



Informe de Incidente

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Servicio en rampa. Airbus A320-200, matrícula CC-BFR, Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, Ezeiza, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 17 de diciembre de 2023 a las 06:32 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2023-149872133- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1º piso (CP1001), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Aviación. Incidente. CC-BFR. Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, Ezeiza, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST.....	3
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	4
SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE	6

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la Ley N.º 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.º 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexa.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad

operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE

El **Informe de Incidente** es el resultado de una investigación documental que se realiza para sucesos que, debido a sus características, es poco probable que aporten nuevas lecciones de seguridad operacional. Este tipo de investigación puede no requerir el traslado de los investigadores al lugar del suceso, fundamentándose en la recolección de datos a distancia y entrevistas al personal aeronáutico involucrado. Entre los criterios orientativos para instituir una investigación documental se encuentran los siguientes:

- a. Incidentes de aviación general categorizados como ADRM, ARC, GCOL, LOC-G, RE o USOS¹, que no hayan ocasionado lesiones a personas y que involucren aeronaves con un MTOW inferior a 2250 kg.
- b. Incidentes categorizados como SCF-PP o SCF-NP que no hayan ocasionado daños a la aeronave ni lesiones a personas.
- c. Emergencias en vuelo que fueran resueltas sin ocasionar daños a la aeronave ni lesiones a personas y, en aquellos casos que corresponda, sin utilizar el oxígeno de emergencia.
- d. Sucesos que involucren únicamente a aeronaves experimentales, a menos que éstas se encuentren en proceso de certificación o el accidente resulte en personas con lesiones graves o fatales.
- e. Todo suceso que fuera notificado de manera tardía, o en el cual se hayan desplazado los restos de la aeronave sin autorización de la JST, del cual no se disponga de información suficiente como para desarrollar una investigación estándar.

¹ Las categorías de sucesos corresponden a las desarrolladas por el Equipo de Taxonomía Común (CICTT) de la OACI y pueden encontrarse definidas en <http://www.intlaviationstandards.org/>.

El **Informe de Incidente** es confeccionado mediante la plataforma de la *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* (ECCAIRS), un sistema desarrollado por la Unión Europea para asistir a las diferentes autoridades responsables del transporte y de la investigación de accidentes e incidentes en la mejora de la seguridad operacional. El ECCAIRS permite, de manera estandarizada, recolectar, analizar y compartir información acerca de los sucesos en un formato compatible con el Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP).

Informe de Incidente

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	<i>Incident</i>	
Alcance de la investigación	<i>Desk investigation</i>	
Categoría del suceso	<i>RAMP: Ground Handling</i>	
Día/hora UTC	<i>17/12/2023</i>	<i>06:32</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, provincia de Buenos Aires</i>	
Latitud	<i>34:49:20 South</i>	
Longitud	<i>58:32:09 West</i>	
Condiciones Meteorológicas	<i>VMC</i>	

Reseña del Vuelo

El 17 de diciembre de 2023, una aeronave Airbus A320, matrícula CC-BFR, se encontraba en la posición de estacionamiento N.º 05 del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza, provincia de Buenos Aires), realizando el embarque de pasajeros del vuelo LA2376 con destino al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Lima, Perú).

En la posición contigua N.º 06, se encontraban tres formaciones de equipos de servicio de rampa:

- La primera, compuesta por tres carros portaequipajes sin carga.*
- La segunda, por un tractor liviano con un carro portaequipajes enganchado.*
- La tercera, por cuatro carros portaequipajes con carga.*

Mientras se llevaban a cabo tareas de embarque, carga y abastecimiento, se registró el paso de un frente frío con cambio abrupto en la dirección e intensidad del viento. Las ráfagas desplazaron la tercera formación (cuatro carros cargados), que impactó contra la aeronave.

Como consecuencia del impacto, se produjeron daños leves en el carenado del motor N.º 1, en el fuselaje y en el tren de nariz. No se registraron personas lesionadas entre el personal en plataforma ni entre los pasajeros. La aeronave fue posteriormente reparada por el equipo de mantenimiento del explotador.

El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) había emitido un pronóstico de área (PRONAREA) para la FIR Ezeiza que advertía sobre el ingreso de un frente frío con nubosidad cumuliforme y convectiva, tormentas localmente intensas, ráfagas de viento y posible caída de granizo. Asimismo, se emitieron tres informes especiales (SPECI) entre las 06:00 y las 06:45 UTC. En ellos se constató un aumento progresivo de la intensidad del viento, con ráfagas de hasta 47 nudos y precipitaciones intensas.

De acuerdo con los registros audiovisuales proporcionados por las cámaras de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), se observó lo siguiente:

- Entre las 06:10 y 06:20 UTC, en la posición N.º 06 se encontraban tres formaciones de equipos de rampa dispuestas paralelamente al eje de estacionamiento.*
- La formación compuesta por cuatro carros cargados presentaba únicamente el freno de estacionamiento aplicado, mediante la lanza de remolque trabada en posición vertical.*
- A las 06:32 UTC, se registró un cambio súbito en las condiciones meteorológicas. Las ráfagas de viento desplazaron dicha formación hacia la posición N.º 05, colisionando con la aeronave CC-BFR.*

La empresa Intercargo, prestadora del servicio terrestre, contempla en su Manual de Operaciones en Rampa (MOR) un procedimiento específico ante condiciones de “vientos fuertes”, definido para situaciones con vientos sostenidos y/o ráfagas iguales o superiores a 25 nudos. Dicho procedimiento establece medidas para asegurar aeronaves, equipos de apoyo terrestre, pasarelas y elementos sueltos, incluyendo la colocación de calzas y aplicación de frenos de estacionamiento en todos los equipos de rampa cercanos a aeronaves en plataforma.

Del análisis de la información disponible y del registro visual, se constató que la formación de cuatro carros portaequipajes implicada en el evento no contaba con calzas colocadas, lo cual probablemente habría evitado su desplazamiento.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba
Lugar de destino	Peru SPJC [LIM] : Jorge Chavez Intl

Duración del vuelo	0 Hour(s)
Call sign	LA2376
Fase del vuelo	Standing

Información de la Aeronave

Matrícula	CC-BFR
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Minor
Fabricante/modelo	AIRBUS A320 200 214
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane
Número de serie	5801
Grupo masa	27 001 to 272 000 kg

Información sobre el Personal

Edad		Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		

Información sobre el Personal

Edad		Sexo	Male
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Commercial Air Transport
Passenger*

Tipo de planificación *Scheduled*

Operador *Argentina
Other (LATAM Airlines)*

Tipo de operador *Private owner*