



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Revisión de las conclusiones y recomendaciones de reuniones anteriores de
CARSAMMA y del Grupo de Escrutinio**

- e) **Metodología de la evaluación cualitativa de seguridad operacional de los
LHD (SGSO/SMS)**

**PROPUESTA DE MODIFICACION A LA GUIA DE REFERENCIA DEL GRUPO DE
TRABAJO DE ESCRUTINIO (GTE)**

(Presentada por Perú)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta a la Reunión la propuesta de una modificación a la Guía de Referencia del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) en lo que respecta al “buffer zone” o “tiempo de amortiguamiento” .	
Referencias:	
- Informe Final GTE/7 - Informe Final GTE/14	
Objetivos estratégicos de la OACI:	A - Seguridad operacional.

1. **Antecedentes**

1.1 Durante el GTE/7 celebrado en la ciudad de Lima, Perú, del 16 al 19 de marzo de 2009, se acordó establecer un tiempo mínimo de coordinación de 03 minutos que debería ser considerado para la evaluación de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD), que involucren errores operacionales entre dependencias ACC adyacentes.

1.2 Esto se tomó en cuenta considerando que algunos miembros del Grupo habían notado que a pesar que la FIR aceptante haya recibido previamente la transferencia de la aeronave que iba a cruzar el límite de la FIR o Punto de Transferencia de Control (TCP), había un periodo de tiempo en el cual el controlador ya no era capaz de solucionar el evento antes que el error ocurra. Por lo tanto se acordó un **“tiempo de amortiguamiento”** o **“buffer zone”** para tomar en cuenta el tiempo de reacción del controlador. En otras palabras si el estimado al TCP es brindado a la FIR adyacente con mayor antelación al tiempo de amortiguamiento (> 3min), este NO es considerado un LHD. Sin embargo, si el estimado es brindado a la FIR adyacente con una antelación igual o menor que el tiempo de amortiguamiento (= < 3min), entonces este SI es un LHD. El **“buffer”** acordado fue de 03 minutos; este valor debía ser usado como guía referencial y cada caso debería ser evaluado individualmente.

1.3 Durante el GTE/14 realizado en la Ciudad de México, México, del 1 al 5 de diciembre de 2014, este parámetro de tiempo de 03 minutos fue modificado a 05 minutos, para lo cual en aquella oportunidad se tomó en cuenta los reportes de LHD de los últimos 3 años, donde se había observado que

un gran número de reportes eran considerados LHD debido a que la aeronave había cruzado el TCP 04 minutos antes de la hora estimada transferida, es decir, una dependencia transfiere un estimado para una hora y la aeronave cruza el TCP a 04 minutos o más antes de la hora inicialmente coordinada. Asimismo para realizar esta modificación se tomó en cuenta las Cartas Acuerdo Operacionales entre dependencias ACC adyacentes, dentro de las cuales en referencia a las revisiones del TCP, todas establecen que es necesaria siempre y cuando la variación sea mayor a un tiempo de 03 minutos.

2. **Análisis**

2.1 El **“tiempo de amortiguamiento”** o **“buffer zone”**, está referido estrictamente al tiempo que el controlador necesita para tomar acción sobre un tránsito no conocido o una situación no prevista, dígase por ejemplo una omisión de transferencia o revisión de nivel de vuelo respectivamente.

2.2 En referencia al punto 2.1, se debe tomar en cuenta que un controlador no toma 05 minutos ó 40 MN en solucionar una situación no prevista o un estado no deseado, por lo cual el **“tiempo de amortiguamiento”** o **“buffer zone”** debe ser reducido a 03 minutos ó 20 MN, de acuerdo a lo establecido en el GTE/7 (Ver **Apéndice A**).

2.3 El Doc. 4444 (par. 10.1.2.4.1) indica que la transferencia de comunicaciones aeroterrestres de una aeronave desde la dependencia de Centro de Control (ACC) transferidora al ACC aceptante se hará cinco minutos antes de la hora en que se prevea que la aeronave llegará al límite común del área de control, a menos que se acuerde de otro modo.

2.4 Este cambio de frecuencia, más no de responsabilidad, de 05 minutos antes del ingreso de la aeronave a la FIR subsiguiente, es una recomendación a los ANSP, la cual está orientada a reducir y mitigar el riesgo que proviene de los errores E1 y E2, ya que los pilotos estarían en comunicación con la FIR subsiguiente antes del ingreso al **“buffer zone”** (considerado en 03 minutos), anulando de esta manera el LHD.

2.5 Otra medida a adoptar por los Estados para mitigar estos errores, es la necesidad de efectuar las revisiones continuas para establecer precisión en las transferencias.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a reconocer los términos de la presente nota de estudio.

3.2 Modificar el tiempo acordado como **“tiempo de amortiguamiento”** o **“buffer zone”**, de 05 a minutos ó 40 MN a 03 minutos ó 20 MN.

3.3 Recomendar otras acciones que se consideren necesarias.

APENDICE A

