

# GTE/14-MEXICO

ECUADOR

PREPARADO POR  
JOSE ARIAS HART

# ANTECEDENTES

**OCTUBRE 2013**

220 REPORTEES

- PROMEDIO DE 22 REPORTEES MENSUALES

**NOVIEMBRE Y DICIEMBRE**

11 REPORTEES

- REDUCCION DEL 75%

**SEPTBRE 2014 REUNION EN RIO**

- CAPACITACION.
- CONCIENCIA DEL PROBLEMA DE ECUADOR
- DESPUES DE BRASIL, ECUADOR RECIBE LA INFORMACION-2014.

# ACCIONES PRELIMINARES

## ESTADISTICAS DE ENERO A AGOSTO 2014

- INFORMACION ENVIADA POR CARSAMMA
- 3 FIRs ADYACENTES

## INVESTIGACION

- IDENTIFICAR LOS INVOLUCRADOS
- ENTREVISTA CON LOS INVOLUCRADOS

# ERRORES EN EL CICLO DE COORDINACION-2014

ACTIVIDAD	CANTIDAD	%	OBSERVACIONES
MEDIA MENSUAL	11	100%	
MEDIA DE REPORTE DE BOGOTA CONTROL	8	73%	
MEDIA DE REPORTE DE LIMA CONTROL	2	18%	
MEDIA DE REPORTE DE CENAMER	1	9%	

# ESTADISTICAS

UGUPI	ENSOL	BOKAN	MOXAS	TOTAL
22	13	5	3	43/59 (73%)
37,9	22,4	8,62	5,17	100%

# ERRORES DEL CICLO DE COORDINACION

ERRORES	CANTIDAD	%
OMISION EN LA REVISION DE ESTIMADOS	22	37.3
OMISION EN LA REVISION DE CAMBIO DE RUTA	14	23.08
OMISION EN LA TRANSFERENCIA	10	17
OMISION EN LA REVISION DE FL	7	11.9
OMISION DE LA PALABRA "EN ASCENSO"	6	10
TOTAL DE REPORTEES	59	100

# PLAN DE ACCION

- Determinar las causas más comunes en la detección de errores de coordinación (Revisión de FLs, de estimados, Omisión de transferencias, cambios de rutas, etc.).
- Identificar si las causas de los errores operacionales son propiciadas por (ATCO, COM, equipos etc.). De ser ATCOs, Darles una recurrencia inmediatamente a los ATCOs sobre el ciclo de coordinaciones.
- Socializar con los ATCOs y sobre todo con los supervisores a fin de que apliquen las medidas correctivas que se determinen.
- Monitorear con los reportes mensuales de los ACCs adyacentes la evolución de las medidas.

# SOLUCIONES

		FACTORES INFLUYENTES IDENTIFICADOS	
ERRORES		FACTOR INFLUYENTE	ACCION (ES) A TOMAR
FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LAS POSICIONES DE CONTROL		Identificación errónea de las funciones y responsabilidades	<b>Determinación de las responsabilidades:</b> Conciencia de trabajo en equipo
OMISION EN LA REVISION DE NIVEL DE VUELO		Cambio de Nivel de Vuelo en los últimos tramos de la ruta previo a la transferencia del tránsito	Cumplir con la CAO ENTRE Guayaquil Control Y Bogotá Control, que estipula: <b><i>“La dependencia transferidora no autorizará cambios en el plan de vuelo para aeronaves que se encuentren a diez (10) minutos/(80NM) o menos del punto de transferencia, sin previa aprobación del sector adyacente”.</i></b>
OMISION EN LA REVISION DE CAMBIO DE RUTA		Planes de vuelo que no corresponden al que sigue la aeronave (duplicidad),	Ante la incertidumbre confirmar con el piloto cuál será el punto de salida de la UTA Guayaquil, mientras se soluciona el problema del sistema.

# CONCLUSIONES

<p><b>OMISION EN LAS TRANSFERENCIAS</b></p>	<p>a. Aeronaves que salen de Quito y sus autorizaciones no son coordinadas por los ATCOs de APP SEQM.</p> <p>b. Olvido involuntario</p>	<p>a. Reportar al supervisor todo tránsito internacional que despegue de Quito sin coordinación.</p> <p>b. Aplicar el concepto de trabajo en equipo.</p>
<p><b>OMISION EN LA REVISION DE ESTIMADOS</b></p>	<p>a. Exceso de confianza en los estimados que se imprimen en las FPV.</p> <p>b. Desconocimiento de los tiempos entre punto y punto</p>	<p>a. Revisar y coordinar con los titulares los estimados en las FVP.</p> <p>a. Memorizar y aplicar los tiempos que las aeronaves realizan en esta ruta hacia los puntos de transferencia.</p>
<p><b>OMISION DE LA PALABRA “EN ASCENSO”</b></p>	<p>a. Exceso de confianza de los ATCOs, debido a que se presume que los ATCOs de Bogotá ya conocen que los tránsitos que DEP de Quito hacia BOKAN, principalmente, siempre van a cruzar en ASCENSO, y omitimos esta palabra, sin considerar que existen ATCOs nuevos trabajando en ese centro de control.</p> <p>b. Falta de vigilancia radar del progreso de las aeronaves en ascenso, para confirmar si efectivamente van a cruzar o no nivelado en el punto de transferencia.</p>	<p>a. No omitir bajo ninguna circunstancia la palabra “En Ascenso”, si es que conocemos que la aeronave no va a nivelar en el punto de transferencia.</p> <p>b. Ante la incertidumbre, confirmar con el piloto si cruzará o no nivelado en el punto de transferencia, ¿cuál será el nivel de vuelo que abandonará en el punto de transferencia.</p>

# ACCIONES FINALES

- EJECUCION 01/12/2014
- CONTROL CONTINUO
- EVALUACION AL 10 DE DICIEMBRE
- MONITOREO MENSUAL.

## **OBJETIVOS PROPUESTOS**

- MITIGAR LOS RIESGOS EN LOS PUNTOS DE TRANSFERENCIAS .
- REDUCIR EN UN 50% LOS REPORTES EN GENERAL.

# GRACIAS

