



# Informe Provisional

SUCESO: Incidente Grave

TÍTULO: Incursión de pista. Boeing 737-86J / Boeing 737 MAX 8, matrículas ECMUB / 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. Incidente Grave. 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 PROVISIONAL .....</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 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

<b>Clasificación del suceso</b>	<b>Serious incident</b> <i>RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person</i>	
<b>Categoría del suceso</b>		
<b>Instancia</b>	<i>Factual</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 por calle "Delta" hacia el umbral de pista 29 del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza, Buenos Aires), a las 06:30 horas, para cumplir el vuelo 5906, con destino al Aeropuerto Internacional de Galeão (Rio de Janeiro, 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, se encontraba en aproximación final de aterrizaje.

Como consecuencia del suceso, la aeronave EC-MUB 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.

La aeronave PS-GPN aterrizó sin otros inconvenientes.

### Severidad

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

### Información del Vuelo

<b>Lugar de salida</b>	<i>Argentina SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Brazil SBGL (GIG) : Rio De Janeiro/Intl Galeao, Rj</i>
<b>Duración del vuelo</b>	<i>0,2 Hour(s)</i>
<b>Call sign</b>	<i>5906</i>
<b>Fase del vuelo</b>	<i>Taxi</i>

### Información del Vuelo

<b>Lugar de salida</b>	<i>Brazil SBCF (CNF) : Belo Horizonte/Tancredo Neves, Mg</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Argentina SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba</i>
<b>Duración del vuelo</b>	<i>3,4 Hour(s)</i>
<b>Call sign</b>	<i>G39528</i>
<b>Fase del vuelo</b>	<i>Landing</i>

### Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
<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>	<i>Valid</i>

Información sobre el Personal

<b>Edad</b>	<i>57 Year(s)</i>	<b>Sexo</b>	<i>Male</i>
<b>Función a bordo</b>	<i>Pilot-in-command</i>		
<b>Tipo de licencia</b>	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
<b>Licencia emitida en</b>	<i>State of Registry (AESA (España))</i>		
<b>Habilitaciones</b>			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
<b>Totales</b>		<b>Totales</b>	
<b>Últimos 90 días</b>		<b>Últimos 90 días</b>	
<b>Últimas 24 horas</b>		<b>Últimas 24 horas</b>	

Información sobre el Personal

<b>Edad</b>	<i>28 Year(s)</i>	<b>Sexo</b>	<i>Male</i>
<b>Función a bordo</b>	<i>Co-pilot</i>		
<b>Tipo de licencia</b>	<i>Aeroplane pilot Commercial pilot</i>		
<b>Licencia emitida en</b>	<i>State of Registry (AESA (España))</i>		
<b>Habilitaciones</b>			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
<b>Totales</b>		<b>Totales</b>	
<b>Últimos 90 días</b>		<b>Últimos 90 días</b>	
<b>Últimas 24 horas</b>		<b>Últimas 24 horas</b>	

**Información de la Aeronave**

<b>Matrícula</b>	<b>PS-GPN</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>
<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>	<i>Valid</i>

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>	<i>49 Year(s)</i>	<b>Sexo</b>	<i>Male</i>
<b>Función a bordo</b>	<i>Pilot-in-command</i>		
<b>Tipo de licencia</b>	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
<b>Licencia emitida en</b>	<i>State of Registry (ANAC Brasil)</i>		
<b>Habilitaciones</b>			
	<b>Horas de vuelo - General</b>		<b>Horas de vuelo - En el tipo</b>
<b>Totales</b>		<b>Totales</b>	
<b>Últimos 90 días</b>		<b>Últimos 90 días</b>	

Últimas 24 horas	Últimos 24 horas
------------------	------------------

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>	40 Year(s)	<b>Sexo</b>	Male
<b>Función a bordo</b>	Co-pilot		
<b>Tipo de licencia</b>	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
<b>Licencia emitida en</b>	State of Registry (ANAC Brasil)		
<b>Habilitaciones</b>			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
<b>Totales</b>		<b>Totales</b>	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

**Información Meteorológica**

<b>Meteorología relevante</b>	No
<b>Condiciones MET</b>	VMC
<b>Visibilidad</b>	10000 m
<b>Condiciones de luz</b>	Night/dark
<b>Descripción del viento</b>	Calm
<b>Dirección del viento</b>	190 Degree(s)
<b>Intensidad del viento</b>	6 kt
<b>Medición de velocidad</b>	Surface
<b>Ráfagas de viento</b>	No

**Información sobre el Lugar del Suceso**

<b>Lugar de los restos</b>	On aerodrome/airstrip
<b>Tipo de terreno</b>	Level/flat
<b>Elevación</b>	
<b>Tipo de superficie</b>	Pavement

Distancia recorrida

### 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>Argentina Other (FB Líneas Aéreas S.A)</i>
<b>Tipo de operador</b>	<i>Sales/rental/service</i>

### 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>

### Estado de la Investigación

<b>Estado de la investigación</b>	<i>La investigación se encuentra a la espera de información solicitada y en análisis de la documentación obtenida.</i>
-----------------------------------	--

Acciones correctivas