



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

GTE/14 — NE/02

07/11/14

Décimo Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/14)

Ciudad de México, México, 1 – 5 de diciembre de 2014

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Lecciones aprendidas por los Estados CAR/SAM para reducir el número de los sucesos de Gran desviación de altura (LHD)

PROPUESTA DE MEJORES PRÁCTICAS PARA UNA VALIDACIÓN MÁS EFECTIVA DE LOS SUCESOS LHD DURANTE LA REALIZACIÓN DE LAS TELECONFERENCIAS

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO	
El propósito de esta Nota de Estudio es presentar a la Reunión las medidas implementadas por Cuba para facilitar el proceso de validación durante las teleconferencias.	
Acción:	Párrafo 6
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe Final Décimo Tercera Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/13), Lima, Perú, 9-13 de septiembre de 2013• Reunión de Puntos Focales CARSAMMA, Río de Janeiro, Brasil, 11-13 de agosto de 2014

1. Introducción

1.1 Durante la Reunión del GTE/13 se analizaron las actividades desarrolladas por la Agencia de Monitoreo de las Regiones CAR/SAM (CARSAMMA), entre otras, aquellas vinculadas con la revisión de los parámetros de análisis para la validación de una Gran desviación de altura (LHD) y se examinaron grandes desviaciones de altitud que aún no se habían validado. Igualmente en la Reunión de Puntos Focales CARSAMMA, efectuada en Río de Janeiro, Brasil en agosto de 2014, se abordaron temas relacionados con el empleo de los datos y la guía de llenado de los LHD. En ambos se coincidió sobre las causas y factores que contribuyen a que los formularios de los LHD enviados por algunos Estados no tienen la información y calidad requerida, de manera que los análisis aún no arrojan el resultado esperado durante su validación, motivando éstos que no se pueden validar en la cantidad necesaria y este proceso se extienda de un año hacia otro

1.2 En la Reunión de Puntos Focales CARSAMMA, la Oficina Regional SAM de la OACI solicitó de Cuba que presentara en GTE/14 notas de estudio con los resultados de la gestión en estos aspectos, las medidas de mitigación implementadas, así como los resultados obtenidos en la reducción de la ocurrencia y gravedad de los eventos LHD.

2. Análisis

2.1 Durante el desarrollo de las teleconferencias, se aprecia que varios LHD enviados por algunos Estados o Proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) no se analizan y validan internamente previo a su envío a CARSAMMA para lograr el resultado esperado. Además la casilla 21 del formulario F4 carece de los datos e información necesarios, motivando que se alargue de forma innecesaria el desarrollo del citado fórum de análisis y validación.

2.2 Algunos Estados reportan los LHD a CARSAMMA, pero no notifican a las dependencias o la autoridad aeronáutica del Estado de la FIR involucrada en el mismo, lo que motiva que ésta ya no tenga posibilidad de acudir a sus registros de información y evidencias que se guardan por algunos plazos de tiempo en los sistemas automatizados y se pueda efectuar la investigación del suceso, viéndose CARSAMMA en la necesidad de completar un proceso con falta de datos. Lo anterior impide a la FIR involucrada la identificación de fallas latentes y la toma de medidas de mitigación.

2.3 A lo anterior se suma que la planificación de las teleconferencias no se informa a los Puntos focales (PoCs) con antelación suficiente lo cual afecta la participación de los mismos, ya sea no participando o abandonando la teleconferencia antes de que finalice, porque ya tienen comprometido su tiempo con tareas propias de su organización planificadas desde inicios de año. Si durante la ausencia de algún PoCs coincide con que se analiza un suceso en el que está involucrado, entonces el peligro de validar algo para lo cual no se cuenta con toda la información aumenta significativamente y los involucrados no puedan tomar medidas para mitigar los peligros asociados al mismo.

2.4 El envío por CARSAMMA de la base de datos con los reportes LHD a validar en las teleconferencias con muy poco tiempo de antelación influye en que no exista una buena preparación previa antes de la discusión y validación.

2.5 No existe un procedimiento por el cual se tracen los lineamientos para la realización de las teleconferencias y las obligaciones de cada uno de los participantes, de modo que las mismas puedan transcurrir en plazos de tiempo razonables y se avance en la validación de los LHD que se presentan. Igualmente es común la ausencia reiterada de varios Estados o ANSP, lo cual impide la validación correcta de los reportes LHD que les competen.

3. Medidas implementadas

3.1 Tomando en consideración lo anterior Cuba adoptó un grupo de medidas que se relacionan a continuación.

- Los Supervisores del Centro de Control de La Habana, están obligados, al recibir la notificación del controlador del sector donde ocurrió el LHD, a contactar con su homólogo de la FIR adyacente e intercambiar al respecto, para que ambos conozcan de la ocurrencia del mismo y se pueda realizar un proceso de análisis con la mayor cantidad de datos y evidencias de ambos.

- Posterior a ello, si como resultado del análisis previo, se observa que hay una responsabilidad del operador de la aeronave, entonces se envía la información lo más rápido posible a la autoridad aeronáutica para que ésta notifique al mismo y que pueda realizar la investigación y generalización del LHD con los pilotos de la línea aérea, utilizando los datos de los sistemas de las aeronaves o sus registros.
- Como resultado de lo anterior posterior a la realización del evento de PoCs, se han notificado a los operadores responsables del LHD en varias ocasiones.
- Se coordinó con el representante de la IATA, para incluirlo como destinatario de las notificaciones que se realizan a los operadores, de modo que exista una segunda vía para hacerlo llegar a quien corresponda y lograr una efectividad en el objetivo propuesto.
- Se decidió por el ANSP, realizar un proceso de análisis y validación antes de enviar el mismo a la CARSAMMA, que por lo general se realiza mensualmente en el Subcomité de seguridad operacional con la presencia de un representante de la Autoridad Aeronáutica.
- Se completó un registro, en manos de los PoCs de la FIR Habana, con los datos de los encargados del intercambio de la información en las FIRs adyacentes a la nuestra.
- Se elaboró un procedimiento de calidad por el ANSP, donde se establecen con claridad todos los pasos a seguir para la recepción, análisis, validación y envío al PoCs de la Autoridad Aeronáutica para su posterior envío a la CARSAMMA, en el que se evitan algunos de los problemas identificados en 2.1 a 2.5 del Análisis de la presente NE.
- Los PoCs, al concluir el mes, envían a sus homólogos de las FIRs adyacentes mensajes contentivos de los LHD en los que estuvieron involucrados, así como alguna solicitud relacionada con los mismos.
- Se ha establecido el alcance de las facultades de ambos PoCs, de manera que uno no interfiera en las funciones del otro. En los casos que exista necesidad de intercambio con CARSAMMA, sobre algún LHD, ambos intercambian, evalúan sus puntos de vista y emiten una consideración con unidad de criterios.
- Se imparten generalizaciones de los eventos vinculados con los operadores de nuestro país y se les mantiene al tanto de los resultados de estas reuniones en la región.

4. Resultados obtenidos

- Una disminución de los sucesos en la FIR, imputables a la FIR Habana, sobre todo del tipo E2.
- Aumento de la coordinación e intercambio de información sobre los LHD entre la FIR Habana y las adyacentes, fundamentalmente con CENAMER.
- LHD informados a CARSAMMA, con datos veraces e información con evidencias para su fundamentación y capacidad de presentación para aclarar cualquier duda relacionada con el mismo, tanto a la agencia de monitoreo, ANSP o Autoridad Aeronáutica de la FIR encargada u operador involucrado.
- En algunos casos las respuestas de los operadores notificados, según el caso, son expeditas, lo que facilita la adopción de alguna medida por parte nuestra, si fuera necesario o colaborar con el intercambio de alguna información o documento regulatorio de nuestro Estado.

- Que la IATA colabore en el proceso de notificación y búsqueda de información para la investigación de determinado suceso.
- Intercambios iniciales con PoCs de FIRs adyacentes que no conocíamos y no lo habían hecho con anterioridad, fundamentalmente con los de Estados Unidos y Jamaica.
- Se ha logrado que los controladores y supervisores del Centro de Control de La Habana, realicen mayor cantidad de notificaciones, en específico las diferentes al tipo E y las que ocurren dentro de la FIR Habana.
- Se logra una mayor conciencia por parte de los operadores nacionales que contribuye a la mejora de sus desempeños.

5. Conclusiones

5.1 La adopción e implementación de medidas para hacer más efectivo el proceso de análisis y validación de los LHD en los que se encuentra involucrada la FIR Habana ha contribuido de manera decisiva en lograr avances en esta área en la que nuestra región aún tiene problemas y que estamos en la obligación de mitigar, comenzando por los ANSP, las Autoridades Aeronáuticas de los Estados y concluyendo en los operadores aéreos, para lograr disminuir la ocurrencia de los mismos y que el TLS se encuentre en los valores apropiados.

5.2 Conjuntamente con estas medidas de carácter técnico, se mantendrán las acciones de capacitación e información sobre el tema LHD para todo el personal involucrado, toda vez que se tiene la convicción de que, para mantener los índices de la Seguridad Operacional, el ser humano es el eslabón decisivo y su conocimiento, motivación y disposición son los aspectos de los que depende la seguridad de las operaciones aéreas.

6. Acción sugerida

- a) Revisar el contenido de esta Nota de Estudio;
- b) Establecer una planificación anual, por la RMA correspondiente, de la cantidad de teleconferencias a realizar por meses y posteriormente puntualizar su realización, al menos con uno o dos meses de antelación.
- c) Que se elabore con las consideraciones de esta NE y la participación del resto de los Estados, por la RMA correspondiente, un procedimiento para la ejecución de las teleconferencias, contentivo de las normas para la realización de las mismas, su planificación, duración y las cuestiones que posibiliten su organización, realización y resultados esperados.
- d) Que la RMA correspondiente notifique debidamente a las Oficinas NACC y SAM sobre aquellos Estados o ANSP que incumplen con los plazos de envío de los LHD, la calidad de los mismos, así como de la ausencia reiterada a las teleconferencias y reuniones del GTE.
- e) Que no sea conclusivo el proceso de validación de un LHD, si la RMA no tiene evidencias del intercambio de información entre las FIRs involucradas.