán nuevamente la aproximación	[REDACTED]
3268		[REDACTED] Luego de su rodaje procede al Gate por problemas de mantenimiento. Organismos pertinentes informados	[REDACTED] NES
3274		[REDACTED] Luego de iniciar retroceso, solicitó remolque a su posición por problemas mecánico. Luego de haber hecho un reset al sistema, el piloto dice estar listo para proceder con su FPL.	[REDACTED]

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3276	[REDACTED]	[REDACTED] Retorna a la tampa por problemas de mantenimiento.	[REDACTED]
3289	[REDACTED]	[REDACTED] Por una mala indicación retornará al Higuero. En tierra, la compuerta del tren de aterrizaje era la indicación.	[REDACTED]
3290	[REDACTED]	[REDACTED] Ida al aire debido a indicación de los flaps, notifica que ahora indican estar correctos, NO declara emergencia.	[REDACTED]

Anexo 1.13 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: SCF-PP: Falla o mal funcionamiento de motores

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3237	[REDACTED]	Informa VA que tiene una alerta o sea una indicación en ambos motores. VA está con el Piloto ahora. Informa Torre [REDACTED] que es la segunda vez que aborta el despegue. Esta aeronave estaba autorizada a despegar en [REDACTED] aborto el despegue. [REDACTED] las razones	[REDACTED]
3277	[REDACTED]	[REDACTED] abandonó la pista luego de abortar el despegue por baja temperatura en uno de los motores	[REDACTED]
3280	[REDACTED]	<p>Siendo las 0030 [REDACTED] informa que, esta [REDACTED] día de ayer había cancelado su vuelo por baja temperatura en uno de sus motores. La aeronave está lista para iniciar su vuelo, VA está tratando de contactar al personal de Aeronavegabilidad para que de el visto bueno, pero no logran contactarlo. Estamos a la espera.</p> <p>[REDACTED] Siendo las [REDACTED] informa que, no se pudieron comunicar con el personal de Aeronavegabilidad, fueron instruidos a preguntar al piloto si con el visto bueno de sus mecánicos y desea proceder con su vuelo, bajo su discreción. El piloto dijo que sí, que tiene el visto bueno de sus mecánicos y va a proceder bajo su discreción.</p> <p>[REDACTED] en el aire a las 0057 UTC. [REDACTED] informa que, el [REDACTED] acaba de llamar y aprobó la operación.</p>	[REDACTED]

Anexo 1.14 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: SEC: Relacionado con seguridad

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3188	[REDACTED]	Siendo las 2328 UTC, [REDACTED] informa que [REDACTED] reportó haber sido apuntada por luz láser estando 8 NM final pista 11.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
3190	[REDACTED]	[REDACTED] 09 notificó haber sido apuntando con láser verde en final pista 17.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
3195	[REDACTED]	[REDACTED] Notificó ser apuntado con un laser de color verde desde la marina de [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
3200	[REDACTED] C	[REDACTED] informa que, esta aeronave reportó impacto de luz láser, a unas 5 NM final pista 08.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
3223	[REDACTED]	[REDACTED] solicitó asistencia policial para 5 pasajeros con comportamiento inaceptable.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
3224	[REDACTED]	[REDACTED] reportó haber sido iluminado con láser de color verde cuando se encontraba 8 MN al sur [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED] y de la Aviación Civil
3229	[REDACTED]	[REDACTED] Reporta ser apuntado con láser verde.	[REDACTED] [REDACTED] Aeroportuaria y de la Aviación Civil
3230	[REDACTED]	[REDACTED] Reporta ser apuntado con láser verde.	[REDACTED] [REDACTED] y de la Aviación Civil
3231	[REDACTED]	A [REDACTED] Reportó haber sido apuntado por luz láser verde.	[REDACTED] [REDACTED] y de la Aviación Civil
3234	[REDACTED]	[REDACTED] reportó láser verde 9 MN NW CDO/VOR.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] y de la Aviación Civil
3240	[REDACTED]	[REDACTED] reportó ser apuntado con Láser de color verde a las 2 O'clock 9MN al NW-CDO/VOR.	[REDACTED] [REDACTED] y de la Aviación Civil
3251	[REDACTED]	[REDACTED] fue iluminado con luz laser a la izquierda de su posición de 5 a 7nm.	[REDACTED] [REDACTED] en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil
3272	[REDACTED]	[REDACTED] cuando estaba sobre DCY y a A120 pies reportó láser verde desde las 9 O'clock de su posición	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] y de la Aviación Civil
3273	[REDACTED]	N [REDACTED] cuando estaba 15 MN NW CDO/VOR a A040 pies reportó láser v desde las 11 O'clock de su posición	[REDACTED] [REDACTED] portuaria y de la Aviación
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3278	M [REDACTED]	[REDACTED] Notificó haber sido apuntado con varias luces láser, provenientes de las 9 y 11 de su posición, no necesita asistencia para continuar la operación	[REDACTED] [REDACTED]
3283	[REDACTED]	[REDACTED] que el [REDACTED] la posición Urvel notifico haber visualizado un dron. La torre realizará el reporte correspondiente.	[REDACTED]
3288	[REDACTED]	[REDACTED] Reportó haber sido apuntado por luz láser verde desde la ciudad.	[REDACTED] [REDACTED]

Anexo 1.15 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: UIMC: Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC)

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3256	[REDACTED]	[REDACTED] despegó pasada la puesta del sol 2214 UTC, de MAO con destino a [REDACTED]. Se le hizo saber al piloto y dice que procederá bajo su propio riesgo, manteniendo VMC y propia separación con el [REDACTED]. La información y se les instruyó a notificar a VA y organismos de seguridad.	[REDACTED]

Anexo 1.16 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: UNK: Desconocido o indeterminado

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3197	[REDACTED]	Informa el jefe de bombero de Salcedo. Que es una aeronave de fumigación el piloto está vivo en una clínica de Salcedo el va rumbo ala clínica.Buenos días me informan de la precipitación a tierra de una aeronave en la zona de Villa tapia Salcedo.Enterado, aeronave de [REDACTED] Cessna 188, piloto [REDACTED] inspectores en camino.	[REDACTED]
3211	[REDACTED]	[REDACTED] comunicarse por 121.5mhz y no tuvieron éxito tampoco. [REDACTED] debió de notificar ETBOD a las 2337 y aún no hemos establecido comunicación con él. SAR y Defensa aérea notificados. Adicionalmente el [REDACTED] intento comunicarse y no pudo. PAP informó que perdieron comunicación con él antes de llegar a [REDACTED]	[REDACTED]
3279	B [REDACTED] A	Comando de Defensa Aérea nos llamó para informar que despegarán un Tucano en misión oficial hacia la zona suroeste de la isla, poco después nos llamó [REDACTED] para comunicar que de la Fuerza Aérea le habían informado que hay una aeronave sospechosa en el área. En el ACC no hemos observado nada al respecto y así le hicimos saber a [REDACTED] Esa fue la situación del ACC con respecto a la aeronave accidentada.Vuelo ilegal	[REDACTED]

Anexo 1.17 - Eventos relacionados a tipo de ocurrencia: WSTRW: Ráfaga de viento o tormenta eléctrica

ESO No.	Lugar	Detalle del evento	Empresa/Propietario
3213	[REDACTED]	U [REDACTED] 4 Realizando espera por las condiciones meteorológicas adversas.En tierra 1846 utc sin novedad.	[REDACTED]
3215	[REDACTED]	Siendo las 2210 UTC, [REDACTED] informa que, debido a mal tiempo, aterrizará en LOS LLANOS. SAR Y COMANDO DE DEFENSA AÉREA notificados.	[REDACTED]
3216	[REDACTED]	[REDACTED] 3 realizará espera sobre OTVOG 050', debido a lluvia fuerte sobre la estación.	[REDACTED]
3220	[REDACTED]	[REDACTED] 3 efectuó una aproximación frustrada debido a wx en final pista 08.	[REDACTED]
3262	[REDACTED]	[REDACTED] 7 Efectuó ida al aire debido a mala visibilidad, siendo la pista en uso 29 este solicito pista 11 contraria y va a proceder a la misma	[REDACTED]
3286	[REDACTED]	Siendo las 0656 [REDACTED] pero debido a baja visibilidad iba a realizar espera. Antes de iniciar la espera dijo que solicitaba proceder a MDSD debido a que había perdido el equipo de navegación y se declaraba en emergencia. Se le pasó la información a TWR [REDACTED] y esta realizó las coordinaciones con los organismos correspondientes. SAR notificado. P 146 F 2 Horas Negativo mercancías peligrosa. [REDACTED] en tierra a las 0717 UTC, sin novedad.	[REDACTED]