



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/14 — NI/05
26/11/14

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 LHD

**MEDIDAS DE ACCIÓN MITIGADORAS PARA REPORTES LHD
EN EL ATLÁNTICO SUR**

(Presentada por Argentina)

RESUMEN EJECUTIVO

El propósito de esta nota informativa es presentar a la Reunión los pasos y medidas adoptados por Argentina a efecto de enfrentar el incremento en la cantidad de reportes LHD relacionados con los vuelos efectuados en el espacio aéreo sobre el Atlántico Sur.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Reunión GTE/13 (Ciudad de Lima, Perú, 09 al 13 de setiembre de 2013)• Informe de la Reunión SAT/19 (Ciudad de Buenos Aires, Argentina, 06 al 08 de agosto de 2014)

1. Introducción

1.1 En el transcurso del último año, una serie de hechos y/o circunstancias ha contribuido a que la prestación de los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo sobre el Atlántico Sur presente una serie de condicionantes que repercuten en el nivel de riesgo sobre la seguridad operacional.

1.2 Las cuatro (4) FIRs involucradas (Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Montevideo y Atlántico) tienen clasificado a su espacio aéreo Oceánico como clase G, es decir, en dicho espacio no se proporciona separación entre aeronaves, se brinda Servicio de Información de vuelo y Alerta, y para los tránsitos IFR se requiere la comunicación permanente en ambos sentidos.

1.3 El volumen de tránsito aéreo es extremadamente bajo (entre 20/30 movimientos mensuales promedio para las FIR Ezeiza y Comodoro Rivadavia).

1.4 A las características particulares de este espacio aéreo deben sumarse:

- a) la implantación del Área de Rutas RNAV Aleatorias en el Océano Atlántico (AORRA), que contempla la selección de las trayectorias de vuelo más convenientes por parte de las aeronaves;
- b) la ausencia de equipos de comunicación HF para el enlace con las aeronaves por parte de la FIR Montevideo (ADS-C/CPDLC está en proceso de implementación) y la baja confiabilidad del equipamiento HF en general;
- c) las permanentes omisiones de información (mensajes DEP – EST – CPL) por parte de la Unidad ATS de Monte Agradable respecto a aeronaves que transitan desde las Islas Malvinas, las cuales constituyen incumplimientos del punto III 2) de la Declaración Conjunta entre los Gobiernos de la Argentina y el Reino Unido del 25 de setiembre de 1991 y de la Carta de Acuerdo Operacional entre el ACC Comodoro Rivadavia y la Unidad de Tránsito Aéreo del Aeródromo Monte Agradable (Islas Malvinas), lo que produce una brecha en la cadena de coordinación necesaria entre todas las FIR involucradas; y
- d) la ausencia de comunicaciones por parte de algunas tripulaciones de vuelo en el ingreso y sobrevuelo de las FIRs Comodoro Rivadavia y Ezeiza.

1.5 Este conjunto de circunstancias han llevado a que la prestación del servicio se vuelva irregular por cuanto en ocasiones resulta difícil realizar la estima de paso de un tránsito de una FIR a otra y hasta incluso tener conocimiento de la existencia del mismo.

1.6 Todo esto trajo aparejado que a lo largo del año 2013 Montevideo efectuara treinta y cinco (35) reportes LHD a la FIR Ezeiza por falta de transferencias de vuelos despegados de las Islas Malvinas, lo que motivó que en el Informe Final del GTE/13 se instara a las administraciones de Argentina y Uruguay a redoblar los esfuerzos para reducir sustancialmente los reportes LHD en el Atlántico Sur.

1.7 Asimismo, la Reunión SAT/19 adoptó la Conclusión SAT/19-10 en la que expresó su preocupación por el tránsito aéreo desconocido y el incremento en la cantidad de reportes LHD en el espacio aéreo del Atlántico Sur, debido a la falta de coordinación e información de los vuelos provenientes de o dirigidos hacia las Islas Malvinas y recordó la necesidad de que todas las unidades ATS intervinientes proporcionen la información a sus respectivos ACC, de conformidad con los entendimientos internacionales vigentes (entre ellos, las Cartas de Acuerdo Operacional) y las regulaciones y procedimientos aplicables de la OACI, con el objeto de mejorar la coordinación entre las FIRs intervinientes.

2. Análisis

2.1 Como primer paso en la investigación de esta problemática, se efectuaron sendas visitas a Comodoro Rivadavia y Ezeiza donde se constataron, además de lo detallado anteriormente en 1.3, las siguientes novedades:

- a) insuficiente conocimiento por parte del personal de las implicancias de lo que el concepto de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) tiene en el marco de la seguridad operacional en espacio RVSM; y
- b) deficiencias en la coordinación entre las dependencias ATS (Monte Agradable - Comodoro Rivadavia – Ezeiza y Montevideo).

2.2 En otro orden, el flujo de información relacionado con los reportes LHD efectuados por los FIRs adyacentes a la Argentina era deficiente, lo que derivaba en el conocimiento efectivo de los eventos varios meses después de realizados los mismos, por lo que se imposibilitaba el debido proceso de investigación y la correspondiente adopción de acciones mitigadoras.

2.3 Ante este complejo cuadro de situación, se adoptaron medidas para el corto y el mediano plazo tendientes a mitigar las brechas detectadas, abarcando aspectos de las áreas normativa, de procedimiento y tecnológica, entre las que se pueden mencionar:

- a) Capacitación del personal de ambos ACC en el tema Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) y en sus implicancias en el marco de la seguridad operacional en espacio RVSM.
- b) Elaboración, distribución y difusión de una Circular Operativa en los ACC Comodoro Rivadavia y Ezeiza, estableciendo un procedimiento y los canales de comunicación adecuados para efectuar las coordinaciones entre estas dependencias y de ellas con los FIR Montevideo y Atlántico.
- c) Realización de una teleconferencia específica entre los países involucrados (Brasil, Uruguay y Argentina) con el objeto de establecer una metodología de análisis de los LHD considerando las peculiaridades del espacio aéreo sobre el Atlántico Sur.
- d) Confección y distribución de un Instructivo para el personal de Comodoro Rivadavia y Ezeiza con las conclusiones alcanzadas en la teleconferencia mencionada en c).
- e) Establecimiento de un canal de coordinación permanente con el punto focal de Montevideo a efecto de canalizar los requerimientos de información y la notificación de cualquier inconveniente detectado por cualquiera de los interesados.
- f) Planificación para una futura adecuación del espacio aéreo oceánico de la República Argentina unificando el servicio en un único sector.
- g) Realización de pruebas pre operacionales del Sistema de Vigilancia Dependiente Automática – por Contrato (ADS – C) / Comunicación Controlador Piloto por Enlace de Datos (CPDLC) a efecto de su utilización para el enlace con aquellas aeronaves que dispongan de dicho sistema a bordo.

3. Conclusiones

3.1 Si bien una parte de las medidas mitigadoras detalladas más arriba han terminado de ser implementadas en los últimos meses, situación que imposibilita en parte tener indicadores que permitan cuantificar la efectiva reducción de reportes LHD a alcanzar, a la fecha, de los informes efectuados durante los meses de setiembre y octubre de 2014, se aprecia que los mismos se limitan exclusivamente a tres (3) vuelos que, sin haber sido previamente coordinados por el CTR Monte Agradable, no han establecido la comunicación requerida en HF con los FIRs de jurisdicción.

3.2 Esta situación, si bien continúa representando un riesgo para la seguridad operacional en el espacio aéreo sobre el Atlántico Sur, resulta comparativamente menor si se tienen en cuenta los cerca de cuarenta (40) reportes efectuados durante el primer semestre de 2014 por los FIRs Montevideo, Ezeiza y Comodoro Rivadavia, cantidad que se duplica si se toman en cuenta los reportes efectuados por la FIR Atlántico.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a tomar conocimiento de la presente nota informativa.