



Informe Provisional

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Servicio en tierra, Airbus A320 200-214, matrícula CC-BFR, 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 1° piso, Buenos Aires, Argentina CP1001.

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. 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	4
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	5
SOBRE EL INFORME PROVISIONAL	7

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 conexas.

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 PROVISIONAL

La JST divulgará el Informe de Seguridad Operacional (ISO) en el plazo más corto posible, preferentemente dentro de los 12 meses de ocurrido el suceso. No obstante, el grado de complejidad de la investigación del suceso puede implicar que el ISO demande más tiempo y que no resulte posible divulgarlo dentro este período. En estos casos, la JST difunde un Informe Provisional en cada aniversario del suceso, conforme lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por Ley N.º 13.891.

El **Informe Provisional** brinda información actualizada respecto del suceso, agregando información pertinente a la ya comunicada en la notificación inicial y en el Informe Preliminar.

Además, resume el estado de la investigación, sus avances y pormenores, las deficiencias de seguridad operacional detectadas y, cuando corresponda, las RSO anticipadas.

El presente **Informe Provisional** 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 Provisional

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	<i>Incident</i>	
	<i>RAMP: Ground Handling</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	<i>17/12/2023</i>	<i>06:32</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Ezeiza - BsAs</i>	
Latitud	<i>34:49:20 South</i>	
Longitud	<i>58:32:09 West</i>	

El día 17 de diciembre del año 2023, en la posición 05 (puerta 4) en la plataforma del aeropuerto internacional Ministro Pistarini, Ezeiza, provincia de Buenos Aires de la República Argentina, se encontraba una aeronave marca Airbus modelo A320 para cumplimentar el vuelo regular LA 2376 con destino al aeropuerto internacional Jorge Chávez del Callao cercano al área metropolitana de Lima capital del Perú. Durante la fase de estacionamiento mientras se llevaba a cabo el embarque de pasajeros, durante el pasaje de una línea prefrontal el viento fuerte, provocó que una formación de tres carros portaequipajes que se encontraban en la posición 04 colisionaran con la aeronave, provocando daños en el carenado del motor 1 y debajo del cockpit, al lado del tren de nariz.

Personal de la empresa detuvo el embarque y el vuelo fue cancelado.

El Servicio Meteorológico Nacional realizó el correspondiente aviso de aeródromo de corto plazo (ADWRNG), en conformidad por normado en Anexo 3 OACI y por RAAC 203.

Este mensaje es un aviso destinado a personal de rampa y tomadores de decisión circunscripto al ámbito aeroportuario, con el propósito que se tomen las precauciones necesarias relacionado con el fenómeno meteorológico adverso pronosticado.

El aviso de aeródromo de Ezeiza válido para el día 17/12/2023 a las 06:39UTC fue el siguiente:

WWAG SAEZ 170600 SAEZ AD WRNG 01 VALID 170600/171000 HVY/MOD TSRA FCST AT AD EZE WSPD 30KT UP TO 50KT INTSF= en el cuál se advierte al personal del pronóstico de tormenta, lluvia fuerte y vientos con velocidades promedio de 30 nudos con ráfagas de 50.

El personal de mantenimiento del explotador llevó a cabo un relevamiento de daños con el siguiente detalle:

- Daño en el radomo causado por impacto de rayo.
- Ausencia de la mecha del descargador de estática en la parte superior del estabilizador vertical.
- Faltantes en los pines de bloqueo del tren de aterrizaje.
- Tulipa de la baliza superior inoperativa.
- Tulipa de la baliza inferior inoperativa.
- Tulipa de luz blanca anticollisión (estroboscópica) del ala izquierda rota.
- Daños en los revestimientos acústicos del motor izquierdo.
- Agujero en la sección delantera del carenado del flap del borde de fuga del ala izquierda #1.
- Daño en la sección delantera del carenado del flap del borde de fuga del ala izquierda #2.
- Agujero en el panel de recubrimiento del intradós del ala izquierda.
- Agujero en la sección delantera del carenado del flap del borde de fuga del ala derecha.

Posteriormente, se realizaron las siguientes acciones correctivas: el reemplazo del radomo, la mecha del descargador de estática, las tulipas y los pines, además de reparaciones temporales de campo. Los ciclos se registraron para la próxima inspección y se determinó el tiempo límite de reparación.

Una vez finalizados estos trabajos, se liberó la aeronave al servicio. El 30 de noviembre a las 12:30 horas UTC, despegó con destino al Aeropuerto Internacional de Hamilton (Canadá) en cumplimiento del vuelo CJT9002, y arribó al aeropuerto de destino sin novedades.

Severidad

Nivel de daños	Minor
Nivel de lesiones	None
Daños a terceros	No

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba</i>
Lugar de destino	<i>Peru SPJC [LIM] : Jorge Chavez Intl</i>
Duración del vuelo	<i>0 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LA2376</i>
Fase del vuelo	<i>Standing</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Total en aeronave	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>176</i>	<i>0</i>	<i>176</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>176</i>	<i>0</i>	<i>176</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	CC-BFR
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>AIRBUS A320 200 214</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2013</i>
Número de serie	<i>5801</i>
PMD	
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>
Ciclos totales	

Tipo de combustible
Horas totales
Doc. de mantenimiento
Certificado de aeronavegabilidad

Información sobre el Personal

Edad		Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información sobre el Personal

Edad		Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Co-pilot</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>Yes</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>1500 m</i>
Condiciones de luz	<i>Night/dark</i>
Descripción del viento	<i>Variable</i>
Dirección del viento	<i>210 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>17 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>Yes</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Other</i>
Elevación	<i>69 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>

Distancia recorrida

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Passenger</i>
Tipo de planificación	<i>Scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (LATAM Airlines)</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Estado de la Investigación

**Estado de la
investigación**

El proceso de investigación se encuentra a la espera de documentación y datos con reitero de pedido, luego se procederá a la confección del PISO.

Acciones correctivas