



# Informe Preliminar

SUCESO: Incidente Grave

TÍTULO: Incursión de pista. Boeing 737-86J / Boeing 737 MAX 8, matrículas EC-MUB / PS-GPN, Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 2 de diciembre de 2024 a las 06:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2024-133520372--APN-DNISAE#JST

**DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS**

## **Junta de Seguridad en el Transporte**

Av. del Libertador 405 1º piso, Buenos Aires, Argentina CP1001.

[www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto: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. [Accidente. EC-MUB / PS-GPN. 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](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST.....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL INFORME PRELIMINAR.....</b>	<b>7</b>

## **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 PRELIMINAR**

El **Informe Preliminar** tiene como objetivo comunicar, en un plazo de 30 días posteriores al suceso, los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Esta información actualizada complementa la proporcionada en la notificación inicial del suceso.

El presente **Informe Preliminar** 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 Preliminar

## Datos del Suceso

<b>Clasificación del suceso</b>	<i>Serious incident</i>	
<b>Categoría del suceso</b>	<i>RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person</i>	
<b>Instancia</b>	<i>Preliminary</i>	
<b>Día/hora UTC</b>	<i>2/12/2024</i>	<i>06:30</i>
<b>Estado/lugar del suceso</b>	<i>South America Argentina</i>	
<b>Nombre del lugar</b>	<i>Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini</i>	
<b>Latitud</b>	<i>34:49:20 South</i>	
<b>Longitud</b>	<i>58:32:09 West</i>	

## Reseña del Vuelo

*El 2 de diciembre de 2024, la aeronave matrícula EC-MUB, un Boeing 737-86J operado por FB Lineas Aéreas S.A., luego de recibir la instrucción del servicio de tránsito aéreo, inició el rodaje hacia la cabecera en uso del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Buenos Aires), a las 06:30 horas, para cumplir el vuelo 5906, con destino al Aeropuerto Internacional de Galeão (Brasil), en un vuelo de aviación comercial regular.*

*Durante el rodaje, la aeronave realizó el cruce de la pista activa 29 (en la intersección de la calle de rodaje Delta) al momento que la aeronave matrícula PS-GPN, un Boeing 737 MAX 8, aterrizaba.*

*Como consecuencia del suceso, la aeronave quedó detenida en calle de rodaje Delta después del cruce de pista. Posteriormente se le solicitó a la tripulación apagar motores y la aeronave fue remolcada hasta la calle de rodaje Golf, para después continuar por sus propios medios hacia la posición 50A.*

## Severidad

<b>Nivel de daños</b>	<i>None</i>
<b>Nivel de lesiones</b>	<i>Unknown</i>
<b>Daños a terceros</b>	<i>No</i>

**Información del Vuelo**

<b>Lugar de salida</b>	<i>Argentina</i> <i>SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Brazil</i> <i>SBGL (GIG) : Rio De Janeiro/Intl Galeao, Rj</i>
<b>Duración del vuelo</b>	
<b>Indicativo</b>	<i>5906</i>
<b>Fase del vuelo</b>	<i>Taxi</i>

**Información del Vuelo**

<b>Lugar de salida</b>	<i>Brazil</i> <i>SBCF (CNF) : Belo Horizonte/Tancredo Neves, Mg</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Argentina</i> <i>SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba</i>
<b>Duración del vuelo</b>	<i>3,333 Hour(s)</i>
<b>Indicativo</b>	<i>G39528</i>
<b>Fase del vuelo</b>	<i>Landing</i>

**Lesiones al Personal**

	<b>Mortales</b>	<b>Graves</b>	<b>Leves</b>	<b>Ninguna</b>	<b>Desc.</b>	<b>Total</b>
<b>Total en superficie</b>						
<b>Total en aeronave</b>				386		386
<b>Total</b>				386		386

Información de la Aeronave

<b>Matrícula</b>	<b><i>EC-MUB</i></b>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Spain</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>None</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>BOEING 737 (86J)</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
<b>Año de fabricación</b>	
<b>Número de serie</b>	<i>32920</i>
<b>PMD</b>	
<b>Grupo masa</b>	<i>27 001 to 272 000 kg</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Tipo de combustible</b>	
<b>Horas totales</b>	
<b>Doc. de mantenimiento</b>	
<b>Certificado de aeronavegabilidad</b>	

Información de la Aeronave

<b>Matrícula</b>	<b><i>PS-GPN</i></b>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Brazil</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>None</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>BOEING 737 (MAX 8)</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
<b>Año de fabricación</b>	
<b>Número de serie</b>	<i>65054</i>

**PMD**

**Grupo masa** *27 001 to 272 000 kg*

**Ciclos totales**

**Tipo de combustible**

**Horas totales**

**Doc. de mantenimiento**

**Certificado de  
aeronavegabilidad**

**Información sobre el Lugar del Suceso**

**Lugar de los restos** *On aerodrome/airstrip*

**Tipo de terreno** *Level/flat*

**Elevación**

**Tipo de superficie** *Pavement*

**Distancia recorrida**

**Información sobre el Operador**

**Tipo de operación** *Commercial Air Transport  
Passenger  
Airline*

**Tipo de planificación** *Scheduled*

**Operador** *Argentina  
Other (FB Líneas Aéreas S.A)*

**Tipo de operador** *Sales/rental/service*

### Información sobre el Operador

<b>Tipo de operación</b>	<i>Commercial Air Transport Passenger Airline</i>
<b>Tipo de planificación</b>	<i>Scheduled</i>
<b>Operador</b>	<i>Brazil (GOL Linhas Aereas)</i>
<b>Tipo de operador</b>	<i>Sales/rental/service</i>

### Líneas de Investigación

<b>Factor descriptivo</b>	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Flight crew perception/judgment Other crew judgement</i>
<b>Justificación del factor</b>	<i>Desempeño de la tripulación en la operación de la aeronave.</i>

### Líneas de Investigación

<b>Factor descriptivo</b>	<i>Aerodrome generally Aerodrome lighting/markings Taxiway lighting</i>
<b>Justificación del factor</b>	<i>Infraestructura del aeródromo respecto de las ayudas visuales.</i>

### Líneas de Investigación

<b>Factor descriptivo</b>	<i>Undefined</i>
<b>Justificación del factor</b>	<i>Certificación de las operaciones con tripulación y aeronaves extranjeras.</i>

Líneas de Investigación

<b>Factor descriptivo</b>	<i>ATM aircraft management ATM operations ATM monitoring Aircraft</i>
<b>Justificación del factor</b>	<i>Desempeño de los servicios de tránsito aéreo en el monitoreo de las aeronaves en el área de maniobras.</i>