

DEFINICIONES ADREP

1. ADRM: Aeródromo

Notificación que revela problemas con el diseño, servicio, o funcionalidad del aeródromo.

- Incluye cualquier componente del sistema operativo de un Aeródromo – pistas, calles de rodaje, área de rampa, área de estacionamiento, estructuras, servicios de salvamento y extinción de incendios (SEI), obstáculos en las propiedades del aeródromo, iluminación, marcas, señalización, (ej: pistas cerradas, no marcadas apropiadamente, construcciones, fallas en la iluminación, limitaciones en la señalización, objetos extraños etc.)
- Incluye procedimientos, políticas y normas. También deficiencias en el área planeamiento y control de gestión.
- Incluye deficiencias, errores y/u omisiones durante la ejecución de los servicios.
- Las notificaciones no necesariamente deben involucrar una aeronave.
- Incluye avistaje de aves y deficiencias en los servicios de control aviar. No incluye colisión con aves (BIRD).
- No incluye instalaciones de infraestructura edilicia de la Torre de Control y ACCs (ATM/CNS).
- No incluye avistaje, colisión y/o servicios de control de fauna (WILD).
- No incluye los sistemas / servicios para las operaciones de asistencia en tierra a la aeronave / handling (RAMP), incluso abastecimiento de combustible a la aeronave, ni servicios de descongelamiento en tierra (ICE)

2. AMAN: Maniobra brusca

Notificación sobre una maniobra brusca de la aeronave intencionalmente realizada por la tripulación, en todas las fases del vuelo.

- Incluye maniobras intencionales de la aeronave para evitar una colisión con el terreno, objetos/obstáculos, meteorología, u otra aeronave.

Nota: Toda notificación de evento de esta naturaleza, DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento.

Ref.: Anexo 13 OACI

- Las maniobras bruscas pueden ocurrir en tierra (maniobras de frenado fuerte, cambio rápido de dirección para evitar colisiones, etc.)

3. ARC: Contacto anormal con la pista

Notificación sobre un aterrizaje o despegue que involucre contacto anormal con la pista o superficie de aterrizaje.

- Incluyen eventos tales como aterrizajes duros/en exceso del peso máximo de aterrizaje, aterrizajes largos/con exceso de velocidad, aterrizajes desviados del centro de la pista, aterrizajes con viento de cola, contacto inicial con el suelo con la rueda de nariz, impacto de cola, e impactos de punta de ala/nacela.

Nota: DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento toda notificación de un evento comprendido en esta categoría cuando, como consecuencia del evento:

- **Cualquier persona a bordo de la aeronave sufriera lesiones mortales o graves, o hubiera sido golpeada por ésta o por alguna de sus partes desprendidas, o**
- **Alguna la aeronave sufriera daños que afectaran su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo hasta un nivel tal que para poder despacharla debe realizarse una reparación**

importante o el recambio del componente afectado.

Ref.: Anexo 13 OACI

4. ATM: ATM/CNS

Notificaciones que informan sobre temas de los servicios de gestión de tránsito aéreo (ATM) o de los servicios de comunicaciones, navegación, o vigilancia (CNS).

- Incluye fallo o degradación de instalaciones de Control de Tránsito Aéreo (ATC), equipos / sistemas, o de servicios de CNS, incluyendo planificación de los servicios, recursos humanos, procedimientos, políticas y estándares (interrupción del servicio NAVAID, falla del computador ATC, fallo del Radar y fallo del satélite de navegación).
- Incluye deficiencias, errores y/u omisiones en la ejecución de los servicios.
- Incluye instalaciones de infraestructura edilicia de la Torre de Control y ACCs.
- Las notificaciones no necesariamente deben involucrar a una aeronave.
- Excluye notificaciones de provisión de servicios de información meteorológica.

NOTA: ATM incluye todas las instalaciones, equipo, personal y procedimientos comprendidos en el suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo aprobado por el Estado.

5. BIRD: Impacto con aves (Bird strike)

Colisión o ingestión de aves en cualquier fase del vuelo.

Nota: DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento toda notificación de un evento comprendido en esta categoría cuando, como consecuencia del evento:

- **Cualquier persona a bordo de la aeronave sufriera lesiones mortales o graves, o hubiera sido golpeada por ésta o por alguna de sus partes desprendidas, o**
- **Alguna la aeronave sufriera daños que afectaran su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo hasta un nivel tal que para poder despacharla debe realizarse una reparación importante o el recambio del componente afectado.**

Ref.: Anexo 13 OACI

6. CABIN: Eventos de seguridad operacional en cabina de pasajeros

Notificaciones respecto a eventos en la cabina de pasajeros de aeronaves de transporte.

- Incluye eventos relacionados con el equipaje de mano, oxígeno suplementario, o el equipo de emergencia; la puesta en funcionamiento o despliegue inadvertido del equipo de emergencia o toboganes, emergencias médicas,
- Excluye turbulencia y otros eventos relacionados con el clima, que se encuentran bajo TURB, ICE, o WSTRW respectivamente.

7. CFIT: Vuelo controlado contra el terreno

Casi colisión en vuelo contra el terreno, agua, u obstáculo sin indicación de pérdida del control de la aeronave.

- Incluye cuasi colisiones con objetos que sobresalen de la superficie (torres, árboles, líneas de alta tensión, líneas telefónicas y antenas aéreas), tanto durante Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos (IMC) o Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual (VMC).
- Incluye casos en los que la tripulación se ve afectada por ilusiones ópticas (aproximaciones en condiciones de agujero negro) que hacen que la aeronave, volando bajo control, choque contra el

terreno, agua, u obstáculos.

- Incluye vuelos contra el terreno durante la fase de transición a vuelo hacia adelante (desde estacional o vertical).

Nota: Toda notificación de un evento comprendido en esta categoría DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento.

Ref.: Anexo 13 OACI

8. EVAC: Evacuación

Notificación sobre circunstancias en las que alguien sufre heridas durante una evacuación; se realiza una evacuación innecesaria; el equipo de evacuación no funciona como debiera; o la evacuación contribuye a la severidad del suceso.

- Incluye casos en los que alguna(s) persona(s) sufre(n) herida(s) durante la evacuación por una puerta de salida de emergencia o la puerta principal de la cabina.

Nota: Toda vez que una persona haya sufrido lesiones graves durante una evacuación de emergencia, la notificación de dicho evento DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento.

Ref.: Anexo 13 OACI

9. F-NI: Fuego/humo (sin impacto)

Notificación sobre fuego o humo en la aeronave, en vuelo o en tierra, que no es causado por un impacto.

- Incluye incendio debido a una explosión de combustible debido a una fuente de ignición accidental, incendio y humo debido a fallos o mal funcionamiento de un sistema o componente en la cabina de mando, en la cabina de pasajeros, o en el área de carga.

Nota: DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento toda notificación de un evento comprendido en esta categoría cuando, como consecuencia del evento:

- **Cualquier persona a bordo de la aeronave sufriera lesiones mortales o graves, o hubiera sido golpeada por ésta o por alguna de sus partes desprendidas, o**
- **Alguna la aeronave sufriera daños que afectaran su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo hasta un nivel tal que para poder despacharla debe realizarse una reparación importante o el recambio del componente afectado.**

Ref.: Anexo 13 OACI

10. FUEL: Relativo a combustible

Notificación relativa a la reducción o falta de potencia debido al agotamiento del combustible, falta/gestión del combustible, combustible contaminado/equivocado, o formación de hielo en el carburador.

-Incluye problemas relacionados con la planificación del combustible para vuelo por parte de la tripulación o el personal de despacho, que no son el resultado de fallos mecánicos.

11. GCOL: Colisión en tierra

Notificaciones sobre colisiones durante el rodaje hacia o desde una pista en uso.

- Incluye colisiones entre aeronaves, o aeronaves con personas, animales, vehículos en tierra, obstáculos, edificios, estructuras, etc. mientras la aeronave se encuentra en una superficie que no sea la pista

utilizada para aterrizar o designada para despegar.

Nota: DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento toda notificación de un evento comprendido en esta categoría cuando, como consecuencia del mismo:

- **Cualquier persona a bordo de la aeronave sufriera lesiones mortales o graves; o estando fuera de ella, hubiera sido golpeada por ésta o por alguna de sus partes desprendidas, o**
- **Alguna aeronave sufriera daños que afectaran su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo hasta un nivel tal que para poder despacharla debe realizarse una reparación importante o el recambio del componente afectado.**

Como orientación...

- **DEBEN remitirse a la JIAAC: Fallas estructurales, daños estructurales que producen la despresurización de la aeronave o impiden su presurización o la desintegración o separación de los motores.**
- **NO DEBEN remitirse a la JIAAC: El daño de radomos, capots o componentes del inversor (siempre que no hayan producido daños adicionales), así como tampoco a componentes de la aeronave que se encuentran comprendidos dentro de la Configuration Deviation List (CDL).**

Ref.: Anexo 13 OACI

12. ICE: Englamiento

Notificaciones sobre acumulación de nieve, hielo, lluvia congelante, o escarcha en las superficies de la aeronave, en cualquier fase del vuelo, que afectan de forma adversa al control o a la performance de la aeronave.

- Incluye acumulaciones que ocurren durante el vuelo o en tierra, formación de hielo en el parabrisas, que restringe la visibilidad, acumulación de hielo en los sensores, antenas y otras superficies externas, y acumulación de hielo en superficies externas, tales como las zonas delante de las tomas de los motores.
- Incluye servicios de descongelamiento en tierra
- Incluye deficiencias de los sistemas de descongelamiento de la aeronave y/o sus partes

13. LALT: Operaciones a baja altura

Notificaciones sobre casi colisión con obstáculos/objetos/terreno mientras se opera intencionadamente cerca de la superficie (excepto en las fases de despegue o aterrizaje).

- El término "Terreno" incluye: agua, vegetación, rocas, y otros elementos naturales que están o crecen en la tierra.
- Incluye demostración ostentosa, vuelo a baja altitud, acrobacias aéreas, vuelos turísticos, vuelos de demostración, inspección aérea, aplicación aérea y vuelo metiéndose intencionadamente bajo capas de nubes en condiciones de baja visibilidad.
- También incluye volar muy cerca de acantilados, montañas, dentro de cañones cerrados y vuelos similares donde la capacidad aerodinámica de la aeronave puede no ser suficiente para evitar el impacto.
- Incluye maniobras a baja altura mientras se busca un sitio de aterrizaje fuera de aeródromo.

14. LOC-G: Pérdida de control en tierra

Notificaciones sobre pérdida de control de la aeronave mientras la aeronave se encuentra en tierra.

- La pérdida de control puede ser debido a una pista o calle de rodaje contaminada (por ejemplo, con lluvia, nieve, hielo, nieve fangosa).



- Excluir esta categoría cuando un fallo es de tipo mecánico que hace a la aeronave incontrolable.
- También se incluyen aquí eventos de sobre balanceo dinámico y resonancia en tierra de aeronaves de alas giratorias cuando estas están tomando en laderas o en helisuperficies.

15. LOC-I: Pérdida de control en vuelo

Notificaciones sobre pérdida de control de la aeronave durante el vuelo.

- La pérdida de control puede ocurrir durante condiciones meteorológicas que conlleven a la operación con Reglas de Vuelo Instrumentales (IMC) o Visual (VMC).
- La pérdida de control durante el vuelo puede ocurrir como consecuencia de una maniobra deliberada (por ejemplo: prácticas de pérdida de sustentación/caída en barrena).
- Se incluyen aquí los sucesos que involucran la configuración de la aeronave (por ejemplo: flaps/bordes móviles de ala, sistemas de a bordo, etc.).

16. MAC: AIRPROX/cuasi colisión en el aire

Notificaciones sobre airprox, avisos ACAS, pérdidas de separación, así como casi colisiones entre aeronaves en vuelo.

- Incluye todo tipo de colisiones entre aeronaves mientras ambas aeronaves se encuentran en el aire.
- Se incluyen los sucesos relacionados tanto con separación dada por el control de tránsito aéreo, como separación mantenida por la tripulación.
- Aquí se incluyen alertas TCAS/ACAS.

Nota: Toda notificación de un evento comprendido en esta clasificación DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento, CON EXCEPCIÓN de aquellos en que el equipo TCAS/ACAS II de al menos una de las aeronaves haya emitido un Aviso de Resolución (RA) y se haya resuelto el conflicto de acuerdo con los procedimientos normalizados (SOP's) aplicables a estos casos. Este temperamento se basa en las siguientes consideraciones:

Según el Doc 4444 (PANS-ATM) de la OACI, para la categoría de evento AIRPROX debe tenerse en cuenta el RIESGO REAL evaluado del evento y no el RIESGO POTENCIAL que se podría evaluar. En otras palabras, debe considerarse el RIESGO después de tomar las acciones correspondientes para evitar las consecuencias potenciales del evento.

El TCAS/ACAS es una defensa cuyo objetivo es la prevención de eventos AIRPROX y/o su escalada hasta una colisión aérea. Por lo tanto, no se considerará que una notificación TCAS/ACAS informe sobre un INCIDENTE GRAVE de manera necesaria o automática, a menos que:

(a) la NARRATIVA DEL EVENTO INDIQUE EXPLÍCITAMENTE que se produjo una pérdida de separación entre aeronaves, o

(b) ante alguna duda, un análisis en mayor profundidad de las circunstancias del evento notificado genere como resultado la evidencia de una pérdida de separación o de circunstancias indicativas de una situación de serio deterioro en la seguridad operacional.

Las notificaciones de eventos en los que hubo un Aviso de Resolución (RA) y se procedió a la satisfactoria resolución del conflicto siguiendo Procedimientos Operativos Estandarizados (SOP's), serán tratados según los procedimientos habituales del PNSO.

Finalmente, cuando se tratare de Avisos TCAS/ACAS, solo se incorporarán a la Base de Datos del PNSO aquellos que correspondan a un Aviso de Resolución (RA).

Handwritten notes and signatures on the left side of the page, including the letters 'CP' and a large signature.



Ref.: OACI Anexo 13 y Doc. PANS-ATM (obtenido a través de Skybrary)

17. MED: Enfermedad o Lesión

Notificación en la que persona/s (pasajeros y/o tripulación) presentan enfermedad o lesiones
Incluye Tripulación no apta para operar debido a algún tipo de afectación en su salud, enfermedad o incapacidad temporal.

No incluye lesiones causadas como resultado de operaciones enmarcadas en: WSTRW, TURB y/o CABIN.

18. NAV: Error de Navegación

Notificación vinculada a error de navegación de una aeronave en vuelo o durante la operación en aeródromos.

Incluye errores de navegación lateral / vertical causada por uso inapropiado de los equipos de navegación o la programación del sistema de navegación de la aeronave.

Incurción dentro del espacio aéreo no asignado como resultado de navegación inapropiada, posicionamiento incierto, planeamiento no adecuado y/o falla en el cumplimiento de procedimientos antes del ingreso a espacio aéreo controlado.

No incluye desvíos a una ruta asignada como resultado de gradientes verticales de viento, extremas turbulencias, las que son clasificadas como WSTRW o TURB.

19. RAMP: Asistencia a la aeronave (handling)

Notificaciones sobre eventos durante (o como resultado de) las operaciones de asistencia en tierra a la aeronave (handling).

- Incluyen los sistemas/servicios para las operaciones de asistencia en tierra a la aeronave (handling), incluso servicios de abastecimiento de combustible.
- Incluye lesiones a personas causadas por impacto con la hélice/rotor/álabe, eventos en retroceso/retroceso con motor/remolque, o causados por el chorro del motor a reacción y estela de hélice/rotor durante la asistencia en tierra de la aeronave.
- Incluye todas las áreas de estacionamiento (rampa, puerta, área de amarre).
- No incluye los servicios en tierra de descongelamiento a la aeronave.

Nota: DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento toda notificación de un evento comprendido en esta categoría cuando, como consecuencia del mismo:

- **Cualquier persona a bordo de la aeronave sufriera lesiones mortales o graves; o estando fuera de ella, hubiera sido golpeada por ésta o por alguna de sus partes desprendidas, o**
- **Alguna aeronave sufriera daños que afectaran su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo hasta un nivel tal que para poder despacharla debe realizarse una reparación importante o el recambio del componente afectado.**

Como orientación...

DEBEN remitirse a la JIAAC: Daños estructurales que producen la despresurización de la aeronave o impiden su presurización, incendio o humo producido en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aún cuando el incendio haya sido apagado por agentes extintores.

NO DEBEN remitirse a la JIAAC: El daño de radomos, capots o componentes del inversor

Handwritten notes and signatures on the left margin, including the letters 'Cal' and a large signature.



(siempre que no hayan producido daños adicionales), así como tampoco a componentes de la aeronave que se encuentran comprendidos dentro de la Configuration Deviation List (CDL).

Tampoco deben remitirse los eventos que involucran trenes de aterrizaje siempre que la aeronave pueda ser despachada en condiciones de seguridad después de reparaciones menores o planchado para luego realizarle la reparación definitiva o cuando se realiza la inspección preventiva del tren luego del evento y no se encuentran daños importantes.

Ref.: Anexo 13 OACI

20. RE: Salida de pista

Notificaciones sobre salida de la superficie de la pista (lateral o por el final de la pista).

- La salida de la pista puede ser intencionada o no, por ejemplo, hacer un viraje deliberado para evitar una colisión, provocada por una incursión en la pista.
- Incluye los casos en que la aeronave abandona la pista, sin importar si la salida de la pista se dio como consecuencia de otro evento o no.

21. WILD: Incursión de animal en pista

Notificación sobre, avistaje (con o sin riesgo de colisión), o acción evasiva tomada por una aeronave para esquivar animales (terrestres, no aves) en el predio del aeródromo.

- Incluye encuentros con animales silvestres diferentes a choques con pájaros en una pista en uso, casos en los que la tripulación toma acciones evasivas que llevan a una colisión fuera de la pista o consecuencias de otro tipo (por ejemplo, fallo del tren de aterrizaje).
- Incluye deficiencias en los servicios de control de fauna.

Nota: DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento toda notificación de un evento comprendido en esta categoría cuando, como consecuencia del mismo:

- **Cualquier persona a bordo de la aeronave sufriera lesiones mortales o graves; o estando fuera de ella, hubiera sido golpeada por ésta o por alguna de sus partes desprendidas, o**
- **Alguna aeronave sufriera daños que afectaran su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo hasta un nivel tal que para poder despacharla debe realizarse una reparación importante o el recambio del componente afectado.**

Ref.: Anexo 13 OACI

22. RI: Incursión de aeronave, vehículo o persona en pista

Notificación sobre la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de las aeronaves.

23. SCF-NP: Falla o malfuncionamiento de un sistema o componente de la aeronave (no motor)

Notificación sobre la falla o malfuncionamiento de un sistema o componente de la aeronave que no pertenezca al motor (ni a su sistema de alimentación).

Notas de uso:

- Incluye fallas en los sistemas de programas de computadoras (software) y de bases de datos, partes o piezas no pertenecientes al grupo motor que se desprendan de una aeronave.
- Incluye todo tipo de fallos/malfuncionamiento, inclusive aquellos relacionados o causados por problemas de mantenimiento.



Nota: Si bien los eventos comprendidos en la presente categoría son procesados por medio del Sistema de Informes de Confiabilidad Mecánica requeridos por las RAAC Partes 121 y 135, todas aquellas notificaciones sobre eventos bajo esta categoría que se reciban a través del PNSO, serán cargados en el sistema, analizados caso por caso para determinar la eventual necesidad de accionar coordinado entre dependencias.

Como orientación...

En caso que el evento implique que la performance o las características de vuelo de la aeronave se vieran afectadas hasta un nivel tal que para poder despacharla deba realizarse una reparación importante o el recambio del componente afectado, la notificación de este evento DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento.

Ref.: RAAC 121 y 135 y Anexo 13 OACI

24. SCF-PP: Falla o malfuncionamiento del motor

Notificación sobre falla o malfuncionamiento de un sistema o componente de una aeronave perteneciente al motor y a su sistema de alimentación.

- Incluye fallas o malfuncionamiento de cualquiera de los siguientes: hélices, rotores, hélice/mecanismo principal de accionamiento del rotor, inversores de empuje y controles del motor, partes o piezas del grupo motor que se desprendan del mismo.
- Incluye todo tipo de fallos/malfuncionamiento, incluso aquellos relacionados con, o causados por, problemas de mantenimiento.

Nota: Si bien los eventos comprendidos en la presente categoría son procesados por medio del Sistema de Informes de Confiabilidad Mecánica requeridos por las RAAC Partes 121 y 135, todas aquellas notificaciones sobre eventos bajo esta categoría que se reciban a través del PNSO, serán cargados en el sistema, analizados caso por caso para determinar el responsable de su tratamiento y remitidos a esa dependencia la eventual necesidad de accionar coordinado entre dependencias. Como orientación...

En caso que el evento implique que la performance o las características de vuelo de la aeronave se vieran afectadas hasta un nivel tal que para poder despacharla deba realizarse una reparación importante o el recambio del componente afectado, la notificación de este evento DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento.

Ref.: RAAC 121 y 135 y Anexo 13 OACI.

25. TURB: Encuentro con turbulencia

Notificación sobre encuentro con turbulencia durante el vuelo

- Incluye encuentros con turbulencia en aire claro, ola de montaña, turbulencia mecánica, y/o asociada a nubes. Los encuentros con el vórtice de estela también se incluyen aquí. Incluye turbulencias encontradas por una aeronave mientras opera en las cercanías de edificios, estructuras y objetos
- No Incluye cizalladuras, ni tormentas eléctricas

26. UIMC: Vuelo no intencional en condiciones IMC

Notificación aplicable en circunstancias en que el piloto volaba en condiciones VMC (conforme definición Anexo 2 de la OACI) y por alguna razón se encontró inadvertidamente en condiciones IMC (Condiciones

Meteorológicas de Vuelo por Instrumento).

Aplica solamente cuando se pierden las condiciones visuales de vuelo.

Aplica solamente si el piloto no está habilitado y/o la aeronave no está equipada para volar en condiciones IMC.

Puede ser usado como precursor de CFIT, LOC-I o LALT.

27. USOS: Aterrizajes cortos/rebasando final de pista

Notificación sobre aterrizaje con contacto fuera de la superficie de la pista.

- Un aterrizaje corto o rebasando el final de la pista ocurre muy cerca de la pista/heliplataforma. También incluye aterrizajes a un lado de la pista y cualquier suceso donde el tren de aterrizaje hace contacto fuera de la superficie de la pista.

Nota: Toda notificación de un evento comprendido en esta categoría DEBE ser remitida a la JIAAC para su tratamiento.

Ref.: Anexo 13 OACI

28. WSTRW: Cizalladura y tormenta

Notificación sobre vuelo dentro de una gradiente transversal de la velocidad del viento (cizalladura) o una tormenta eléctrica.

- Incluye vuelos dentro de condiciones meteorológicas relacionadas con cizalladura o con una tormenta eléctrica, eventos en vuelo relacionados con granizo, con rayos, o con fuerte lluvia (no sólo durante una tormenta eléctrica).

29. UNK: Desconocido o indeterminado

La información en la notificación no es suficiente para categorizar el suceso.

Incluye las notificaciones donde la información provista no es suficiente para ser clasificada o se espera una ampliatoria para un mejor entendimiento y clasificación asertivo.

30. OTHR: Otros

Corresponde a esta categoría cualquier notificación que no está comprendida en alguna de las definidas.

- Incluye a Notificaciones que reportan deficiencias en: sistemas y/o equipamiento y/o provisión de servicios de información meteorológica.

MATRIZ DE COMPETENCIAS vs CATEGORIA ADREP DE LA NOTIFICACION

CATEG DE LA NOTIFICACION ECCAIR	ABRV ECCAIR	AREAS de FISCALIZACION			
		Primaria	Secundarias		
1	Aeródromo	ADRM	DGISA	-	-
2	Maniobra brusca	AMAN	DNSO	DNINA	DGISA
3	Contacto anormal con la pista	ARC	DNSO	DNINA	-
4	ATM/CNS	ATM	DNINA	-	-
5	Impacto con aves	BIRD	DGISA	-	-
6	Eventos de seguridad operacional en cabina de	CABIN	DNSO	-	-
7	Vuelo controlado contra el terreno	CFIT	DNSO	DNINA	-
8	Evacuación	EVAC	DNSO	-	-
9	Fuego/humo sin impacto	F-NI	DNSO	DGISA	-
10	Relativo a combustible	FUEL	DNSO	DGISA	-
11	Colisión en tierra	GCOL	DGISA	DNSO	DNINA
12	Engelaminento	ICE	DNSO	DNINA	DGISA
13	Operaciones a baja altura	LALT	DNSO	DNINA	-
14	Pérdida de control en tierra	LOC-G	DNSO	DGISA	-
15	Perdida de control en vuelo	LOC-I	DNSO	DNINA	-
16	AIRPROX/casi colisión/colisión en el aire	MAC	DNINA	DNSO	-
17	Enfermedad o Lesión	MED	DNSO	-	-
18	Error de Navegación	NAV	DNSO	DNINA	DGISA
19	Asistencia a la aeronave (handling)	RAMP	DGISA	DNSO	-
20	Salida de pista	RE	DNSO	DGISA	-
21	Incursión de animal en pista	WILD	DGISA	-	-
22	Incursión de aeronave, vehículo o persona en p	RI	DNINA	DGISA	DNSO
23	Fallo o malfuncionamiento de un sistema o con	SCF-NP	DNSO	-	-
24	Fallo o malfuncionamiento del motor	SCF-PP	DNSO	-	-
25	Encuentro con turbulencia	TURB	DNSO	DNINA	-
26	Vuelo en condiciones IMC no intencional	UIMC	DNSO	DNINA	-
27	Aterrizajes cortos/rebasando final de pista	USOS	DNSO	-	-
28	WSTRW: Cizalladura y tormenta	WSTRW	DNSO	DNINA	-
29	Desconocido o Indeterminado	UNK	-	-	-
30	Otros	OTH	-	-	-

Referencias:

-Todo suceso no encuadrado en las definiciones de accidente e incidente grave acorde al Anexo 13 de la OACI, es de competencia de las Direcciones de fiscalización de la ANAC.

DGISA: Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios. Corresponde a la fiscalización de los Servicios AGA

DNSO: Dirección Nacional de Seguridad Operacional. Corresponde a la fiscalización de las áreas de OPS/PEL/AIR.

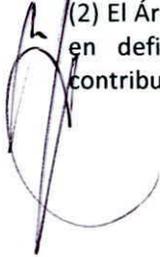
DNINA: Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea. Corresponde a la fiscalización de los a servicios ANS/CNS

Notas:

(1) La correspondencia entre Área de Fiscalización y Categoría de la Notificación queda establecida según el criterio en el que la potencial deficiencia/s provenga/n de sistemas fiscalizados por áreas / organismos indicados

(2) El Área de Fiscalización primaria, es la responsable directa que gestiona el seguimiento de la mitigación en deficiencias con origen multicausal. Las Áreas de Fiscalización Secundarias son responsable contribuyentes de la acción de mitigación que correspondiere.

al



DEFINICIONES COMPLEMENTARIAS

A. GENERALES

1. Peligro

Condición o un objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdidas de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita.

2. Riesgo de la seguridad operacional

Es la evaluación, expresada en términos de probabilidad y severidad, de las potenciales consecuencias de un peligro, tomando como referencia la peor situación previsible pero creíble.

3. Seguridad operacional:

Estado en el que el riesgo de lesiones a las personas o de daños a los bienes como consecuencia de las operaciones aeronáuticas se reduce al mínimo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos de seguridad operacional.

B. CLASES DE SUCESOS / EVENTOS

4. Accidente (ICAO Anexo 13)

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - hallarse en la aeronave; o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave; o
 - por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado; excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o
- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota. Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

5. Incidente Grave (ICAO Anexo 13)

Es un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota: La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

6. Incidente (ICAO Anexo 13)

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

7. Evento sin consecuencias evidentes

Evento relacionado con la seguridad operacional en el que sus consecuencias no se han evidenciado (consecuencias potenciales) y a los efectos de determinar la necesidad de acción de mitigación se le asigna un índice de riesgo.

8. No determinado

Se consideran a aquellos eventos que no cumplen con ningún criterio anterior (accidente, incidente, incidente grave o evento sin consecuencias evidentes), no se ha podido determinar la clase del evento o no es posible evaluar una potencial consecuencia en la seguridad operacional.

C. ESTADOS DE MITIGACION

Las siguientes categorías de estados de mitigación que conforman el sistema de clasificación de los estados de mitigación posibles, deben ser leídos teniendo en cuenta sus limitaciones y ventajas que a continuación detallamos:

- Cada categoría NO asigna ni deslinda responsabilidades a área/s u organismo/s con competencia, tanto del proveedor como fiscalizador. Es un indicador de la eficacia de la respuesta a las deficiencias reportadas.
- Cada categoría refleja el estado de mitigación de cada una de las deficiencias notificadas al PNSO, según lo informado por la/s área/s fiscalizadora/s involucrada/s en el control de dicha mitigación.
- Refieren a planes y/o acciones de mitigación consensuados, documentados, planificados, en marcha o concluidos.
- NO es un indicador del estado global del sistema aeronáutico en términos de Seguridad Operacional.

Handwritten signature and scribbles on the left side of the page.

CATEGORIA	DESCRIPCIÓN
A	No se ha recibido aún información relacionada con la/s acción/es de mitigación en curso
B	No requiere mitigación. El fiscalizador/proveedor del servicio no estima necesaria y/o



CATEGORIA	DESCRIPCIÓN
	factible una acción de mitigación.
C (*)	Acción/es de mitigación en curso. La notificación ha sido enviada al organismo fiscalizador competente, hay una acción/es de mitigación aprobada/s y en curso de implementación y están siendo monitoreados sus progresos por parte del área fiscalizadora.
D	Mitigación/es Completada. La mitigación en respuesta al tema de seguridad operacional notificado ha sido completada en su totalidad. Se considera mitigación completada cuando fueron materializadas / realizadas en el "terreno".

(*) Para propósitos del reporte de los progresos de mitigación el área de fiscalización deberá proveer en forma sintética y específica, los siguientes puntos:

- La o las organización/es responsable/s de ejecución de la/s acción/es de mitigación/es.
- Breve descripción de la/s acción/es de mitigación en curso.
- Fecha de ejecución del último hito del proceso de mitigación.

D. ÍNDICES DE RIESGO

9. Crítico

Evento clasificado de acuerdo con la taxonomía ADREP de ECCAIRS, que por la probabilidad de ocurrencia de la consecuencia y el potencial de la severidad de la consecuencia, indica atención urgente para su mitigación.

10. Moderado

Evento clasificado de acuerdo con la taxonomía ADREP de ECCAIRS, que por la probabilidad de ocurrencia de la consecuencia y el potencial de la severidad de la consecuencia, requiere atención prioritaria para su mitigación.

11. Aceptable

Evento clasificado de acuerdo con la taxonomía ADREP de ECCAIRS, que por la probabilidad de ocurrencia de la consecuencia y el potencial de la severidad de la consecuencia, indica que no se requieren acciones de mitigación.

Handwritten marks and signatures on the left side of the page, including a large 'u' and several scribbles.

Procedimiento Interno Complementario

Objetivo: establecer pautas para el tratamiento de eventos clasificado como Incidentes Graves, Incidentes o Eventos sin consecuencias evidentes en la seguridad operacional con Índice de Riesgo Crítico, que establezcan tiempos acotados para la definición de las acciones de mitigación con el objetivo de cumplir lo previsto por la Guía para Gestión interna de la información del PNSO.

Antecedentes:

La "Guía para Gestión interna de la información del PNSO" (aprobada según Resolución ANAC Nro 092/2013), en su párrafo 11 establece:

11. "...Las notificaciones que caen dentro de la categoría obligatoria son aquellas que relatan un evento y/o circunstancias de seguridad operacional que haya tenido o haya podido tener consecuencias sobre la seguridad operacional pero que no haya dado lugar a un accidente o incidente grave. Dado el potencial que estas notificaciones comportan, su derivación por la UPyCG a las Direcciones Nacionales/General con competencias sobre las cuestiones de seguridad operacional que pudiesen surgir de las notificaciones y su análisis será urgente e inmediato..."

Asimismo en el párrafo 18 establece:

18. "Cuando el análisis de una notificación de carácter obligatorio comporte información de gravedad y potencial de consecuencias inmediatas en la seguridad operacional, su seguimiento se efectuará en el mínimo tiempo estimado necesario, según el juicio experto de los especialistas involucrados, para la puesta en marcha de medidas correctoras..."

Se complementa el proceso con la siguiente secuencia de acciones:

18.1 La UPyCG recibe notificación y procede a análisis y clasificación inicial. En caso que resultare incidente o evento sin consecuencias evidentes en la seguridad operacional con Índice de Riesgo Crítico en los términos y definición del Anexo Nro 3 de la presente, se procederá conforme 18.2

18.2 La UPyCG remitirá la notificación despersonalizada dentro de las 24hs hábiles de recibida a la/s área/s de fiscalización (Direcciones Nacionales / Generales) competentes, basado en la clasificación ADREP resultante y al cuadro del Anexo Nro 2.

18.3 La/s área/s de fiscalización analizarán la notificación y aceptarán u observarán la clasificación ADREP y el IR asignado efectuada por el Analista UPyCG.

Dentro de las 48hs de recibida la notificación despersonalizada, la UPyCG y la/s áreas de fiscalización competentes deberán definir la clasificación ADREP y el IR definitivos.

Para el caso de eventos en los que el área de fiscalización evalúe que el IR de la notificación debe elevarse de moderado a crítico, el curso de acciones a seguir es equivalente al párrafo anterior.

18.4 La/s área/s de fiscalización competente/s definirán en el plazo de 30 días corridos las siguientes acciones:

-Definición e implementación de acciones tales como (pero no limitadas a): recabación de información complementaria, constataciones, entrevistas, etc.

-Identificación de la/s deficiencia/s o causas raíces y factores contributivos.

-Basado en lo anterior, identificación de la o las áreas responsables de la provisión del servicio donde la deficiencia ocurrió.

-Acordar la/s acción/es de control y/o mitigación que deberán llevarse a cabo por los proveedores de servicios, una vez formulada la factibilidad de la misma atendiendo a la disponibilidad de recursos.

-El tiempo máximo para su implementación total y definitiva.

-Formulación del plan de supervisión, monitoreo y vigilancia que la/s área/s fiscalización deban ejecutar para el control eficaz de las acciones acordadas.