



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

GTE/22 — NE/05
02/09/22

Vigesimosegunda Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/22) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)
Ciudad de México, México, del 26 al 30 de septiembre de 2022

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Revisión de resultados del análisis de Desviaciones de altitud importante (LHD)
3.4 Identificación de tendencias

IDENTIFICACIÓN DE TENDENCIAS

(Presentada por CARSAMMA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota presenta un resumen de las tendencias de algunas de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) recibidas por CARSAMMA, como cuando la aeronave pasa el TCP aún en ascenso o descenso, cuando la aeronave llama en un punto diferente del coordinado, cuando el ATS no coteja el nivel de vuelo, el punto o la hora de transferencia, y el órgano transferidor no percibe el error, incluyendo cambios en la hora estimada, los errores relacionados con fallas de transferencia causadas por cuestiones técnicas de los equipos.

Acción:	Las Acciones sugeridas se encuentran en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Doc 9574, Manual sobre una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive.• Doc 9937, Procedimientos y métodos operacionales para los organismos regionales de vigilancia en relación con el uso de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive.• Informe de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) de 2021.

1. Antecedentes

1.1 El Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS) delegó a la Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) la función de recibir, analizar y codificar los LHD, presentarlos al GTE, realizar teleconferencias para la validación de estos, para que de estos sean obtenidas las informaciones para los cálculos de riesgo, método cualitativo (SMS/SGSO) y cuantitativo (CRM).

1.2 El objetivo de este trabajo es traer más informaciones a los expertos para que los reportes LHD de 2021 que llegaron a CARSAMMA sean observados y analizados, para que las situaciones similares no se repitan, principalmente en los puntos especificados, y que los expertos de las FIR involucradas tomen las acciones mitigadoras pertinentes.

2. Análisis

2.1 Algunos reportes LHD de 2021, primer semestre y segundo semestre (subrayados), tuvieron como falla de coordinación el parámetro final un nivel intermedio al coordinado, o sea, el tránsito aún estaba en ascenso o descenso cuando llama.

2.2. La Tabla 1 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación, el tránsito es coordinado en un nivel y llama en ascenso o descenso.

Reportes 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición	Nivel
65	LIMA	LA PAZ	ELAKO	FL340 ↗ FL380
84	CURAZAO	BARRANQUILLA	SELAN	FL295 ↗ FL330
121	PIARCO	PARAMARIBO	TRAPP	FL349 ↗ FL400
154	PIARCO	MAIQUETIA	DAREK	FL310 ↗ FL330
166	PANAMA	CENTRAL AMERICA	BUFEO	FL350 ↗ FL370
<u>315</u>	BOGOTA	GUAYAQUIL	ENSOL	FL310 ↗ FL320
<u>342</u>	CURAZAO	ST. DOMINGO	POKAK	FL360 ↗ FL370

Tabla 1 - Reportes de LHD cuyas transferencias son hechas con un nivel y llama en ascenso o descenso.

2.3 Como observado en la Tabla 1, las FIR que más reportan esa falla en 2021 fueron: Curazao y Piarco (2 veces cada una). Se puede observar también, que el par de FIR Lima x La Paz, el par de FIR Curazao x Barranquilla y el par de FIR Curazao y Santo Domingo apuntan fallas de coordinación tanto en 2020 como en 2021.

2.4 Algunos reportes LHD de 2021, tuvieron como falla de coordinación el parámetro final, un punto diferente del coordinado, o sea, la aeronave viene en una aerovía, cambia de aerovía o se desvía de la ruta y eso no es revisado (coordinado nuevamente) con la FIR adyacente.

2.5 La Tabla 2 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación, el tránsito es coordinado en un punto y llama en otro.

Reportes 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición coordinada	Posición que la aeronave llama
35	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI	30 NM "NW" UGUPI
59	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI	ENSOL
123	LIMA	LA PAZ	DOBNI	VOR JUL
137	BOGOTA	PANAMA	ILTUR	TOKUT
147	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI	ANRAX
184	GUAYAQUIL	BOGOTA	ANRAX	UGUPI
189	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI	ANRAX
210	GUAYAQUIL	BOGOTA	ANRAX	LIXAS

222	LA PAZ	AMAZONICA	RCO (Rio Branco)	AKVOR
<u>303</u>	PANAMA	CENTRAL AMERICA	BOLDO	PAPIN
<u>320</u>	BOGOTA	GUAYAQUIL	UGUPI	ENSOL
<u>344</u>	MAIQUETIA	BARRANQUILLA	ENPUT	AKNIL
<u>359</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	PLG (Puerto Leguizamo)	31 NM "N" BOKAN
<u>366</u>	AMAZONICA	BOGOTA	ABIDE	BRACO
<u>369</u>	AMAZONICA	BOGOTA	LET (Leticia)	BRACO
<u>450</u>	LIMA	GUAYAQUIL	VAKUD	MOXOM
<u>474</u>	CURAZAO	BARRANQUILLA	OROSA	SELAN
<u>507</u>	SAN JUAN	PIARCO	KEEKA	OPAU

Tabla 2 - Reportes de LHD cuyas transferencias son hechas en un punto y llaman en otro

2.6 Como se observa en la Tabla 2, la FIR que más reporta en 2021 fue: FIR Guayaquil (7 veces) y la FIR más reportada fue: FIR Bogotá (9 veces). El punto coordinado que más sufrió cambio fue: UGUPI. Si puede observar también que el par de FIR que más comete este tipo de falla es: Bogotá x Guayaquil (8 veces) y esas fallas de coordinación ya ocurrieron en 2020.

2.7 Algunos reportes LHD tuvieron como falla de coordinación el parámetro entendimiento del nivel de vuelo, número del vuelo, fijo u hora, o sea, la coordinación es hecha sin embargo la verificación es incorrecta y el órgano que transfiere no se percata de la falla. En el primer semestre de 2021 y en el segundo semestre (subrayado) tuvimos este tipo de falla.

2.8 La Tabla 3 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación, el transito es coordinado en un nivel de vuelo y es anotado de forma incorrecta por la FIR adyacente. El número del vuelo, el fijo u la hora, también pueden tener sus anotaciones hechas con error, y siendo así, fue motivo de reporte LHD.

Reporte 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Hora, fijo o Nivel coordinado	Hora, fijo o Nivel anotado
21	BARRANQUILLA	KINGSTON	FL 310	FL 370
142	ST. DOMINGO	CURAZAO	FL 370	FL 330
146	ST. DOMINGO	PORT AU PRINCE	FL 410	FL 310
<u>498</u>	KINGSTON	BARRANQUILLA	FL 430	FL 360
<u>517</u>	KINGSTON	BARRANQUILLA	FL 320	FL 360

Tabla 3 - Reportes de LHD cuyas transferencias fueron hechas, pero con errores de entendimiento.

2.9 Como se observa en la Tabla 3, en 2021 tenemos casos en que alguna FIR no se percata de lo que el ATCO de la FIR adyacente colaciona. La FIR Kingston en 2 ocasiones hace la transferencia correcta, pero no se percata de que la colación del ATCO de la FIR Barranquilla es incorrecta. Se puede observar también que el par de FIR que más comete este tipo de falla es: Barranquilla x Kingston (3 veces).

2.10 Algunos reportes LHD de 2021, primer semestre y segundo semestre (subrayado), tuvieron como falla de coordinación el parámetro relacionado con cuestiones técnicas de los equipos usados para la trasferencia, (AMHS = ATS MESSAGE HANDLING SYSTEM o AIDC = ATS INTER-FACILITY DATA COMMUNICATION) o sea, el tránsito llama en nivel de vuelo diferente del coordinado o no fue coordinado. Eso caracteriza el código "F" y todos los reportes abajo así fueron codificados debido a la descripción del reporte LHD o por ya venir codificado como "F" por la FIR que reporta.

2.11 La Tabla 4 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación, uso del AIDC o AMHS incorrectamente causando fallas de coordinación automática.

Reportes 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición
4	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
6	BOGOTA	PANAMA	ILTUR
7	BOGOTA	PANAMA	KAKOL
8	BOGOTA	GUAYAQUIL	ENSOL
12	GUAYAQUIL	CENTRAL AMERICA	LIXAS
19	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
23	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
25	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
27	GUAYAQUIL	BOGOTA	ENSOL
32	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
35	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
36	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
38	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
39	GUAYAQUIL	LIMA	AMERO
46	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
47	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
49	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
50	BOGOTA	GUAYAQUIL	UGUPI
51	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
52	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
53	GUAYAQUIL	LIMA	VAKUD
55	GUAYAQUIL	BOGOTA	ANRAX
56	GUAYAQUIL	LIMA	VAKUD
59	GUAYAQUIL	BOGOTA	ENSOL
60	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU
62	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
64	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
66	GUAYAQUIL	BOGOTA	AKTAB
67	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
68	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
69	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
72	BOGOTA	GUAYAQUIL	ENSOL
74	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
81	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
86	GUAYAQUIL	LIMA	AMERO
94	CENTRAL AMERICA	GUAYAQUIL	LIXAS
96	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
99	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
101	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
103	LIMA	GUAYAQUIL	VAKUD
104	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
105	GUAYAQUIL	LIMA	VAKUD

112	GUAYAQUIL	LIMA	VAKUD
115	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
122	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
124	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU
126	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
127	LIMA	GUAYAQUIL	LOBOT
131	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
132	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
137	BOGOTA	PANAMA	TOKUT
153	PANAMA	BOGOTA	TOKUT
155	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
156	PANAMA	BOGOTA	ILTUR
157	PANAMA	BOGOTA	DAKMO
158	BOGOTA	LIMA	ROLUS
164	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
170	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU
176	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU
177	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
181	LIMA	BOGOTA	ILMUX
182	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
183	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
187	LIMA	BOGOTA	ILMUX
188	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
200	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
205	BOGOTA	GUAYAQUIL	UGUPI
210	GUAYAQUIL	BOGOTA	LIXAS
211	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU
212	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>230</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
<u>231</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	ENSOL
<u>239</u>	PANAMA	CENTRAL AMERICA	PELRA
<u>250</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>251</u>	PANAMA	BOGOTA	TOKUT
<u>253</u>	PANAMA	BOGOTA	ARORO
<u>256</u>	PANAMA	BARRANQUILLA	BOGAL
<u>266</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>267</u>	PANAMA	BOGOTA	BUXOS
<u>268</u>	MERIDA	CENTRAL AMERICA	ASOKU
<u>273</u>	BOGOTA	LIMA	PLG
<u>274</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	ENSOL
<u>275</u>	GUAYAQUIL	LIMA	ARNEL
<u>277</u>	PANAMA	BOGOTA	BUXOS
<u>283</u>	PANAMA	BARRANQUILLA	BOGAL
<u>288</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>289</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>291</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
<u>295</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU

<u>298</u>	PANAMA	BOGOTA	BUXOS
<u>299</u>	BOGOTA	LIMA	PLG
<u>302</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>314</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
<u>316</u>	CENTRAL AMERICA	PANAMA	ISEBA
<u>322</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>326</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>331</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
<u>339</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	ANRAX
<u>345</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>346</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>350</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>354</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU
<u>368</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>373</u>	GUAYAQUIL	LIMA	ARNEL
<u>378</u>	CENTRAL AMERICA	GUAYAQUIL	LOGAL
<u>379</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>385</u>	MERIDA	CENTRAL AMERICA	VIDNO
<u>386</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>388</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
<u>401</u>	CENTRAL AMERICA	MERIDA	KATIS
<u>403</u>	PANAMA	BOGOTA	ASEPI
<u>413</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
<u>414</u>	CENTRAL AMERICA	GUAYAQUIL	OSELO
<u>427</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	ENSOL
<u>432</u>	GUAYAQUIL	LIMA	TOSES
<u>436</u>	BOGOTA	LIMA	ROLUS
<u>444</u>	RECIFE	BRASILIA	IMBES
<u>475</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>515</u>	GUAYAQUIL	LIMA	VAKUD
<u>521</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>522</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN
<u>541</u>	PANAMA	CENTRAL AMERICA	PELRA
<u>544</u>	BOGOTA	GUAYAQUIL	UGUPI
<u>561</u>	MERIDA	CENTRAL AMERICA	TUGET
<u>567</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI
<u>579</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	ENSOL
<u>584</u>	PANAMA	BARRANQUILLA	ALPON
<u>585</u>	GUAYAQUIL	BOGOTA	BOKAN

Tabla 4 - Reportes de LHD cuyas transferencias son hechas con un nivel y llama en otro debido falla de los equipos

2.12 Como se observa en la Tabla 4, la FIR que más reportó en 2021 este tipo de falla fue: Guayaquil (89 veces), Panamá (14 veces) y Bogotá (12 veces). La FIR más reportada fue Bogotá (89 veces). Cabe resaltar que varios puntos se repiten conforme el par de FIR involucradas y se puede observar también que el par de FIR que más comete esto tipo de falla es: Guayaquil x Bogotá (84 veces).

2.13 Algunos reportes LHD de 2021, primer semestre y segundo semestre (subrayado), tuvieron como falla de coordinación el parámetro relacionado con re-coordinación, ya que el transito es coordinado en una hora y se adelanta.

2.14 En la tabla 5 se muestran todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación, el transito es coordinado en una hora y llama en otra, anticipación.

Reportes 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición	Hora Coordinada	Hora que llama	Anticipó — minutos
22	BOGOTA	AMAZONICA	ARUXA	21:25	21:16	9
42	ST. DOMINGO	CURAZAO	KARUM	20:55	20:49	6
43	ST. DOMINGO	CURAZAO	VESKA	13:29	13:24	5
44	PARAMARIBO	PIARCO	TRAPP	20:00	19:42	18
82	LA PAZ	AMAZONICA	RCO	05:41	05:31	10
110	RESISTENCIA	LA PAZ	PILCO	00:19	00:12	7
129	ANTOFAGASTA	LIMA	SORTA	09:49	08:49	60
<u>258</u>	LIMA	LA PAZ	OBLIR	05:17	05:11	6
<u>313</u>	ST. DOMINGO	CURAZAO	VESKA	18:50	18:25	25
<u>318</u>	ST. DOMINGO	CURAZAO	KISAS	21:30	21:20	10
<u>382</u>	MAIQUETIA	AMAZONICA	VAGAN	03:44	02:57	63
<u>384</u>	LA PAZ	AMAZONICA	RCO	23:07	22:46	21
<u>434</u>	LA PAZ	CURITIBA	CUB	12:23	12:16	7
<u>556</u>	GEORGETOWN	PIARCO	KORTO	01:42	01:31	11
<u>573</u>	ST. DOMINGO	CURAZAO	PALAS	03:52	04:00	8
<u>574</u>	ST. DOMINGO	CURAZAO	PALAS	03:55	04:00	5

Tabla 5 - Reportes de LHD cuyas transferencias son hechas en una hora y llama en otra (anticipación).

2.15 Como se observa en la Tabla 5, la FIR que más reportó en 2021 este tipo de falla fue: Santo Domingo (6 veces) y la FIR más reportada fue Curazao (6 veces). Se puede observar también que el par de FIR que más comete esto tipo de falla es: Santo Domingo x Curazao (6 veces).

2.16 Algunos reportes LHD de 2021, primer semestre y segundo semestre (subrayado), tuvieron como falla de coordinación el parámetro relacionado con coordinaciones hechas tardíamente, cerca del TCP, o sea, con menos de 5 minutos, no cumpliendo la debida regla y la metodología LHD.

2.17 La Tabla 6 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación, el transito es coordinado tardíamente, cerca del TCP.

Reportes 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición	Hora de 1ª Coordinación	Hora que llama	Coordina solo con — minutos
11	CURAZAO	BARRANQUILLA	OROSA	21:17	21:19	2
26	LIMA	LA PAZ	ORALO	13:56	14:00	4
33	CURAZAO	BARRANQUILLA	OROSA	21:28	21:30	2
85	CURAZAO	ST. DOMINGO	PALAS	20:49	20:53	4

93	LIMA	AMAZONICA	LIMPO	13:29	13:32	3
97	BOGOTA	CENTRAL AMERICA	BOLDO	22:10	22:08	-2
102	CURAZAO	BARRANQUILLA	AMBAS	23:26	23:29	3
114	ST. DOMINGO	CURAZAO	BEROX	08:20	08:22	2
138	ATLANTICO	AMAZONICA	OPVET	14:35	13:35	-60
154	PIARCO	MAIQUETIA	DAREK	00:19	00:22	3
162	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU	20:38	20:38	0
210	GUAYAQUIL	BOGOTA	LIXAS	22:08	22:09	1
214	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI	20:23	20:24	1
229	CURAZAO	KINGSTON	DIBOK	03:49	03:50	1
247	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI	22:20	22:20	0
261	EZEIZA	MENDOZA	ARVET	15:50	15:50	0
262	GUAYAQUIL	BOGOTA	VAMOS	09:44	09:44	0
297	GUAYAQUIL	BOGOTA	UGUPI	04:00	04:04	4
335	ST. DOMINGO	CURAZAO	POKAK	18:50	18:52	2
357	GUAYAQUIL	BOGOTA	PULTU	14:09	14:09	0
381	PARAMARIBO	PIARCO	DOLRO	23:38	23:42	4
392	RESISTENCIA	CORDOBA	IREKA	21:39	21:37	-2
394	ST. DOMINGO	CURAZAO	PALAS	07:11	07:15	4
397	MAIQUETIA	BARRANQUILLA	SEMDO	20:29	20:32	3
399	ST. DOMINGO	CURAZAO	KARUM	07:11	07:12	1
441	ST. DOMINGO	CURAZAO	KARUM	06:54	06:56	2
487	PORT AU PRINCE	ST. DOMINGO	ETBOD	19:11	19:16	5
526	ST. DOMINGO	CURAZAO	VESKA	20:25	20:27	2
548	BOGOTA	PANAMA	TOKUT	01:51	01:51	0
559	SAN JUAN	PIARCO	LAMKN	20:19	20:19	0
564	PORT AU PRINCE	ST. DOMINGO	PIGBI	21:29	21:29	0
587	PIARCO	DAKAR	1455N 04448W	12:00	11:00	-60

Tabla 6 - Reportes de LHD cuyo el transito es coordinado tardíamente

2.18 Como se observa en la Tabla 6, las 3 FIR que más reportan en 2021 este tipo de falla fueron: Guayaquil (7 veces), Santo Domingo (6 veces) y Curazao (5 veces). Las 2 FIR más reportadas fueron: Bogota (7 veces) y Curazao (6 veces). Los pares de FIR que más tuvieron esto tipo de falla fuero: Santo Domingo x Curazao (7 veces) y Guayaquil x Bogota (7 veces).

2.19 Algunos reportes LHD de 2021, primer semestre, tuvieron como falla de coordinación el parámetro relacionado con las FIR donde el transito ascendió o descendió cuando aún estaban en sus FIR y no fue hecha la coordinación para esas acciones.

2.20 La Tabla 7 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación.

Reportes 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición
88	SAN JUAN	MAIQUETIA	KIKER
91	AMAZONICA	BOGOTA	ABIDE
92	AMAZONICA	BOGOTA	ABIDE
180	SAN JUAN	MAIQUETIA	KIKER

Tabla 7 - Reportes de LHD cuyo transito ascendió o descendió cuando aún estaban en la FIR transferidora y no fue hecha la coordinación para esas acciones

2.21 Como se observa en la Tabla 7, las FIR que más reportan en 2021 este tipo de falla fueron: San Juan y Amazónica (2 veces cada) y las más reportadas fueron: Bogotá y Maiquetía (2 veces cada). Las posiciones/puntos que más ocurrió falla de reestimado fueron: ABIDE y KIKER (2 veces cada).

2.22 Algunos reportes LHD de 2021, primer semestre y segundo semestre (subrayado), tuvieron como falla no cumplimiento de la solicitud hecha por la FIR aceptante.

2.23 La Tabla 8 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en este tipo de situación, cuando el órgano aceptante solicita que la aeronave a transferir entre en un nivel y el órgano que transfiere no cumple con la solicitud.

Reporte 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Nivel solicitado	Nivel de ingreso
215	ST. DOMINGO	CURAZAO	FL 330	FL 350
<u>462</u>	CURAZAO	BARRANQUILLA	FL 350	FL 370
<u>505</u>	ST. DOMINGO	CURAZAO	FL 360	FL 370

Tabla 8 - Reportes de LHD cuyo órgano transferidor no cumple la solicitud del órgano aceptante.

2.24 Como se observa en la Tabla 8, la FIR que más reporta en 2021 este tipo de falla fue: Santo Domingo (2 veces) y Curazao fue la FIR más reportada (2 veces).

2.25 Algunos reportes LHD para 2021, en el primer semestre, tuvieron como falla la coordinación realizada por la FIR que transfiere.

2.26 En la Tabla 9 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en este tipo de situación, cuando el órgano de transferencia coordina la aeronave equivocada. Transfiere la aeronave a el órgano receptor y no se da cuenta del error cometido.

Reporte 2021	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Aeronave coordinada	Aeronave que ingreso
82	LA PAZ	AMAZONICA	AAL907	AVA097
107	PARAMARIBO	GEORGETOWN	-	UAL62

Tabla 9 – Reportes de LHD cuyo órgano transferidor coordina la aeronave equivocada

2.27 Como se observa en la Tabla 9, tuvimos dos informes, donde FIR AMAZONICA y FIR GEORGETOWN coordinaron la transferencia de la aeronave equivocada.

3. Acción sugerida.

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota del análisis presentado en esta Nota de Estudio y que los Estados lo utilicen como una referencia para la mitigación de sus reportes de LHD; y
- b) Presentar dicha decisión a los miembros del GTE para el conocimiento y aprobación.