



GTE/9  
NE/02  
01/03/10

**Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina Sudamericana**

**NOVENO SEMINARIO DE INSTRUCCIÓN/REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO  
DE ESCRUTINIO (GTE/9)**

**Guayaquil, Ecuador, 8 al 12 de marzo de 2010**

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Otros asuntos**

(Presentada por Colombia)

**Resumen**

Esta nota de estudio presenta a la reunión la propuesta de implantar un intercambio de información directo de los errores operacionales en el ciclo de coordinación entre las dependencias ATC, con el fin de contrarrestar de manera directa las causas de dichos errores.

**1. Introducción**

1.1 A pesar que el objetivo central de la reunión es la evaluación de riesgo operacional en el espacio RVSM, debemos ser conscientes que fuera de este espacio aéreo muy seguramente se presentan los mismos errores, teniendo en cuenta el impacto negativo para la seguridad operacional de la región, y a la vez de un Estado que tendría una colisión en el aire, debemos esforzarnos en mantener niveles altos de seguridad en todo el espacio aéreo de la región.

**2. Discusión:**

2.1 Este problema no es nuevo y se ha desarrollado a través del tiempo un programa llamado Mid Air Collision Avoidance (MACA), el cual básicamente está enfocado en el cumplimiento de los procedimientos necesarios tanto por parte de las tripulaciones, como dentro del ATC, para evitar un evento como este.

2.2 Se invita a la reunión a tener en cuenta este factor de riesgo en cada uno de sus Estados y la trascendencia de un incidente grave o un accidente a niveles diferentes a la RVSM, ya que las consecuencias para un caso como este dentro o fuera de este espacio serían las mismas.

### **3. Acciones sugeridas**

3.1. Desarrollar un programa de capacitación en cada uno de los Estados a todo el grupo de controladores de tránsito aéreo, y en los cursos básicos hacer énfasis en la importancia de las coordinaciones de tránsito y sus revisiones cuando haya lugar.

3.2. Realizar una revisión de las cartas de acuerdo entre las diferentes dependencias ATS, teniendo en cuenta el desarrollo de mecanismos de intercambio de información de los incidentes de coordinación, entre dependencias ATC, bien sea delegando en alguna oficina de cada una de las mismas, o a través de las jefaturas de cada uno de los ACC, APP o FIC, involucrados con el fin de conocer que fallas se han presentado en la prestación del servicio.

3.3. Proyectar dentro de los planes de desarrollo de cada uno de los Estados, la implantación de tecnología que permita realizar coordinaciones automáticas, entre dependencias ATS, con el fin de minimizar la carga laboral del controlador en su puesto de trabajo y a la vez reducir la posibilidad de errores en el ciclo de coordinación.