



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/16 — NI/09
31/08/16

Décimo Sexta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/16)
Ciudad de México, México, 5 – 9 de septiembre de 2016

**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 LAS FIR DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

(Presentada por la DGCTA - ANSP de Argentina)

RESUMEN EJECUTIVO	
En esta Nota se presenta información sobre los pasos y medidas adoptados por el ANSP de la República Argentina a efecto de abordar la problemática relacionada con los eventos LHD en sus FIR de jurisdicción.	
<i>Objetivo Estratégico:</i>	Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Conclusiones de la Reunión de Puntos Focales de Contacto (PoC) de CARSAMMA (Río de Janeiro, 11 al 13 de agosto de 2014).• Informe Final de la Decimocuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/14) Ciudad de México, México, 1 al 5 de diciembre de 2014.• Informe Final de la Decimoquinta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/15) Lima, Perú, 16 al 20 de noviembre de 2015.

1. Introducción

1.1 Por su extensión territorial la República Argentina tiene a su espacio aéreo dividido en 5 (cinco) Regiones de Información de Vuelo (FIR): Ezeiza (SAEF), Córdoba (SACF), Mendoza (SAMF), Resistencia (SARR) y Comodoro Rivadavia (SAVF).

1.2 Cada una de estas FIR tiene características particulares desde el punto de vista de la densidad y el tipo de tránsito que la utiliza y la capacitación y disponibilidad de los recursos humanos que poseen.

1.3 Por otra parte, con la promulgación de la Ley Nº 27.161, la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) ha asumido, a partir del 1 de agosto de 2016, funciones como organismo Proveedor de los Servicios de Navegación Aérea (ANSP) en la República Argentina, razón por la cual se ha trabajado en una transición entre esta y la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo (DGCTA), que si bien continúa siendo ANSP, ya no será el responsable de la gestión en el área LHD.

1.4 Por esto último, durante el corriente año, se adoptaron una serie de medidas enfocadas básicamente en asegurar la continuidad de la gestión entre ambas ANSP.

2. Análisis

2.1 Del análisis de la información aportada por la CARSAMMA sobre reportes LHD durante el período 2013/2015, se puede deducir una evolución ascendente, en cuanto a la cantidad de los mismos, tanto en lo que respecta a los reportes informados como al de los originados por las 5 FIR de la Argentina.

2.2 Estas estadísticas iniciales guardan una relación directa entre sí, ya que el incremento se genera a partir de lo que denominamos “cultura del reporte” que fuera impulsada e implementada en todos los ACC a partir de charlas informativas desarrolladas con el objeto de resaltar la importancia que este tema tiene sobre la seguridad operacional del sistema aeronáutico en general.

2.3 En ese mismo sentido se puede observar la evolución que tuvieron los autoreportes en estos últimos años (0 en 2013; 1 en 2014 y 11 en 2015) como así también la notificación de reportes que se originan por causas ajenas a la responsabilidad ATC (0 en 2013; 1 en 2014 y 7 en 2015).

2.4 En cuanto a la problemática de los reportes en el espacio aéreo del Atlántico Sur (particularmente en la FIR Ezeiza), las estadísticas demuestran claramente que luego de la adopción de medidas mitigadoras (que fueran presentadas oportunamente en el GTE/14) se logró reducir sustancialmente la cantidad de reportes LHD del sector oceánico de dicha FIR.

2.5 Finalmente, resulta necesario destacar que, en virtud de las acciones desarrolladas por cada uno de los ACC y que se detallan más abajo, los indicadores comparativos de 2016, muestran una marcada desaceleración en cuanto a la cantidad de reportes LHD originados por las FIR de Argentina.

3. Medidas de mitigación adoptadas

3.1 Entre las medidas generales adoptadas podemos mencionar que, debido a las características particulares de división del espacio aéreo argentino, se estableció una división de funciones y responsabilidades que incluyen tanto a un Punto Focal del ANSP como a Puntos Focales para cada una de las FIR.

3.2 En ese mismo sentido, a partir del escenario de transición entre ANSP descrito anteriormente, se planificó y desarrolló un Seminario / Taller para la capacitación de los Puntos Focales de cada una de las FIR. Este Taller tuvo como participantes a personal que ya tenía conocimiento en la materia y que, producida la transición, pasó a formar parte del nuevo prestador de servicios.

3.3 En dicho Taller, se abordaron las funciones y responsabilidades del puesto y se confeccionó un Manual de Orientación para los Puntos Focales de FIR en Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) que incluía una amplia bibliografía y material didáctico a efecto de la posterior capacitación de los ATCO de cada FIR.

3.4 En el aspecto técnico, en el primer trimestre de este año, se culminó con la instalación de Sistemas Automatizados de Control de Tránsito Aéreo (AIRCON 2100) en los ACC Mendoza, Resistencia y Comodoro Rivadavia, los cuales permitieron, además de incorporar la señal de los radares RSMA instalados recientemente en cada FIR, la posibilidad del intercambio de señales radar con FIR de países adyacentes (Chile, Paraguay, Uruguay) y la utilización de la capacidad AIDC que todos estos sistemas poseen.

3.5 Finalmente, se afianzó el canal de coordinación para la gestión de la información de los reportes LHD y se participó activamente en las Teleconferencias mensuales del GTE, logrando obtener el imprescindible intercambio de información con los Puntos Focales de las FIR adyacentes a nuestro país (en particular Chile, Uruguay y Paraguay).