



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/16 — NI/10
07/09/16

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 los LHD

**GRANDES DESVIACIONES DE ALTITUD Y LAS ACCIONES A TOMAR POR LA AFECTACIÓN DE VARIOS FPL
EN LOS SISTEMAS DE LAS FIR DE CENTRO Y SUDAMÉRICA**

(Presentada por México)

RESUMEN EJECUTIVO

En esta Nota se presenta información acerca del impacto en la FIR MMMD por recibir CPL de CNMR con ruta diferente al que tiene el piloto en su Plan de Vuelo. Y en ocasiones resulta peligroso en los tramos donde no se tiene cobertura radar ni de comunicaciones.

Objetivo

Seguridad Operacional

Estratégico:

1. Introducción

1.1 La FIR MMMD no pertenece a la RMA CAR/SAM pero por su posición estratégica con La Habana y CENAMER, reporta de manera mensual los eventos LHD a CARSAMMA, ocurridos entre las FIR antes mencionadas.

2. Antecedentes

2.1 Desde la integración total de MMMD en 2013 como integrante invitado para los reportes a CARSAMMA, se ha desarrollado una metodología efectiva con el personal de los STA que ha dado como resultado, reportes efectivos entre las FIR adyacentes de CENAMER y La Habana.

2.2 Con La Habana, la interacción del CPL es un 99% efectiva teniendo como resultado en 2015 cero reportes LHD. Aclarando que el diferencial de error se deriva de eventos diferentes a LHD. Esto ha ido generando que se automatice también la coordinación con CENAMER mediante el intercambio de mensajes CPL a través de la AFTN (todavía con verificación de voz posterior al envío del CPL) a partir del 2015. Con el trabajo conjunto y muy profesional del personal técnico y operativo de ambas FIR.

3. Detección de incidencias operacionales por reportes LHD

3.1 En los últimos meses del 2016 derivado de la necesidad de realizar la transición a la eliminación de la verificación por voz después de cada CPL, se realizó una estadística de las incidencias de los reportes LHD así como recopilación de los reportes de los CTA de recibir CPL por parte de CENAMER con rutas diferentes a las que tienen los pilotos en vuelo.

3.2 Esto fue desencadenando quejas en las FIR adyacentes del Estado Mexicano y de HOU ARTCC por retransmitirles esos CPL con las diferencias en las rutas, afectando en ocasiones los STA y generando un posible riesgo al esperar rutas a volar siendo que la tripulación trae en cabina una diferente y procede según lo almacenado en el FMS.

3.3 Ingreso en las aerovías del Pacífico de aeronaves por fijos diferentes a los coordinados por CENAMER, generando un LHD.

4. Medidas de mitigación inmediatas

4.1 En acuerdo con CENAMER derivado de estos reportes compartidos, acordamos que el CTA de CENAMER verificará con el piloto la coincidencia de la ruta presentada en el FPL del sistema y la suya, antes de que ingrese al espacio aéreo de Mérida.

4.2 Gran beneficio se obtuvo al tener en el sistema TOPSKY la señal del radar de Belice lo que permite tener más cobertura en los límites de la península de Yucatán en la parte sur; pero, la parte de mayor afectación con la problemática de las diferencias en ruta de los CPL recibidos es en el área del Istmo donde se encuentran las aerovías sin cobertura radar (y las que están más al sur en el área del Pacífico, sin comunicación además).

4.3 Derivado de esto, queremos solicitar a los compañeros de COCESNA la señal radar de La Aurora para tener más alcance en el área de Tapachula (TAP) y hacia el sur; permitiendo con ello al CTA de Mérida, tener la información radar con anticipación y prever acciones al respecto.

4.4 Mérida ha establecido contacto con las compañías para informarles de la afectación real a los STA con el envío de múltiples FPL con rutas diferentes, obteniendo respuesta de las mismas pero sin ver los resultados solicitados.

5. Conclusiones

5.1 Que el grupo de trabajo tome conocimiento de esta problemática entre Mérida y CENAMER.

5.2 Que la DGAC de México tenga conocimiento de esta problemática y nos apoye con las compañías y sus oficinas de despacho respectivas, que generan los múltiples FPL, enviándolos sin considerar mensaje CNL de uno previo.

5.3 Que la OACI nos apoye interviniendo como apoyo ante la IATA para compartir esta problemática de gran afectación a FIR Mérida y que representa un riesgo para la seguridad operacional.