



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana

NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/19 — NI/11
29/10/19

Décimo novena Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Barranquilla, Colombia, 18 al 22 de noviembre de 2019

Cuestión 3 Del

Orden del Día: Revisión de los resultados del análisis de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD)

g) Reporte del avance de los Estados en la gestión de los LHD's

AVANCES DE LAS ACCIONES MITIGADORAS IMPLEMENTADAS POR REPÚBLICA DOMINICANA PARA LA REDUCCIÓN DE LOS EVENTOS LHD EN LA FIR SANTO DOMINGO

(presentada por República Dominicana)

RESUMEN	
Esta nota informativa tiene por objeto presentar un resumen de las acciones mitigadoras implementadas por República Dominicana para la reducción de los eventos LHD.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• GTE/13• GTE/14• GTE/15• GTE/16• GTE/17• GTE/18	
Objetivos estratégicos de la OACI:	A - Seguridad operacional

1. Introducción

1.1 La República Dominicana ha participado de manera activa en las reuniones del GTE, compartiendo las acciones que hemos implementado para la reducción continua de los eventos clasificados como LHD, dando como resultado una mayor conciencia del riesgo y de la necesidad de aplicar acciones que contribuyan a una reducción significativa de esos eventos en nuestra Región.

1.2 Hemos tomado medidas puntuales que han superado drásticamente a nivel local nuestra meta planteada de reducir los eventos LHD provocados por nuestra FIR a otros Estados adyacentes.

1.3 En nuestra pasada participación en el GTE/18, hicimos una presentación que abarca un histórico de lo que ha sido la evolución de los eventos LHD en la FIR Santo Domingo, haciendo una retrospectiva desde el GTE/13 hasta los meses previos a la realización del GTE/18, donde dejamos evidenciado nuestro compromiso con los objetivos de la Región.

2 Antecedentes

2.1 Durante el GTE/13, la República Dominicana se comprometió a reducir las ocurrencias de eventos LHD en un 15% anual.

2.2 Esta meta ha sido superada de manera significativa, referenciada cada año en comparación con la cantidad cometida el año anterior, siendo la cantidad de errores de 146 LHDs en 2013, la reducción fue de un 15% para 2014 (123), 30.89% para 2015 (85), 48% para 2016 (45), 29% para 2017 (32) y 6.3% para el 2018 (30), respectivamente.



2.3 Aunque los avances han sido positivos, no han dejado de preocuparnos y de retornos en busca de mejores condiciones que nos permitan asumirlos como valores aceptables.

2.4 Nos mantenemos en constante supervisión de las medidas tomadas, haciendo micro-ajustes y evaluando su implementación.

2.5 Los resultados, con las persistentes limitantes, son los esperados, lo que demuestra el compromiso de la República Dominicana para la mitigación a nivel Regional de los eventos LHD.

3 Desarrollo

3.1 La República Dominicana se encuentra rodeada de cuatro (4) FIRs, cada una de ellas con características operacionales totalmente diferentes, lo que dificulta los esfuerzos de armonización en los procedimientos aplicados para mitigar la ocurrencia de eventos LHDs.

3.2 Nos ha sido de gran ayuda identificar las características operacionales de cada FIR, analizando sus infraestructuras físicas y tecnológicas para poder enfocarnos en mejores opciones para mitigar las ocurrencias de eventos LHDs, igualmente el identificar las horas de mayor número de ocurrencias para reforzar la supervisión en las mismas.

3.3 Implementamos medidas tendentes a duplicar y triplicar la responsabilidad de supervisión, haciéndola más efectiva en las horas identificadas como de mayor número de ocurrencias de LHD.

3.4 También llevamos a cabo campañas de capacitación y concientización de nuestro personal ATC, para que estén más alerta y puedan identificar con facilidad posibles errores y que puedan corregirlos antes de que se conviertan en una desviación operacional o un evento LHD.

3.5 Todas esas acciones mantuvieron las ocurrencias de eventos LHD ocasionadas por la FIR Santo Domingo a las FIRs adyacentes por debajo del nivel aceptable, pero llamó mucho nuestra atención los resultados obtenidos durante el año 2018, concluyendo ese año con 30 eventos LHDs, con una disminución inferior al 7% en relación a los 32 eventos de 2017.

3.6 Lo anterior nos planteó un nuevo reto a nivel gerencial, concluyendo en la implementación de un nuevo plan, consistente en la identificación de un personal ATC que haya demostrado un elevado nivel de competencia operacional e implementando un horario especial para que sea ese personal quien ejecute las coordinaciones con las FIRs con la que evidenciábamos los principales factores causales de eventos, con la instrucción de llevar a cabo un estudio y rendirnos un informe de lo que a su entender eran las causas principales que daban origen a la ocurrencia de eventos LHDs.

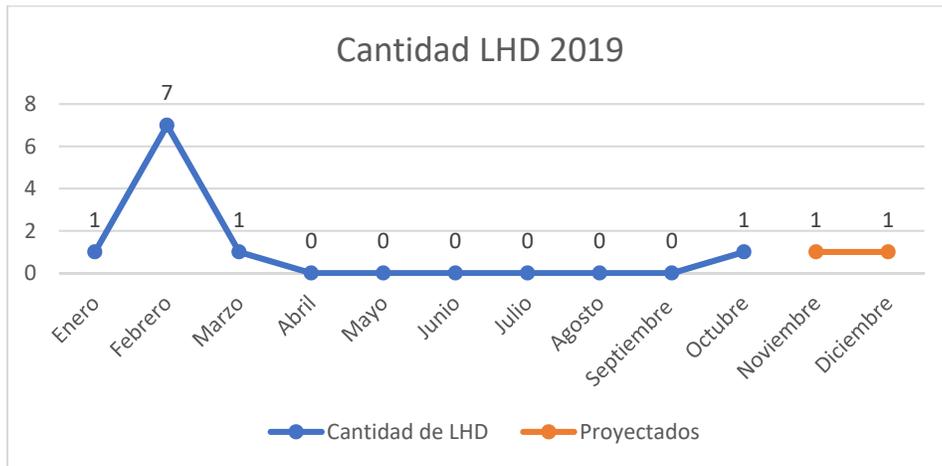
3.7 Las conclusiones no se hicieron esperar, fueron compartidas a modo de queja (con evidencias) con nuestros homólogos de las FIRs adyacentes y de las cuales describimos algunas a continuación:

- Problemas de Software en las dependencias adyacentes.
- Errores de colación de la dependencia aceptante.
- Distracción, multitasking, de parte de nuestro personal.
- No adelantarse a los eventos, esperar aprobación antes de dar ENTER en el sistema.
- Dependencias aceptantes dicen recibido en lugar de colacionar/aprobar/autorizar.
- Al momento de revisar el nivel o la hora, escuchar la colación del factor que NO se revisa, recomendación, aunque sea un solo factor el afectado, revisarlo todo.
- Mejorar aspectos de comunicación, escuchar y no asumir.
- Mejorar procesos de relevo, ante cualquier duda llamar al centro adyacente y confirmar.

3.8 Lo anterior fue sumado a la instalación de nuevas herramientas con la actualización de nuestro software radar, que incluye:

- Alerta ROJA de diferencia de tiempo de estimados sobre el TCP, cuando el estimado calculado por sistema difiere con el estimado coordinado con la FIR adyacente en un valor por encima del aceptable según carta de acuerdo.
- Alerta ROJA de diferencia de nivel sobre el TCP, cuando el nivel que mantiene la aeronave difiere del nivel coordinado con la FIR adyacente.
- Alerta de desviación de ruta coordinada en comparación con la ruta proyectada de la aeronave

3.9 Las medidas anteriormente mencionadas nos dan una proyección muy positiva para este 2019, teniendo a la fecha diez (10) eventos confirmados atribuibles a la FIR Santo Domingo, de los cuales ocho (8), corresponden a periodos previos a la implementación de las medidas previamente citadas.



4 Nuevos planes y metas

4.1 Con la actualización de las diferentes cartas de acuerdo se proyectan a ser implementados nuevos procedimientos que deber repercutir en mejoras sustanciales a la actividad ATS.

4.2 Dentro de los nuevos procedimientos podemos citar:

➤ **CON LA FIR MIAMI**

- Implementación de AIDC fase 1 a partir del 11 de noviembre 2019

➤ **CON LA FIR SAN JUAN**

Actualización de la Carta de acuerdo a partir del 11 de noviembre que incluye:

- Implementación de AIDC
- Reducción de la Separación longitudinal en base a tiempo de 15 y 20 minutos a 10 minutos
- Reducción de la separación longitudinal GNSS y técnica del número MACH de 80 NM a 40NM GNSS
- Aplicación de separación radar de 10 NM
- Implementación de líneas calientes (Shoutlines)
- Modificación del tiempo para revisiones en ambiente radar

➤ **CON LA FIR PUERTO PRÍNCIPE**

- Reducción de la separación longitudinal GNSS y técnica del número MACH de 80 NM a 40NM GNSS
- Plan de cooperación para que Puerto príncipe se beneficie de los avances obtenidos por Santo Domingo en materia de Navegación Aérea.
 - Reestructuración del espacio aéreo Superior de la FIR MTEG
 - Implementación Pfa1 y Pfa2 del plan de armonización PBN
 - Nueva plataforma de AIP
 - Aprovechamiento de tecnologías
 - Capacitación para la aplicación de las 40NM GNSS
 - Acuerdo operacional SAR

➤ **CON LA FIR CURAZAO**

- Nueva Carta de acuerdo a partir del 1ro de agosto de 2019
- Inclusión de las nuevas rutas del Pfa 1 y Pfa2 del plan armonización PBN
- acuerdo de intercambio de data radar
- Aplicación de la Separación radar de 10 NM
- Implementación de línea ShoutLine entre ambos ACCs;
- Estandarización de la separación longitudinal basada en tiempo a 10 minutos.
- Actualización de los puntos de contacto de cada Estado
- Inclusión del procedimiento de aplicación de una separación reducida de 80 NM a 40 NM con GNSS aplicando la técnica del número MACH;
- La implementación de un plan de contingencia para los casos en que uno de los Estados declare ATC ZERO;

5 Conclusión

5.1 Es mucho lo que se puede lograr en un año en beneficio cuando existe seguimiento y voluntad. Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar conocimiento de la información contenida en esta nota informativa;
- b) mantener de forma activa el compartimiento de experiencias positivas;
- c) recomendar otras acciones que consideres necesarias.

— FIN —