



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Antecedentes y Panorama GTE, Agencias Regionales de Monitoreo y
Grupos de Escrutinio**

Panorama del Nivel Deseado de Seguridad (TLS) aprobado por el GREPECAS

Presentada por la Secretaria

RESUMEN	
Esta nota de estudio busca presentar una revisión del estado de aplicación en que se encuentra el panorama general del GTE, de las Agencias Regionales de Monitoreo y del Grupos de Escrutinio, así como ratificar los objetivos del GTE presentados por GREPECAS.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">- Evaluación de los reportes LHD clase M y N como incidentes de coordinación;- Informe de la Reunión/Taller GTE/10 (Ciudad de México, México, 13-17 de diciembre de 2010);- Informe Final GREPECAS/16.	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	A – Seguridad operacional B – Seguridad de la aviación.

1. Introducción

1.1 Se debe recordar que el GREPECAS recomendó acciones correctivas para el corto y mediano plazo contenidas en la Conclusión 15/36, “Medidas para reducir los errores operacionales en el ciclo de coordinación ATC entre ACC adyacentes”, por la que se alentó a los Estados, Territorios y organizaciones Internacionales a implantar sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y, en la medida que la tecnología lo permita, a implantar la comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC) en forma gradual.

2. Antecedentes

2.1 En GREPECAS/16, se revisó el informe de la Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE). Se encontró que los errores M y N siguen siendo las dos principales categorías representando aproximadamente entre el 94% y 97% de las LHD reportados, los cuales no son causados por la operación RVSM, sino que el principal factor contribuyente son los procedimientos comunes de

transferencia de aeronaves de una dependencia ATC a otra. La evaluación evidencia que el riesgo de colisión en las Regiones CAR/SAM sobrepasa significativamente la referencia TLS de 5.0×10^{-9} de accidentes fatales por hora de vuelo de aeronave.

3. **Análisis**

3.1 Las desviaciones de altura generadas por errores operacionales ATC y contingencias en vuelo ocurren en todo el espacio aéreo, sin importar la aplicación de la separación mínima. Por lo tanto, las acciones para reducir el riesgo no deberían ser exclusivas para el espacio aéreo RVSM.

3.2 Además, durante el GREPECAS/16, se identificó la necesidad de que los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) realicen una evaluación de la seguridad operacional de todos los incidentes y errores operacionales ATC basados en las disposiciones SMS de la OACI.

3.3 Acorde a la Conclusión 15/36 del GREPECAS, el GREPECAS tomó nota que se habían celebrado varias reuniones bilaterales y multilaterales para atender las tendencias adversas identificadas entre dos o tres FIRS. El objetivo fue reducir la ocurrencia de errores operacionales y LHDs. Una próxima reunión multilateral se llevaría a cabo del 4 al 6 de abril de 2011, entre los ACC de Miami, San Juan, Puerto Príncipe y Santo Domingo. Los objetivos de esta reunión fueron la revisión de los planes de contingencia, de cartas de acuerdo ATS, asuntos de gestión de la seguridad operacional, la mitigación de planes de vuelo duplicados, la asignación de códigos SSR y procedimientos de coordinación.

3.4 El GREPECAS respaldó la propuesta de Términos de Referencia revisados presentada durante la Reunión, tomando en cuenta los requerimientos de seguridad operacional ATS en las Regiones CAR y SAM y consideró el programa de trabajo basado en la performance en la organización del GREPECAS.

4. **Acciones sugeridas**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota;
- b) revisar los términos de referencia del GTE aprobados en GREPECAS/16 (**Apéndice A**);
- c) alentar a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales a que apoyen y ratifiquen las medidas esbozadas en la Conclusión 15/36 del GREPECAS, “Medidas para reducir los errores operacionales en el ciclo de coordinación ATC entre ACC adyacentes”;
- d) alentar a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales a enviar representantes a las reuniones del GTE programadas en las Regiones CAR y SAM; y
- e) recomendar otras acciones que considere necesarias.

APÉNDICE A

TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL GRUPO DE TRABAJO DE ESCRUTINIO CAR/SAM RVSM (GTE)

- a. Convenir una reunión según se requiera con expertos en control de tránsito aéreo, operaciones de aeronaves y mantenimiento, normatividad y certificación de aeronaves para analizar los datos y modelos de riesgo de las grandes desviaciones de altura (LHD) de 300 pies o superior reportadas a la Agencia Regional de monitoreo;
- b. analizar y evaluar los datos de grandes desviaciones de altura (LHD) y elaborar una estimación de tiempo de vuelo fuera del nivel de vuelo autorizado a utilizarse como una estimación de riesgo por parte de la Agencia regional de Monitoreo acorde al Doc. 9574 de la OACI;
- c. identificar tendencias sobre reportes de grandes desviaciones de altura y recomendar acciones para mejorar la seguridad operacional;
- d. notificar resultados al mecanismo del GREPECAS;
- e. realizar otras tareas encomendadas por el GREPECAS; y
- f. participar en el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) para armonizar las iniciativas regionales de seguridad operacional.

Composición: Curazao, Estados Unidos, México, Perú, República Dominicana, CARSAMMA, COCESNA, IATA, IFALPA e IFATCA así como otros Estados CAR/SAM que soliciten participar.

RELATOR: Johann Estrada (República Dominicana)

- FIN -