



**Cuestión 7 del  
Orden del Día: Otros asuntos**

**Otros asuntos relacionados con la seguridad operacional y los procedimientos de  
coordinación en las Cartas de Acuerdo Operacional**

(Presentada por Secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio tiene por objeto informar a la Reunión de la evolución de los LHD en puntos de transferencia más críticos de la región SAM a los efectos de que los Estados establezcan procedimientos mitigatorios en las Cartas de Acuerdo Operacional para reducir la ocurrencia de los eventos LHD.	
<b>REFERENCIA:</b>	
– Reunión SAM/IG/12 – Reunión GTE/13	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>A - Seguridad Operacional</i>

**1. Introducción**

1.1 La Décimo Tercera Reunión del Grupo de Escrutinio del GREPECAS (GTE/13), celebrada en Lima del 9 al 13 de septiembre de 2013, efectuó la evaluación de la seguridad operacional en el espacio aéreo RVSM de las FIRs CAR/SAM. En esta reunión se tomó nota de la evolución de los grandes desvíos de altitud (LHD) principalmente en las categorías M y N, en las FIRs de las Regiones CAR/SAM.

1.2 El elevado número de los Códigos de LHD “M” y “N”, demuestra la necesidad de una mejor coordinación entre el control del tráfico aéreo adyacente, lo que podría lograrse a través de la sensibilización y capacitación de la coordinación entre los controladores y con una mejor descripción de procedimientos en las Cartas de Acuerdo Operacional.

**2. Análisis**

2.1 Los puntos de transferencia correspondientes a la Región SAM en la **Tabla 1**, deberán tenerse en cuenta especialmente y en forma general en las Cartas de Acuerdo, las que deberán reflejar la medida mitigatoria para impedir este tipo de errores, los cuales los Estados ya deben tener identificados, asegurando así una mejor gestión de la seguridad operacional. La Tabla 1 muestra los eventos LHD críticos en 2012, en comparación con 8 meses del año 2013.

<b>LHD</b>	<b>AÑOS</b>	
	<b>2012</b>	<b>8 meses de 2013</b>
VESKA	<b>80</b>	<b>34</b>
PIGBI	<b>35</b>	<b>19</b>
VAKUD	<b>28</b>	<b>17</b>
PALAS	<b>24</b>	<b>11</b>
SBAODIII2	<b>22</b>	<b>22</b>
SBAOSUEO	<b>23</b>	<b>21</b>
IREMI	<b>19</b>	<b>12</b>
BEROX	<b>14</b>	<b>12</b>

**Tabla 1**

2.2 Algunas FIRs han optado por utilizar la automatización para las transferencias, con los costos que ello implica, pero también sigue subsistiendo un problema de coordinación que no se ve reflejado en las Cartas de Acuerdo Operacional entre FIRs adyacentes, sobre todo en temas de recepción de planes de vuelo, duplicación de planes de vuelo, falta de especificaciones en la transferencia con respecto a la actitud de la aeronave (ascenso/descenso) o en referencia a la entrega del vuelo nivelado en el cual será entregado el tránsito.

2.3 En base a todo lo anterior, se considera de máxima importancia alentar a los Estados para que hagan una revisión más profunda de sus procedimientos de coordinación establecidos en las Cartas de Acuerdo Operacional, para que se minimicen los errores operacionales que se han detallado anteriormente y que afectan la seguridad operacional, particularmente en lo concerniente a los puntos de transferencia identificados.

### 3. **Acción sugerida:**

3.1 Se invita a la Reunión a analizar los datos proporcionados y recomendar procedimientos que deban ser reflejados en las Cartas de Acuerdo Operacional, para reducir drásticamente la ocurrencia de eventos LHD en la Región SAM.