Organización de Aviación Civil Internacional
Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/26 — NI/08
12/10/26

Vigésimo Sexta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/26)
del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)
Asíncrona: virtual del 9 al 25 de septiembre de 2026
Presencial: Ciudad de México, México, 12 al 16 de octubre de 2026

Cuestión 3 del Orden del Día: **Revisión de resultados del análisis de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) y del Modelo de riesgo de colisión (CRM)**
3.5 Gestión de los eventos LHD y avances para la reducción del número de los LHD por parte de los Estados CAR/SAM

DESARROLLO DE UN PROCEDIMIENTO OPERATIVO ESTÁNDAR PARA LA INFORMACIÓN DE LHDS PARA LAS UNIDADES ATC DE LA FAA EN EE. UU.

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

En respuesta a la acción GTE/24-05 y GTE/22-03, Estados Unidos está desarrollando un procedimiento operativo estándar (SOP) para las unidades de control de tráfico aéreo (ATC) de la FAA de EE. UU., destinado a ayudar a mitigar los incidentes que cruzan fronteras. Este documento de información proporciona a la reunión del GTE el progreso actual del desarrollo del SOP.

Objetivos Estratégicos:	• Todos los vuelos son seguros y protegidos • Movilidad fluida, accesible y confiable
Referencias:	• OACI Doc 9574 • OACI Doc 9937

1. Introducción

1.1 En respuesta a las acciones GTE/24-05 y GTE/22-03, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos (EE. UU.) está desarrollando un procedimiento operativo estándar (SOP) para todas las unidades de control de tráfico aéreo (ATC) de EE. UU. que tengan fronteras internacionales. El objetivo de este SOP es apoyar los esfuerzos de mitigación para reducir el número de eventos de coordinación de ATC que involucren a unidades de ATC adyacentes que no sean de EE. UU.

1.2 La estrategia del SOP es asegurar la conciencia, validación y monitoreo de los eventos por todas las unidades ATC afectadas, incluyendo las de la región CAR de la OACI. Cuando ocurren eventos de coordinación ATC, la información recogida de todas las unidades ATC ayudará a identificar factores

causales y tendencias tanto para cada unidad ATC como para la región, para apoyar el desarrollo de mitigaciones efectivas y la prevención de futuros eventos.

1.3 Esta nota informativa le proporciona a GTE/26 el estado del desarrollo del SOP.

2. Discusión

2.1 El desarrollo del SOP se está modelando a partir de las mejores prácticas utilizadas por el "Combined Control Facility" (CCF) de San Juan. Los objetivos son:

2.1.1 mejorar la estandarización de los procedimientos para reportar LHD y sucesos aplicables a otras unidades de ATC y RMAs; y

2.1.2 promover la coordinación, el intercambio de información y la investigación oportuna de los LHD y sucesos aplicables con el objetivo de identificar mitigaciones, reducir el número de incidentes y aumentar la seguridad.

2.2 Algunas características clave del SOP planeado son:

2.2.1 Cada unidad de control del tráfico aéreo (ATC) de la FAA de EE. UU. tendrá un punto de contacto (POC) designado para reportar y recibir informes de incidentes LHD de las unidades ATS internacionales adyacentes.

2.2.2 El SOP especificará que el POC recoja información para respaldar una investigación completa del evento y se compartirá con la unidad de ATC adyacente cuando ocurra un error de coordinación. La información recopilada incluirá:

- Fecha
- Hora del evento
- Identificación de aeronaves
- Narrativa del evento
- Otra información pertinente como ficha de progresión de vuelo, capturas de pantalla, intercambios de datos ATS-Interfacility (AIDC), etc.

2.2.3 Las tareas específicas se completarán cuando se reciba la información mencionada anteriormente de una unidad de ATC cercana. Estas tareas incluyen registrar el evento en la base de datos interna de seguridad de la FAA y hacer una referencia para una investigación más a fondo.

2.3 Hasta la fecha, se ha redactado una versión inicial del SOP y se ha distribuido para su revisión por los grupos correspondientes dentro de la FAA. El progreso se ha retrasado debido a la reestructuración dentro de la FAA y a actividades de mayor prioridad*, pero se seguirá hablando sobre la planificación de la revisión del documento y su implementación en las instalaciones correspondientes, y se proporcionarán actualizaciones al GTE.

*Para ver ejemplos, consulte los documentos ICAO NACC/WG11/WP28 y WP29.

3. Acciones sugeridas:

Se invita a los asistentes de la reunión a:

a) Tenga en cuenta la información contenida en esta nota informativa
b) Presente los comentarios u observaciones que procedan.

— FIN —