



OACI

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

GTE/18 — NE/09
13/09/18

Décimo octava Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/18) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)
Ciudad de México, México, 22 – 26 de octubre de 2018

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Revisión de las conclusiones y recomendaciones de reuniones anteriores de CARSAMMA y el Grupo de Escrutinio

FALLAS DE COORDINACIÓN EN EL SECTOR OCEÁNICO ENTRE LAS FIR MONTEVIDEO Y JOHANNESBURGO

(Presentada por CARSAMMA)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio presenta un resumen de la WP/250 sobre fallas de coordinación de tránsito entre las FIR Montevideo y Johannesburgo, presentada por ARMA durante la Decimotercera Reunión del Grupo de Coordinación de los Organismos Regionales de Supervisión (RMACG13), llevada a cabo en Salvador, Brasil, del 11 al 15 de junio de 2018.	
Acción:	Tomar nota y revisar el contenido de esta Nota de Estudio.
Objetivos Estratégicos:	• Seguridad Operacional
Referencias:	• WP/250 presentado por ARMA en RMACG13 • LHD recibidos por CARSAMMA en 2017

1 Antecedentes

1.1 El propósito de esta Nota de Estudio es dirigir la *Working Paper* (WP)/250 presentada por ARMA durante la Decimotercera Reunión del Grupo de Coordinación de los Organismos Regionales de Supervisión (RMACG13), llevada a cabo en Salvador, Brasil, del 11 al 15 de junio de 2018, al Estado responsable de la FIR Montevideo, con la solicitud de aclaraciones y de mayor empeño en las coordinaciones de tránsito en esta región oceánica.

1.2 El WP/250 se presenta como **Apéndice** a esta Nota de Estudio (*disponible únicamente en inglés*) para informar de los datos y situaciones en que se produjeron fallas de coordinación en el espacio oceánico, según relato de ARMA (FIR Johannesburgo).

2 **Análisis**

2.1 Durante la RMACG13 realizada en Salvador, Brasil en junio de 2018, el Organismo Regional de Supervisión de África (*African Regional Monitoring Agency* (ARMA)) presentó una Nota de Estudio en la que relataba algunos casos de falla de coordinación entre las FIR Montevideo y Johannesburgo, siendo que CARSAMMA desconocía hasta ese momento cualquier ocurrencia de LHD entre estas dos FIR.

2.2 CARSAMMA afirmó que serían solicitadas aclaraciones sobre estos hechos a la FIR Montevideo, y que una WP sería presentada durante la GTE/18 para la toma de posición de los órganos involucrados.

2.3 Debemos señalar que:

- o Durante 2017, CARSAMMA no recibió ningún LHD de la FIR Montevideo en relación con la región oceánica entre Montevideo-Johannesburgo;
- o Después de la RMACG13, CARSAMMA entró en contacto con los PoC de la FIR Montevideo, y cuestionó si había ocurrido algún LHD entre las FIR mencionadas, la respuesta fue negativa;
- o Como ARMA solicitó una respuesta formal a su WP, CARSAMMA dirige este asunto para respuesta y posición del Estado involucrado, y aprendizaje de los demás Estados que posean regiones oceánicas con amplias extensiones de espacio a ser coordinado.

3 **Acciones Sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota y revisar el contenido de esta Nota de Estudio; y
- b) compartir experiencias y expresar opiniones sobre las acciones de CARSAMMA en esta materia, a ser presentadas en la próxima RMACG14.

— — — — —



International Civil Aviation

Organization WORKING

PAPER

RMACG/13-WP/250

11/05/18

REGIONAL MONITORING AGENCIES (RMA)

COORDINATION GROUP (RMACG)

THIRTEENTH MEETING

SALVADOR, BRAZIL, 11 to 15 June 2018

Agenda Item 5: Operational performance and LHDs

Oceanic Sector Coordination Failures

(Presented by ARMA.)

This working paper briefly discusses the Oceanic Sector coordination failures that are taking place between Oceanic control centers adjacent to the Monte Video Oceanic airspace with special reference to Johannesburg and Monte Video Oceanic. Both Large Height Deviations and estimates have been recorded as coordination failure events resulting in RVSM risk.

Action by the meeting is at paragraph 3

REFERENCE(S): ARMA RVSM Large Height Deviation Reports

1. Introduction

1.1 Periodically RVSM Large Height Deviations are recorded and dispatched to ARMA which appear to have originated from within the Monte Video Oceanic airspace.

1.2 The flights are entering the adjacent Oceanic airspace at levels other than flight planned or coordinated.

1.3 Together with the above mentioned, coordination failures surrounding estimates have also been prevalent.

1.4 The events have been dispatched to the regions RMA, however, fully realising the difficulties in obtaining reasons and formulating remedial actions it has been decided to discuss the scenario at the RMACG 13 meeting to obtain a better understanding.

2. Discussion

2.1 The following Large Height Deviation definition as discussed and formulated at RMACG12 has relevance:

“Large Height Deviation (LHD). A vertical deviation from an ATC assigned or coordinated altitude that results in an error of 300 ft or more. The deviation may be the result of human error, equipment malfunction or environmental factors such as turbulence.”

2.2 The Johannesburg Oceanic sector has confirmed that the appropriate Letters Of Procedure are in place, however revision of these are required.

2.3 As an example for the meeting herewith follows Large Height Deviation and estimate text from reports that have been altered to remove aircraft operator identification:

- Aircraft, estimate was passed to Monte Video and not FAJO. Flight plan track was activated on the system but neither the controller nor the assistant was informed as to how the track was activated.
- Aircraft was coordinated at FL370 however aircraft maintained FL350 until first contact.
- Aircraft from SUMU - FYWH entered FAJO airspace with no estimates received from Monte Video. No Loss of Separation.
- Nil estimates received for aircraft entering FAJO at 10⁰ W F410.

Note: The Oceanic area in question is very roughly the rectangle from the SAM coast bounded by 30⁰ S to 40⁰ S with the boundary between the two Oceanic sectors at 10⁰ W.

2.4 The above is a sample of the on-going events in RVSM airspace which will need to be addressed towards identifying the problem area and then developing mitigation.

2.5 With the presence of CARSAMMA in the meeting and the available information above it is an ideal event in which to discuss the hazard.

2.6 In the event that the discussion leads to a deficiency in airspace management the secretariat could be approached for assistance.

3. ACTION BY THE MEETING

3.1 The meeting is invited to:

- a) note the contents of this working paper;
- b) discuss within the meeting with input from CARSAMMA to any additional information contributing to the coordination failures in the Monte Video Oceanic airspace towards mitigation.
- c) Assist ARMA with advising the controlling authority of the coordination failures with reference to airspace management to minimise risk.