

**DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA**

RESOLUCIÓN

559 - 2022

Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" **29 NOV. 2022**

VISTO: Las consultas efectuadas por la Dirección de Circulación Aérea en referencia a la interpretación y aplicación de ciertas normas y procedimientos correspondientes al LAR 91 y AIP Uruguay.

RESULTANDO: I) Que oportunamente la Dirección de Circulación Aérea efectuó la consulta al Director Nacional acerca de e la interpretación sobre la vigencia y aplicación práctica de determinada normativa.

II) Que se plantearon dudas sobre la aplicación de los mínimos de despegue publicados en la AIP para determinados aeródromos luego de la primera publicación del LAR 91

III) Que se solicitaron aclaraciones en cuanto al techo de nubes para otorgar autorizaciones de VFR especial.

IV) Que se solicitaron directivas concretas en cuanto a la autorización y el alcance de las aproximaciones instrumentales que se soliciten cuando se encuentren reportadas condiciones meteorológica marginales por debajo de los mínimos publicados.

V) Que a fin de evacuar las referidas dudas oportunamente se publicó la Resolución DINACIA N° 187-2016 de 21 de abril de 2016.

VI) Que fueron publicadas nuevas versiones del LAR 91 (LAR 91.160 Mínimos Meteorológicos para VFR Especial.)

CONSIDERANDO: I) Que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica es la autoridad aeronáutica y la responsable en materia de Seguridad Operacional de acuerdo a lo establecido en las leyes y en

los reglamentos en vigencia, estando a cargo de la supervisión y control de toda la actividad aeronáutica en la República.

II) Que además la DINACIA es responsable de publicar y difundir las reglamentaciones, resoluciones, instructivos, circulares y en general toda norma o información aeronáutica relativa a la seguridad operacional.

III) Que se realizaron varias reuniones de coordinación entre la Dirección de Seguridad Operacional, la Dirección de Circulación Aérea y algunos usuarios de la industria (aviación general), surgiendo que era conveniente revisar y actualizar el contenido de la Resolución N°187/2016.

ATENCIÓN: A lo precedentemente expuesto y a lo dispuesto en el Art. 4 de la ley 18619 de Seguridad Operacional de 23 de octubre de 2009 y LAR 91

**EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA**

RESUELVE

1. Con carácter general, toda persona que realice actividades de cualquier naturaleza, cuando entienda que una norma internacional, ley o reglamento dispone algo distinto a la información de carácter técnico publicada en la A.I.P.- por estrictas razones de SEGURIDAD OPERACIONAL - aplicará lo indicado en la A.I.P. -hasta tanto la misma sea modificada- e inmediatamente informará por escrito sobre la discrepancia a la DINACIA.
2. En tanto que la redacción del "LAR 91.160 Mínimos Meteorológicos para Vuelo VFR ESPECIAL" no establece a texto expreso un techo mínimo de nubes, para nuestro país, se autorizarán vuelos VFR especiales cuando el techo de nubes sea de 800 ft o superior.
3. No se autorizarán vuelos VFR especiales cuando se trate de misiones de instrucción y/o entrenamiento.
4. En virtud que los valores de techo y visibilidad que en un momento dado se reporten para un aeródromo pueden tener un valor diferente a la visibilidad informada por los ATS en base a los valores obtenidos por el proveedor de servicios meteorológicos INUMET (METAR, SPECI, RVR, etc), debe

considerarse la posibilidad que la visibilidad de vuelo al alcanzar los mínimos para la aproximación sea diferente. Por tanto, corresponde al piloto al mando evaluar las condiciones para operar, sin que esto presuponga conflicto de credibilidad con lo reportado por el controlador.

En estos casos, los servicios de tránsito aéreo, autorizarán la aproximación y el aterrizaje teniendo en cuenta UNICAMENTE el tránsito y obstáculos conocidos.

5. Es responsabilidad del piloto la observación y cumplimiento de los procedimientos de acuerdo con los mínimos meteorológicos.
6. La responsabilidad de los Servicios de Tránsito Aéreo es informar el techo y visibilidad de acuerdo al reporte oficial de INUMET, el piloto al mando es quien deberá de tomar la decisión final de continuar o no con un procediendo según los valores de visibilidad en vuelo.
7. No son de responsabilidad de los ATS las posibles consecuencias emanadas de las decisiones del piloto al mando.
8. La dirección de Circulación Aérea incluirá en el manual operativo de los controladores aéreos el contenido de la presente resolución.
9. Derógase la Resolución DINACIA N° 187-2016 de 21 de abril de 2016
10. Pase al AIS para la publicación en la AIP de los numerales 1, 2 y 3 de la presente Resolución.
11. Pase a al Dirección de Circulación Aérea y a la Dirección de Seguridad Operacional par la máxima difusión.
12. Pase a Anta para trazabilidad, registro y publicación. Publíquese en el sitio web de la DINACIA.
13. Cumplido por la oficina Reguladora de Trámites. Archívese.

EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA.

BRIG. GRAL. (Av.)

GAETANO BATTAGLIESE PALLADINO

