



**Cuestión 3 del**

**Orden del Día: Lecciones aprendidas por los Estados CAR/SAM para reducir el número de LHD**

**MEDIDAS MITIGADORAS ADOPTADAS POR FIR BRASILEÑAS  
CONCERNIENTES A LOS LHD DE 2014**

(Presentada por CARSAMMA)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota presenta un resumen de las medidas mitigadoras tomadas por las FIR Brasileñas respecto a los LHD generados el 2014.	
<b>Referencias:</b>	
- Informe final del GTE/14	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	A - Seguridad operacional

**1. Introducción**

1.1 El objetivo de este trabajo es informar las acciones adoptadas por las FIR Brasileñas referente a los LHD generados en 2014 y presentar la experiencia de CARSAMMA ante las referidas acciones.

**2. Contexto**

2.1 Dentro del concepto de implementación RVSM y a la luz del Doc 9937, la reducción del número de LHD (*Large Height Deviation*) puede ser vista como una meta a ser alcanzada, pues va al encuentro de la seguridad operacional. Bajo este objetivo, CARSAMMA ha empleado esfuerzos en el sentido de adoctrinar los puntos focales brasileños sobre esa cuestión, mientras incentiva a los controladores de tránsito aéreo a que hagan reportes de LHD.

2.2 Cabe destacar, entre tanto, que, desde el punto de vista de la seguridad operacional, hay en Brasil un sistema más amplio y mejor estructurado que CARSAMMA, responsable por la prevención de accidentes y acciones de seguridad operacional.

2.3 Conocido como SEGCEA (*Subsistema de Seguridad de Control del Espacio Aéreo*), el sistema es responsable por analizar y generar acciones de prevenciones frente a los incidentes y riesgos en potencial.

2.4 Algunas ocurrencias de tráfico aéreo pueden ser caracterizadas tanto como LHD como RICEA (*Informe de Investigación de Control del Espacio Aéreo*). Sin embargo, se constató que ocurre,

algunas veces, durante la selección inicial ejecutada por el supervisor de los órganos ATC, de ser notificadas y procesadas solamente como RICEA.

2.5 En este escenario, CARSAMMA tomó la iniciativa ante la Jefatura de ASEGCEA (*Asesoría de Seguridad Operativa de Control del Espacio Aéreo*) para que esta Asesoría verificase entre los RICEA que fueron procesados en el año de 2014, aquellos que podrían ser considerados como LHD.

2.6 La investigación demostró que 15 de los RICEA procesados en 2014, podrían ser caracterizados como LHD simultáneamente.

2.7 Teniendo en cuenta que ocurrieron 1451 LHD válidos en 2014, esta porción representa aproximadamente el 1% del total.

2.8 CARSAMMA está en amplia discusión con el Jefe de la ASEGCEA para encontrar una solución para este tipo de casos y para que se pueda dar visibilidad a los LHD que fueron procesados únicamente como RICEA.

2.9 En lo que respecta a los LHD generados en 2014 y procesados por las FIR brasileñas, se observó el escenario que se describe en la **figura 1, Anexo A**.

2.10 En relación con el asunto LHD se constata aún un tímido número de reportes de LHD por las FIR brasileñas y con relación a las causas y medidas adoptadas, se ve la necesidad de mayor maduración de los Puntos Focales ante este proceso. Se acredita que se ha dado un paso importante para impulsar el proceso de reporte de LHD en las FIR brasileñas con la elaboración de un Manual y cursos que incentivan el reporte y control de medidas mitigadoras. Sin embargo, se hace necesario sistematizar y reforzar a cada año la realización del proceso. En contraposición, el cambio constante de Puntos Focales constituye una discontinuidad en el proceso.

2.11 Las deficiencias de reportes de los LHD y un mejor control de las acciones mitigadoras parecen estar asociadas a un débil conocimiento de los proveedores ATC lo que genera un bajo compromiso. Esto puede ser optimizado por una acción de la OACI en el sentido de reforzar en GREPECAS la importancia de los informes de los LHD y para que se consideren estos reportes como significativos “indicadores” de seguridad operacional, de la misma forma que lo constituyen los informes de RICEAS.

### 3. **Conclusión**

3.1 Considerando el escenario arriba, se destacan las siguientes consideraciones:

3.1.1 Falta maduración de los reportes y controles de las medidas mitigadoras de los LHD por parte de los Puntos Focales brasileños;

3.1.2 Es necesaria una acción de divulgación de estos escenarios junto al GREPECAS por parte de las Oficinas CAR/SAM de la OACI, para que los Estados consideren los reportes de LHD como indicadores de eficiencia de los proveedores ATC para la seguridad operacional.

### 4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a tomar conocimiento de esta información y considerar el ítem 3.1.2 de esta nota.

FIR	Nº LHD	CAUSA	MEDIDAS MITIGADORAS	OBSERVACIÓN
AMAZÓNICO	16, 95, 326, 331, 434, 520, 524, 557, 709, 829, 1179, 1242, 1246, 1247, 1256, 1257, 1258, 1395, 1499, 1645.	No hubo coordinación	Briefing con los ATCOs y entrenamiento el día 14 OCTUBRE, fines fomentar la necesidad de más atención en las CDN.	No hay problema técnico. QRG y RDR en el sector funcionan satisfactoriamente
	1003, 1150, 1171, 1188, 1279, 1492, 1569, 1578, 1618, 1665, 1667	No hubo coordinación en CHG de FL.	Ídem.	
	154 e 279	Coordinación de última hora. No observancia de la Carta de Acuerdo Operacional.	Briefing, entrenamiento necesidad de observar Carta de Acuerdo Operacional.	
	1515	Error de estimado.	Ídem.	
	1413	Desvío de formación	Atención a los desvíos.	
CURITIBA	845		Conforme grabaciones, de 05/09/14, hubo la coordinación del vuelo AFR406 entre el ACC-SBCW y el ACC-SGFA. Quedó evidente que no había FPL para ACC-SGFA, por lo tanto, no sería el caso de informe de LHD.	No aplicable. Invalidado. No es LHD.
	1024, 1182, 1541, 1212, 1213, 1273, y 1302	Error de Coordinación ATC	A) Briefing con ATCO reforzando la necesidad de atención en la coordinación ATC. B) Instrucción teórica con los ATCO envueltos. C) Orientación a la supervisión Operativa en relación con la activación de ATCO asistente arriba de 6 ACFT controladas en El sector S01.	En 2015 hubo aumento de ese tipo de ocurrencia (estadística de 2015 en andamiento – 9 ocurrencias en fase de validación hasta el momento, o sea, aumento de 29%), teniendo en cuenta el aumento expresivo de reportes voluntarios, ocasionados por la nueva sistemática de monitoreo definida en la reunión de Puntos Focales, ocurrida de 11 al 13/08/14 en CARSAMMA.
BRASÍLIA	915	Falla de coordinación	Doctrina operacional, estudio de Punto Limite de Autorización(PLA). Nuevas circulaciones para evitar carga de trabajo del ATCO.	
	1120	Falta de coordinación		
ATLÁNTICO	726	Falla de coordinación	Aviso operacional fines orientar los ATCO a repassaren las frecuencias.	Datos revisualización perdidos

**Figura 1** – Acciones mitigadoras de las FIR brasileñas concernientes a los LHD de 2014