



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina Regional Sudamericana

## NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/19 — NI05  
25/10/19

### Décimo novena Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/19) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) Barranquilla, Colombia, 18 al 22 de noviembre de 2019

#### Cuestión 5 del

#### Otros Asuntos

#### b) Asuntos varios relacionados al GTE

### IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN EL ATSP – MEDIDAS DE MITIGACIÓN OPERACIONAL A LOS REPORTES LHD DEL ACC BARRANQUILLA

(Presentada por Colombia)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de informativa muestra los avances en la implementación del SMS en la FIR – UTA Barranquilla, tomando como eventos de Seguridad Operacional los Reportes LHD recibidos de los ACC adyacentes.	
<b>Referencias:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• RAC 219 Gestión de la Seguridad Operacional</li><li>• Documento 9859 Manual de Gestión de la Seguridad Operacional</li><li>• Documento 4444 Gestión del Tránsito Aéreo</li></ul>	
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Reducir los eventos LHD en ACC Barranquilla</li></ul>

## 1. Introducción

1.1 Comúnmente el SMS se implementa en aquellas organizaciones que están expuestas a riesgos de operación mientras proveen sus servicios, uno de estas organizaciones son las que prestan sus servicios mediante la operación de aeronaves, por esta razón la UAEAC mediante Resolución No 06783 del 27 de noviembre de 2009, en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la Parte Vigésimosegunda de dichos Reglamentos, denominada “NORMAS GENERALES DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS).

1.2 Mediante Resolución No 06352 del 14 de noviembre de 2013, la UAEAC, igualmente adoptó una nueva metodología y sistema de nomenclatura para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en aras de su armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos –LAR, con lo cual, la Parte Vigésimosegunda de los Reglamentos Aeronáuticos, pasa a denominarse RAC 219.

1.3 Mediante resolución No 154 del 25 de septiembre de 2014, la Regional Atlántico de UAEAC reconoce la creación y funcionamiento del Comité Investigación y Prevención de Incidentes de la

regional cuyo fin es la Gestión y Promoción de la Seguridad Operacional, identificando peligros y gestionando los riesgos.

## 2. **Gestión de riesgos de seguridad operacional**

2.1 En el caso de las prácticas que siguen al entrenamiento teórico – práctico como son los Servicios ATS, los posibles peligros que se pudiesen generar son capturados por el sistema de gestión de seguridad operacional del proveedor de servicios - ATSP que ofrece sus instalaciones y equipos para tal fin.

2.2 El Proveedor de servicios de tránsito aéreo (ATSP), es una organización que ha sido expresamente autorizada o designada por la UAEAC de Colombia como el responsable de suministrar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo establecido para tales propósitos.

### Competencias SAG Atlántico (Safety Action Group)

2.3 Para cumplir con los objetivos de la Gestión de Riesgos de Seguridad Operacional: Identificación de peligros, Evaluación y mitigación de riesgos, Gestión del cambio y Mejora Continua del SMS; la Regional Atlántico mediante su grupo de apoyo Safety Action Group - SAG realiza las siguientes funciones:

- Investigación, Análisis Y Retroalimentación De Los Incidentes Ocurridos FIR / UTA / Aeródromos
- Gestión De Los Reportes Mor – Mandatory Occurrence Reports
- Evaluaciones de Seguridad Operacional en los puestos de trabajo del ACC Barranquilla
- Evaluaciones de Seguridad Operacional de los Aeródromos Controlados pertenecientes a la Regional Atlántico.
- Participa en las inducciones dadas al personal ATSP que inicia un proceso de habilitación en los diferentes puestos de trabajo dentro de la TWR y el ACC de Barranquilla.
- Participa en las reuniones periódicas del Coordinador de Aeronavegación Regional integrada por los diferentes grupos de trabajo (Cartas de Acuerdo, Procedimientos, Capacitación), contando con voz y voto en las decisiones a tomar.
- Investigación, Análisis Y Retroalimentación de los reportes LHD ocurridos FIR / UTA
- Implementación de Programas Preventivos - Capsulas De Control

### 2.4 Comités SAG – Proveedores de los Servicios de Navegación Aérea -ANS

Con el objetivo de mantener un nivel aceptable de seguridad operacional en la prestación de los Servicios ATS, el grupo Gestor de Seguridad Operacional SAG, realiza comités con los proveedores de los servicios de navegación aérea – ANS, que son:

- Servicios de tránsito aéreo (ATS).
- Servicios de meteorología aeronáutica (MET).
- Servicios de información aeronáutica (AIM).
- Servicios de diseño de procedimientos de vuelo y cartografía (PANS-OPS / MAP).
- Servicios de telecomunicaciones aeronáuticas (C/N/S).
- Servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico (SAR).

Donde se realizan evaluaciones de procedimientos, de eventos de seguridad operacional, fallas en los sistemas, etc. que han afectado o pueden afectar el desempeño óptimo y de manera segura al ATSP.

### **3. Procedimientos de investigación de eventos de seguridad operacional – Incidentes ATS - Reportes LHD**

3.1 El ATSP cuenta con procedimientos para recibir la notificación de incidentes ATS por parte de sus dependientes, así como para el análisis y gestión de dichas notificaciones, que conllevan a la obtención e implantación de conclusiones y/o recomendaciones de mitigación o corrección.

### **4. Investigación, análisis y retroalimentación de los reportes LHD ACC Barranquilla**

4.1 Desde 2018 el grupo SAG Regional Atlántico participa de manera activa en el análisis de reportes LHD de la FIR Barranquilla con el fin de identificar las causas y tomar medidas mitigadoras que mantengan un nivel aceptable de reportes, así mismo trabaja en la cultura del reporte de LHD por parte de los ATCOS del ACC.

4.2 Hallazgos a los reportes recibidos:

- Las coordinaciones de los vuelos mediante la red AMHS no eran recibidas por los centros de control aceptante. (No se encontró la razón)
- Las fallas constantes en los canales de coordinación entre los ACC adyacentes impiden que se realicen actualizaciones efectivas de voz a las coordinaciones realizadas.
- El procedimiento utilizado por el ATC del ACC Barranquilla cuando fallan los canales de coordinación es solicitar a las aeronaves que llamen al espacio aéreo adyacente y notifiquen los datos de vuelo, eran reportados como eventos LHD por el FIR adyacente.

4.3 Hallazgos a la falta de reportes por parte del ACC Barranquilla:

- Debido a las fallas constantes en los canales de coordinación entre los ACC adyacentes la comunicación efectiva no es posible, el ATC de Barranquilla, no considera justo realizar reportes cuando se evidencia que la razón radica en el sistema y no en prestador del servicio.
- Las aeronaves suelen llamar entre 05 y 10 minutos antes del ingreso al FIR Banquilla y dan su plan de vuelo actualizado, razón por la cual cualquier cambio a la transferencia inicial no es considerado un riesgo de Seguridad Operacional.
- En las áreas de buena cobertura radar, las aeronaves se identifican antes de ingresar al FIR y el ATC de vigilancia observa cualquier cambio a los datos impresos en la ficha de progreso de vuelo.
- El incremento en el volumen del tránsito no les da tiempo de realizar reportes que no afectan según su criterio la Seguridad Operacional.

### **5. Medidas mitigadoras**

5.1 Medidas Mitigadoras Aplicadas

- Investigación, Análisis Y Retroalimentación de los reportes LHD ocurridos FIR / UTA
- Implementación de Programas Preventivos - Capsulas De Control

- Realizar reuniones con los ACC con mayor número de reportes (TNCC) con el fin de socializar los hallazgos encontrados y tomar medidas mitigadoras conjuntas que logren minimizar el número de reportes aumentando los estándares de Seguridad Operacional.

## 5.2 Medidas Mitigadoras Sugeridas

- Revisar los procesos de coordinación desde los ACC adyacentes hacia el ACC de Barranquilla identificando debilidades y fortalezas.
- Realizar reuniones con los ACC adyacentes donde se tomen medidas mitigadoras a las debilidades encontradas en los procesos de coordinación.
- la implantación de la interconexión de sistemas de automatización ATM entre los ACC adyacentes cuyo objetivo es permitir la transferencia de planes de vuelo entre centros ATC adyacentes de forma automatizada a través del AIDC.
- Implementación de una nueva presentación Interface usuario etiqueta radar en el ACC Barranquilla.

— FIN —