



REPORTES OBLIGATORIOS EN LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA:

El propósito de este brochure es proporcionar orientación para procesar reportes de eventos obligatorios de ocurrencia respecto a los **Servicios de Navegación Aérea, identificando qué ocurrencias reportar y cómo reportarlas.**

De acuerdo al Capítulo 8 del Anexo 13 de la OACI donde se requiere que los Estados establezcan sistemas obligatorios de notificación de ocurrencias (incidentes) para facilitar la recopilación de información sobre deficiencias de seguridad operacional. Adicionalmente el RAD110, de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) requiere que los proveedores de servicios de aviación desarrollen y mantengan un proceso formal para recopilar, registrar, actuar y retroalimentar sobre los peligros en sus operaciones. Con miras a robustecer y mejorar la seguridad operacional del Estado, como parte de los

compromisos declarados en la Política de Seguridad Operacional del Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional que habla sobre *"alentar la recopilación, el análisis y el intercambio de información de seguridad operacional entre todas las organizaciones gubernamentales y proveedores de servicios pertinentes, asegurando que tal información se use sólo para propósitos de gestión de la seguridad operacional"*, para estos fines el IDAC ha desarrollado un sistema de notificación tanto obligatoria como voluntaria y/o confidencial, la diferencia de ambos tipos de reportes se describe a continuación.



REPORTE VOLUNTARIO Y/O CONFIDENCIAL

Son aquellos en donde se comete un error que compromete la Seguridad Operacional, o si se identifica una condición o situación de peligro que no depende de usted. Todas aquellas novedades que no se encuentren listadas, pero que a juicio del observador, pueden estar generando exposición a un riesgo.

REPORTE OBLIGATORIO

El Reporte Obligatorio es de imperativa aplicación por parte de todas las organizaciones que provean servicios a la aviación e involucra a todos los eventos que pongan en peligro o que, en caso de no ser corregidos, puedan poner en peligro a una aeronave o sus ocupantes.

Se realiza cuando se identifique un evento en el que los equipos, sistemas, procesos, procedimientos, factores humanos y demás componentes del sistema aeronáutico hayan fallado o se encuentren fuera de los parámetros de funcionamiento.

Los peligros a ser reportados por esta vía están incluidos en la Regulación Aeronáutica Dominicana.

El Reporte Obligatorio sólo puede referirse a los eventos de su propia organización, ya que

no es un mecanismo para presentar quejas o reclamos sobre los eventos acontecidos de otra organización o del sistema de aviación civil de nuestro país.

Los accidentes, incidentes graves e incidentes, tal como se encuentran definidos en el Anexo 13 son claros ejemplos de sucesos que deben ser reportados, bajo esta modalidad. A final de cuenta, estos reportes y sus investigaciones reconstruyen y analizan el evento, identificando factores contribuyentes y aquellos factores que pueden haber disminuido la(s) consecuencia(s) de la ocurrencia.

Lo anterior, a su vez sirve como insumo al **Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO)** para efectuar recomendaciones, estrategias de mitigación y medidas de mejora de seguridad operacional.

De acuerdo al uso de la taxonomía ADREP, las siguientes categorías son de incidencia a los Servicios de Tránsito Aéreo ya sea directa o indirectamente, es importante recalcar que este listado no es exclusivo, ya que es descrito para fines de ilustración.

1. ATM/CNS (ATM): Gestión del tráfico aéreo /Comunicación, Navegación y Vigilancia.

Sucesos que incluyen temas de gestión de tránsito aéreo (ATM) o servicios de comunicaciones, navegación, o vigilancia (CNS).

Algunos ejemplos que podremos citar:

- Falla /degradación de instalaciones / personal del Control de Tránsito Aéreo (ATC), falla /degradación de servicios de CNS, procedimientos, políticas, y normas.
- Los ejemplos incluyen, interrupción del servicio NAVAID, error del servicio NAVAID, error del controlador, error del Supervisor, falla del computador ATC, falla del Radar, y falla del satélite de navegación.
- ATM incluye todas las instalaciones, equipo,

personal y procedimientos comprendidos en el suministro del Servicio de Tránsito Aéreo aprobado por el Estado.

- Falla o mal funcionamiento de equipo medidor de distancias (DME).
- Falla o mal funcionamiento de radar
- Falla o mal funcionamiento del radiofaro omnidireccional (VOR).

Nota: Los Sucesos no necesariamente involucran a una aeronave.

- ### 2. MAC: airprox/alerta TCAS/pérdida de separación/cuasi colisiones en el aire/ colisiones en el aire.
- Airprox, alertas TCAS, pérdida de separación así como cuasi colisiones o colisiones entre aeronaves en vuelo.





Estas mejoras pueden ser:

- Mejoras del espacio aéreo y del aeropuerto,
- Sistemas adicionales de comunicación, navegación y vigilancia y / o automatización. Sistemas,
- Personal adicional, o
- Otros cambios que mejoran la seguridad.

Enlistaremos algunos ejemplos de aquellos eventos que son de carácter obligatorio para los

Proveedores de Servicios de Navegación Aérea.

Es responsabilidad de todos los miembros de la organización reporten los siguientes sucesos de los que la organización como tal tenga incidencia ya sea por participación directa u observación.

Algunos ejemplos que podremos citar:

- Todas las colisiones entre aeronaves mientras ambas estén en vuelo.
- Sucesos relacionados con la separación, causados tanto por ATC como por la tripulación de vuelo.
- Informes AIRPROX
- Alertas TCAS/ACAS genuinas

No incluye:

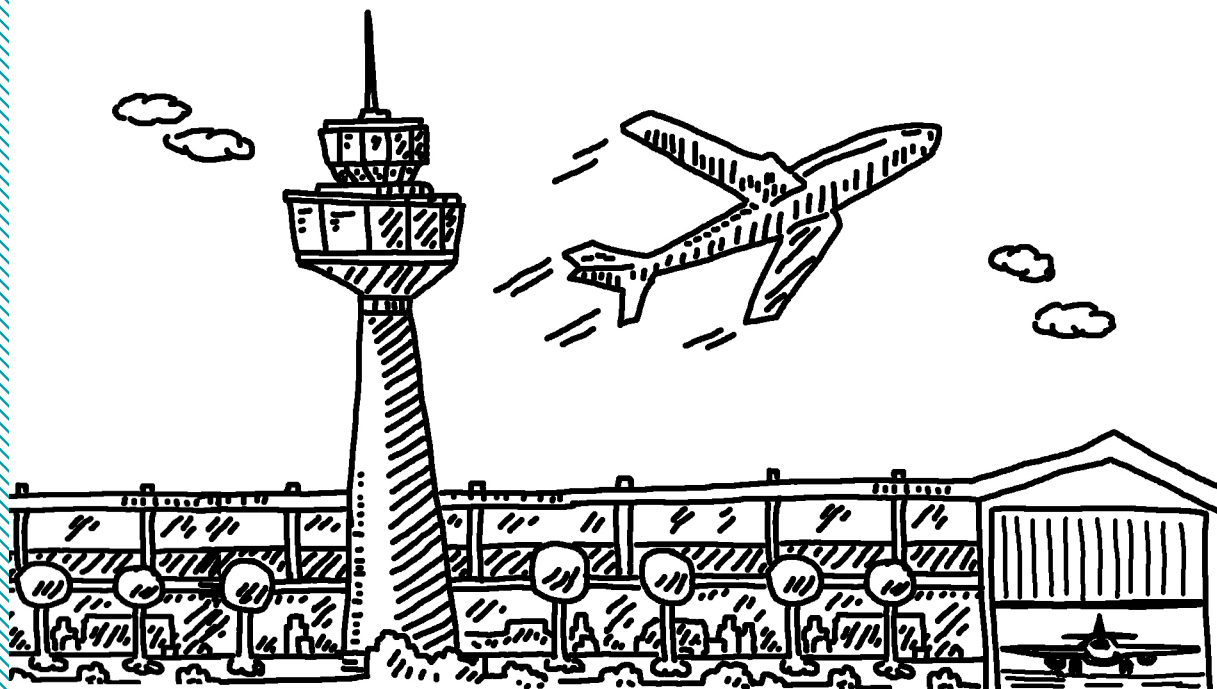
- Alertas TCAS/ACAS falsas causadas por un mal funcionamiento del equipo, las cuales se codifican como SCF-NP.
- Pérdidas de separación con al menos una aeronave en tierra.

3. GCOL: Colisión en tierra

Colisión durante el rodaje hacia o desde una pista en uso.

Algunos ejemplos que podremos citar:

- Incluye colisiones con una aeronave, persona, vehículo en tierra, obstáculo, edificio, estructura, etc. mientras se encuentra en una superficie que no sea la pista utilizada para aterrizar o designada para despegar
- Se excluyen de esta categoría las colisiones en tierra que resultan de eventos categorizados bajo Incursión en Pista (RI)



4. RI: Incursión en pista

Cualquier suceso en un aeródromo que incluya la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de (una) aeronaves.

Algunos ejemplos que podremos citar:

- De los procedimientos para los servicios de navegación aérea gestión del tránsito aéreo (DOC 4444 de la OACI) y Manual para la prevención de incursiones en la pista (DOC 9870 de la OACI), incluido por primera vez en abril de 2004.
- Se excluyen los lugares naturales o no habilitados para el aterrizaje. - Se excluyen sucesos relacionados con la presencia de animales o pájaros en la pista, los cuales se codifican como Fauna (WILD) o Pájaro (BIRD).

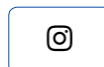
En nuestro país los reportes de eventos obligatorios deben reportarse en el SIAGA, que es el sistema integral automatizado de gestión por sus siglas, para los fines el módulo del PEGSO

ha denominado estos reportes como SIAGA-REO. Es importante que los eventos obligatorios a reportar, en la sección correspondiente a "Descripción del evento", en el formulario correspondiente sea lo más específica y de ser posible adjuntar cualquier evidencia o documento de soporte. Esto permitirá tener una mejor comprensión de lo sucedido. Por otro lado es importante no obviar que los datos suministrados en los reportes deberán tener criterios tales como precisión, oportunidad, relevancia y comprensibilidad.

En conclusión los reportes de eventos obligatorios tienen como objeto el de asegurar que el IDAC sean informado oportunamente de incidentes y sucesos potencialmente peligrosos, de manera que se garantice que las lecciones aprendidas de estos sucesos sean traducidas a mejoras en todo nuestro sistema de aviación civil.

Avenida México, esq. 30 de Marzo,
Santo Domingo, República Dominicana.

Tel.: (809) 274-4322



Síguenos en: **IDACRD**

Visítanos: www.idac.gob.do