 <p>DINACIA Uruguay</p>	<p align="center"><b>Situaciones de Reporte Obligatorio a la Autoridad Aeronáutica para los proveedores de servicios.</b></p>	<p>CA.UY.SSP.01. A</p>
---	---	------------------------

**CIRCULAR DE ASESORAMIENTO.**  
**SITUACIONES DE REPORTE OBLIGATORIO A LA AUTORIDAD**  
**AERONÁUTICA PARA LOS PROVEEDORES DE SERVICIO.**

**AUTORIDAD:** DIRECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

**ALCANCE:** Todos los proveedores de servicios aeronáuticos obligados por la normativa vigente a implementar y mantener un SMS.

**OBJETIVO:** Establecer directivas a fin de comunicar aquellas situaciones consideradas de reporte obligatorio a la autoridad aeronáutica en el marco del SSP, así como establecer el procedimiento que deben cumplir para ello.

**ULTIMA REVISIÓN:** Versión original.

**DEFINICIONES /ABREVIATURAS:**

**DSO:** Dirección de Seguridad Operacional.

**SSP:** Programa Estatal de Seguridad Operacional.

**SMS:** Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

**RO:** Reporte obligatorio.

**CTA:** Control de Tránsito Aéreo.

**CFIT:** Vuelo controlado hacia el terreno.

**SOP:** Procedimientos Estándar de Operaciones.

**GPWS / TAWS:** Sistema de alerta de proximidad del terreno / Sistema de alerta y evasión del terreno.

**RV:** Reporte voluntario

**TCAS:** Sistema de alerta de tráfico y evasión de colisión

**ACAS:** Sistema anticolidión de a bordo

**FOD:** Daño por objeto extraño.


**OMA:** Organización de Mantenimiento Aprobada.

**EDTO:** Operaciones con tiempo de operación extendido.

**AVSEC:** Seguridad de la aviación

**HAZMAT:** Materiales peligrosos

**AIRPROX:** Incidente por proximidad entre aeronaves

 <p>Uruguay</p>	<b>Situaciones de Reporte Obligatorio a la Autoridad Aeronáutica para los proveedores de servicios.</b>	CA.UY.SSP.01. A
--	---	-----------------

## REFERENCIAS DOCUMENTALES:

Anexo 19 al Convenio de Chicago de 1944 – Gestión de la Seguridad Operacional.

Documento 9859 de la OACI – Manual de Gestión de la Seguridad Operacional.

Ley 14.305 del 29 de Noviembre de 1974 – Código Aeronáutico

Ley 18.331 11 de agosto de 2008 – Protección de datos personales de “Habeas Data”

Ley 18.381 17 de octubre de 2008 – Derecho de acceso a la información Pública

Ley 18.619 del 23 de Octubre de 2009 – Seguridad Operacional

Resolución del Poder Ejecutivo 1808/003 – Aprobación y modificación de los Reglamentos del Código aeronáutico

Decreto 340/17 – Designación de la DINACIA como la organización estatal responsable de la Gestión de la Seguridad Operacional.

LAR 119. Certificación de explotadores de servicios aéreos.

LAR 121. Requisitos de operación: operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.


LAR 135. Requisitos de operación: operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.

RAU 137. Operaciones de aeronaves agrícolas.

LAR 141. Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil.

LAR 145. Organizaciones de mantenimiento.

LAR 139. Certificación de aeródromos - requisitos para operadores de aeródromos.

 <p>Uruguay</p>	<b>Situaciones de Reporte Obligatorio a la Autoridad Aeronáutica para los proveedores de servicios.</b>	CA.UY.SSP.01. A
---	---	-----------------

LAR 153. Operación de aeródromos.

LAR 211. Gestión del tránsito aéreo.

Resolución DINACIA N° 622/2018 – Seguridad de la Información y protección de Datos de Seguridad Operacional.

## **DESARROLLO:**

### **a) Sistema de Reportes Obligatorios.**


De conformidad con lo establecido en el Anexo 19 de la OACI, se exige que los Estados establezcan un sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional (RO) para que los proveedores de servicios notifiquen a la autoridad aeronáutica los sucesos de seguridad operacional. Este incluye, pero no se limita, a la notificación de accidentes o incidentes, sino que incluye aquellos peligros que puedan desencadenar de manera inminente un accidente o incidente grave de aviación.

El objetivo del RO es contar con información de eventos cuyos resultados no necesariamente corresponden a la clasificación de accidente o incidente, pero constituyen una desviación a la planificación de un vuelo, una desviación a los procedimientos o a una situación que originó algún riesgo o un error involuntario.


Para el caso de las notificaciones obligatorias el plazo de notificación no deberá exceder las 72 horas hábiles desde la ocurrencia del evento, circunstancia(s) o condición(es) experimentada(s) u observada(s). En caso de que el notificante considere que la situación reviste gran significación para la gestión de la seguridad operacional, se espera que tal notificación sea cursada en forma tan inmediata como las circunstancias lo permitan.

Para el efecto, la DSO establece un listado RO referencial que agrupa la mayor cantidad de posibles eventos relacionados con la operación de aeronaves y de apoyo a las mismas. La lista la constituyen sucesos obligatorios de informar pudiendo existir otros de características similares:

#### **1) Explotadores Aéreos y Centros de Instrucción de Aviación Civil.**


 <p>Uruguay</p>	<b>Situaciones de Reporte Obligatorio a la Autoridad Aeronáutica para los proveedores de servicios.</b>	CA.UY.SSP.01. A
--	---	-----------------

- i. Maniobras evasivas para evitar una colisión o situación insegura;
- ii. Aterrizajes o intento de aterrizaje en una pista cerrada, ocupada o no autorizada por ATC;
- iii. Despegues abortados cualquiera sea la razón;
- iv. Despegues desde una pista cerrada u ocupada, o sin autorización ATC;
- v. Vuelo controlado hacia tierra (CFIT) evitado solo de forma marginal;
- vi. Incapacitación en vuelo de la tripulación;
- vii. Incursiones en la pista en uso informadas por el piloto;
- viii. Declaración de emergencia, por cualquier situación, indicando la causa;
- ix. Evacuación de la aeronave por las salidas o toboganes de evacuación;
- x. Deficiencias graves en la documentación operacional;
- xi. Errores importantes de peso y estiba;
- xii. Modo incorrecto de cargar combustible, carga o mercancías peligrosas;
- xiii. Desviación importante de los SOP;
- xiv. Daño producido a la aeronave por consecuencia del terreno;
- xv. Salida de pista, calle de rodaje o de una zona pavimentada de estacionamiento de una aeronave;
- xvi. Error de navegación con una desviación importante de la derrota;
- xvii. Desviación vertical de más de 500 pies;
- xviii. Aproximación no estabilizada;
- xix. Falla de comunicaciones;
- xx. Activación del GPWS / TAWS;
- xxi. Aterrizaje de una aeronave sólo con combustible de reserva o menos;
- xxii. Suceso RA del TCAS / ACAS;
- xxiii. Incidente ATC grave;
- xxiv. Estela turbulenta; o turbulencia (severa), cortante de viento considerable u otro fenómeno meteorológico significativo;
- xxv. Choque con aves, fauna o daño por objetos extraños (FOD) y
- xxvi. Todo otro suceso que se considere que probablemente suponga un efecto negativo sobre la seguridad operacional o las operaciones de las aeronaves.

 <p>DINACIA Uruguay</p>	<p><b>Situaciones de Reporte Obligatorio a la Autoridad Aeronáutica para los proveedores de servicios.</b></p>	<p>CA.UY.SSP.01. A</p>
---	--	------------------------

**2) Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA):**


- i. Instalación de un elemento cuya designación no era aplicable a la aeronave o componente de aeronave;
- ii. Instalación de un elemento sujeto a control de vida en servicio, sin contar con la información de su tiempo disponible;
- iii. Utilización de un equipo de prueba no certificado (inoperativo o no aprobado);
- iv. Utilización de una herramienta de precisión no calibrada o con su calibración vencida;
- v. Imposibilidad de disponer de la información técnica requerida para un trabajo de mantenimiento por falla de acceso;
- vi. Utilización de información técnica no aplicable a la marca y modelo de la aeronave o componente de aeronave;
- vii. Utilización de una cartilla de inspección no aplicable a la marca o modelo de la aeronave o componente de aeronave;
- viii. No registrar en la cartilla de inspección u otro registro apropiado, el hallazgo de una observación o discrepancia;
- ix. Efectuar y registrar un cálculo erróneo del peso y balance de una aeronave;
- x. Asignar una tarea de mantenimiento a una persona que no disponga de la competencia requerida;
- xi. Exceder el periodo de aplicación de una inspección definida en el programa de mantenimiento;
- xii. Aplicación de una directiva de aeronavegabilidad o documento equivalente, excediendo el plazo definido;
- xiii. Efectuar la remoción de un elemento con posterioridad a la fecha de cumplimiento de su vida en servicio;
- xiv. Certificar la conformidad de mantenimiento para el retorno al servicio, existiendo ítems pendientes;
- xv. Instalación en una aeronave autorizada para operación EDTO, de un elemento crítico, no aprobado para dicha operación;

 <p>DINACIA Uruguay</p>	<p><b>Situaciones de Reporte Obligatorio a la Autoridad Aeronáutica para los proveedores de servicios.</b></p>	<p>CA.UY.SSP.01. A</p>
--	--	------------------------

- xvi. No actualizar el manual de vuelo (suplemento) de una aeronave, cuando la ejecución de una alteración / reparación mayor, implique cambios en las características de vuelo y
- xvii. Todo otro suceso que se considera que probablemente tenga un efecto negativo sobre la seguridad operacional o las operaciones de las aeronaves.

**3) Proveedores de Servicios de Aeródromos:**

- i. Avería o malfuncionamiento importante de la iluminación del aeropuerto;
- ii. Daños a la aeronave o al motor, generados por contacto o ingestión de objetos extraños (FOD) o suciedad en la pista, calle de rodaje o en plataforma de estacionamiento;
- iii. Excursión de la pista/aterrizaje largo;
- iv. Incursión en la pista;
- v. Aterrizaje corto;
- vi. Incidentes dentro del límite del aeródromo que implican daños a la aeronave o con posible impacto en la seguridad operacional del movimiento en la superficie de la aeronave;
- vii. Notificación de incidentes por parte del Servicio, Salvamento y Extinción de Incendios;
- viii. Reporte de Notificación de Choques con Aves (a ser informado por medio del formulario IBIS disponible en la página web de DINACIA);
- ix. Impactos/avistamiento de fauna (distinta de aves) en la zona de movimiento;
- x. Reporte de Fases de Emergencia que Involucran Aeronaves;
- xi. Reporte de Notificación Error Operacional;
- xii. Deficiencias de los sistemas de ayudas a la aeronavegación y ayudas visuales;
- xiii. Sucesos en el área de maniobras;
- xiv. Deficiencia de la implementación del Servicio de, Salvamento y Extinción de Incendios;

 <p>Uruguay</p>	<b>Situaciones de Reporte Obligatorio a la Autoridad Aeronáutica para los proveedores de servicios.</b>	CA.UY.SSP.01. A
---	---	-----------------

- xv. Incidentes o problemas de transporte o almacenamiento de mercancías peligrosas;
- xvi. NOTAMs faltantes o desactualizados;
- xvii. Colisiones en tierra y
- xviii. Cualquier otra situación que potencialmente afecte la seguridad operacional.


**4) Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo:**

- i. AIRPROX, con aviso de RA del ACAS (TCAS);
- ii. Cualquier defecto, malfuncionamiento o daño de los equipos de comunicaciones, navegación o vigilancia detectado durante la operación que podría generar riesgos;
- iii. Ingreso no autorizado en espacio aéreo Restringido o Prohibido;
- iv. Incursiones y Excursiones de pista;
- v. Pérdida de la separación mínima entre aeronaves;
- vi. Errores importantes de procedimientos;
- vii. NOTAMs faltantes o desactualizados y
- viii. Errores o fallos en la transmisión de planes de vuelo.

**b) Procedimiento de reporte.**

Como fue manifestado más arriba el plazo de notificación no deberá exceder las 72 horas hábiles desde la ocurrencia del evento, circunstancia(s) o condición(es) experimentada(s) u observada(s). En caso de que el notificante considere que la situación reviste gran significación para la gestión de la seguridad operacional, se espera que tal notificación sea cursada en forma tan inmediata como las circunstancias lo permitan.

La notificación deberá ser cursada por el Gerente o Encargado de Seguridad Operacional del proveedor de servicios en el plazo estipulado, quien deberá gestionar por primera y única vez por intermedio de la página web de DINACIA, el alta como usuario vinculado a una empresa proveedora de servicios y la posibilidad de informar situaciones de reporte obligatorio

	<b>Situaciones de Reporte Obligatorio a la Autoridad Aeronáutica para los proveedores de servicios.</b>	CA.UY.SSP.01. A
---	---	-----------------

utilizando el formulario de "Reporte MOR". Esta autorización será otorgada por la Oficina SSP como parte de un trámite en línea.

Una vez obtenida dicha autorización podrá utilizar el formulario de reporte obligatorio disponible en la página web de DINACIA, en el link (<https://www.dinacia.gub.uy/tramites-y-servicios/reportes-obligatorio-de-seguridad-operacional>). Se insta a los señores Gerentes o Encargados de Seguridad Operacional de los diferentes proveedores de servicios u operadores aéreos realizar el trámite mencionado a la brevedad, a los efectos de obtener la autorización correspondiente con antelación a la necesidad de generar un reporte obligatorio.

En todo momento se preservará la información de seguridad operacional vertida, por lo que los Documentos serán clasificados como Reservados, y solamente saldrán del ámbito del SSP *"en aquellos casos de manifiesta negligencia o desviación intencional"*<sup>1</sup>, siguiendo los criterios establecidos en la Política de Cumplimiento del SSP.

**MODIFICACIONES A LA REVISIÓN ANTERIOR: N/A.**

**Aprobado por:**

El Director de Seguridad Operacional  
Tte. Cnel. (Av.) Pablo Etchandy

**Firma y fecha de aprobación:**

**09 SET. 2022**

**Fecha de entrada en vigor:**

A partir de la fecha de aprobación.

**Como obtener esta publicación:** en nuestra página web: [www.dinacia.gub.uy](http://www.dinacia.gub.uy)

<sup>1</sup> Declaración de Política de Seguridad Operacional del Estado