



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Análisis de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD)

**EVALUACIÓN DE LOS REPORTES LHD CLASE M Y N COMO INCIDENTES DE
COORDINACIÓN**

Presentada por COLOMBIA

RESUMEN	
La presente nota informativa, tiene como finalidad presentar a la reunión el avance que ha tenido Colombia en el proceso de sensibilización de los ATCOS, con el fin de minimizar la ocurrencia de los reportes LHD, y contribuir con el mejoramiento de la seguridad operacional.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">- Evaluación de los reportes LHD clase M y N- Presentación de capacitación de LHD Presentada en la GTE5- Conclusión 15/36 de GREPECAS- Documento de Gestión del Cambio (SMS Colombia, en desarrollo)	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	A – Seguridad operacional

1. Introducción

1.1 El común denominador de los reportes LHD, de códigos M y N, está en la desviación operacional por parte de las personas encargadas de realizar las coordinaciones entre los FIR Adyacentes, de acuerdo a la conclusión Conclusión 15/36 de GREPECAS, se debe crear conciencia e interiorizar en el grupo de controladores, la importancia de no cometer errores en el ciclo de coordinación, más que depender de ayudas tecnológicas, que finalmente son alimentadas por ellos mismos en la gran mayoría de los casos y la posibilidad de error sigue inherente al proceso.

2. Análisis.

2.1 Teniendo en cuenta la problemática y el riesgo operacional de la presentación de LHD, Colombia, ha venido desarrollando un proceso de capacitación, enfocado a la minimización del riesgo incluyendo en sus programas de capacitación de control básico de aeródromo, recurrencia y supervisoría, la presentación de análisis de los LHD, haciendo énfasis en los módulos de coordinación, sobre este tema.

2.2 Esta iniciativa nace, como primera acción en la implementación del SMS para el tránsito aéreo, (aún en desarrollo), teniendo en cuenta el documento de gestión del cambio recomendado en el Documento 9859 de OACI.

2.3 Se inició este proceso creando una reglamentación sobre la cual basarnos y poder realizar este proceso y se emitió la circular de manejo de LHD, por parte de la Secretaría de Sistemas Operacionales, y recopilando la información de los LHD presentados se hizo un proyecto de capacitación, el cual ya fue aplicado en los cursos de supervisoría del centro de estudios aeronáuticos durante el año 2010.

2.4 Al igual se realizó un proceso de sensibilización con los controladores de las FIR BOG y BAQ, del manejo de los formularios y la importancia de estar pendiente de evitar los desvíos operacionales en el ciclo de coordinación, utilizando ejemplos reales de incidentes causados por fallar en este ciclo.

2.5 Durante el final del 2010 y principio del 2011 se ha venido desarrollando un proceso de interconexión de los centros de control y las salas radar de Colombia a nivel inferior, y se ha tomado este proceso como un primer paso para realizar una interconexión entre las FIR BOG y BAQ, donde se ha presentado un inconveniente técnico que se está resolviendo; este proceso de interconexión se está realizando actualmente dentro de las TMA de Colombia, que tienen una gran ventaja operacional que nos sirve como laboratorio para la implementación en la interconexión entre FIR, ya que las TMA tienen límites comunes.

2.6 Se prevé que a finales de 2012 podamos tener una interconexión entre los centros de control de BOG y BAQ, quedando listos para poder comenzar el proceso de realizar acuerdos con otros Estados para el intercambio de la información, cumpliendo así con la recomendación dada en la Conclusión 15/36 de GREPECAS, en cuanto a la automatización se refiere para los ciclos de coordinación.