



**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Lecciones aprendidas por los Estados CAR/SAM para reducir el número de  
LHD**

**MEDIDAS DE ACCIÓN MITIGADORAS PARA REPORTES LHD EN LAS FIR  
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**

(Presentada por DGCTA - ANSP de Argentina)

<b>RESUMEN</b>	
En esta nota se presenta información sobre los pasos y medidas adoptados por el ANSP de la República Argentina a efecto de reducir la ocurrencia de eventos LHD en sus FIR de jurisdicción.	
<b>Referencias:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Informe Final de la Décimo Tercera Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/13) - Lima, Perú, 9 al 13 de setiembre de 2013</li><li>• Conclusiones de la Reunión de Puntos Focales de Contacto (PoC) de CARSAMMA - Río de Janeiro, 11 al 13 de agosto de 2014</li><li>• Informe Final de la Décimo Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/14) - Ciudad de México, México, 1 al 5 de diciembre de 2014</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>A - Seguridad operacional</i>

**1. Antecedentes**

1.1 Por su extensión territorial la República Argentina tiene a su espacio aéreo dividido en 5 (cinco) Regiones de Información de Vuelo (FIR): Ezeiza (SAEF), Córdoba (SACF), Mendoza (SAMF), Resistencia (SARR) y Comodoro Rivadavia (SAVF).

1.2 Cada una de estas FIR tiene características particulares desde el punto de vista de la densidad y el tipo de tránsito que la utiliza, las capacidades tecnológicas y la disponibilidad y capacitación de los recursos humanos que poseen.

1.3 A esto último, debe sumarse además la limitada disponibilidad de personal operativo capacitado en la problemática LHD, la idiosincrasia de algunos controladores de tránsito aéreo que los lleva a resistirse a informar “errores” de colegas y por último, la ausencia de un procedimiento estandarizado para la gestión de los reportes.

1.4 Todo lo expuesto, ha resultado en que la confección de reportes LHD y el análisis y mitigación de los errores detectados en los ATCO sea abordado por los diferentes Centro de Control de Área de manera particular en función a sus posibilidades y prioridades operativas.

## 2. **Análisis**

2.1 Para abordar esta compleja problemática, la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo (ANSP) de la República Argentina, desde noviembre de 2011 comenzó por investigar y gestionar los errores que implicaban un mayor valor del riesgo para la seguridad operacional en el espacio aéreo de su jurisdicción.

2.2 De la asistencia al GTE/13 y de su Informe Final surgió claramente que el problema más grave que tenía la Argentina era la cantidad y el tipo de los reportes LHD que se venían sucediendo en el Atlántico Sur (particularmente en la FIR Ezeiza).

2.3 De esta manera, se enfocó la atención en este punto y luego de la adopción de una serie de medidas mitigadoras (que fueran presentadas oportunamente en el GTE/14) se logró reducir sustancialmente la cantidad de reportes LHD del sector oceánico de dicha FIR (ver 3.1.2).

2.4 Adicionalmente, se realizó un relevamiento y capacitación del personal de las demás FIR, estableciendo un canal de coordinación para la gestión de la información de los reportes LHD y se participó además activamente en las teleconferencias mensuales del GTE y en el intercambio de información con los Puntos Focales de las FIR adyacentes a nuestro país.

2.5 Este proceso de implementación de medidas ha sido muy positivo para el ANSP de la República Argentina porque se han obtenido resultados concretos a situaciones o problemas particulares. No obstante, se tiene la seguridad que aún existen muchas acciones por realizar, algunas de las cuales están en proceso de elaboración y ejecución para el corto y mediano plazo, entre las que se puede mencionar:

- Creación de un Sistema de monitoreo y gestión de reportes LHD a nivel nacional en donde, debido a las características particulares de división del espacio aéreo argentino, se establece un Punto Focal del ANSP y Puntos Focales para cada una de las FIR con sus correspondientes tareas y funciones.
- Estandarización del proceso de gestión de los reportes LHD para los 5 ACC.
- Planificación y desarrollo de un Seminario/Taller para la capacitación de los Puntos Focales de FIR.
- Planificación y desarrollo de un Seminario/Taller para la capacitación de los ATCO en el llenado de los reportes LHD.
- Realización de pruebas pre operacionales de AIDC entre los ACC Córdoba y Ezeiza.
- Instalación de Sistemas Automatizados de Control de Tránsito Aéreo (AIRCON 2100) en los ACC Mendoza, Resistencia y Comodoro Rivadavia, los cuales poseen la capacidad AIDC.
- Culminación de las pruebas pre operacionales y adopción de la capacidad de Vigilancia Dependiente Automática (ADS- C) para los sectores oceánicos de las FIR's Ezeiza y Comodoro Rivadavia.

## 3. **Medidas implementadas por los ACC**

### 3.1 **FIR EZEIZA**

3.1.1 Como ya fuera mencionado en punto 2.3, la cantidad y el tipo de los reportes LHD que se venían sucediendo en el Atlántico Sur fueron reducidos sustancialmente a partir de la implementación de una serie de medidas mitigadoras en el sector oceánico de la FIR.

3.1.2 En ese sentido, la cantidad de reportes al sector oceánico de Ezeiza durante 2013 fue de 35, número que disminuyó a 33 en 2014 y a solo 2 reportes durante el primer semestre de 2015. Estas cifras guardan relación con que el conjunto de medidas mitigadoras fueron implementadas entre setiembre y octubre de 2014.

3.1.3 En otro orden, a partir del intercambio de información relacionada con los reportes LHD entre los diferentes ACC, la División Garantía de Calidad realizó una auditoría interna al Centro de Control de Área Ezeiza que incluyó encuestas al personal, auditorías de escritorio y análisis de casos, lo que permitió realizar diferentes estadísticas, ayudando a identificar las tendencias y los puntos críticos de ocurrencia de posibles errores de procedimiento.

3.1.4 Las conclusiones y recomendaciones fueron elevadas a las diferentes dependencias internas para que estas realicen sus propios análisis e inicien un proceso de mitigación, según el nivel de riesgo que evalúen.

3.1.5 Finalmente, la División Garantía de Calidad tiene previsto continuar con la acción de seguimiento, por medio de evaluaciones aleatorias, por las cuales se evaluarán las medidas de mitigación adoptadas por cada dependencia interna.

### 3.2 FIR COMODORO RIVADAVIA

3.2.1 El mayor riesgo que sufre esta FIR está relacionado con el movimiento de aeronaves que parten desde las Islas Malvinas (Monte Agradable – EGYD) cuya Unidad de Control no informa ni coordina los permisos de tránsito con el ACC Comodoro Rivadavia, infringiendo lo establecido en la Carta de Acuerdo Operacional entre ambos controles.

3.2.2 De esta manera, durante el año 2014 el ACC Comodoro Rivadavia efectuó 19 reportes LHD a EGYD (14 de los cuales fueron validados por el GTE), todos ellos por ausencia de coordinación ATC (E2).

3.2.3 Asimismo, a junio de 2015 ya se han efectuado 19 reportes E2 (todos validados por el GTE) y desde julio a la fecha restan aún validar 18 reportes más.

3.2.4 Dentro de estos reportes, se destacan los tránsitos que unen a las Islas Malvinas con el continente (principalmente SAWG y SCCI) los cuales utilizan una aerovía (UW54) que corta a otras establecidas en el FIR Comodoro Rivadavia (UT108 – UT109 y UT662) generando el riesgo de posibles conflictos de tránsito aéreo.

3.2.5 Para la mitigación de estos casos, se procede a instruir a los tránsitos bajo el control de Comodoro Rivadavia (en sus vuelos de ida a las Islas Malvinas), para que a su regreso (antes del despegue, en el rodaje o lo más pronto posible) establezcan contacto con el ACC para la gestión del correspondiente permiso de tránsito.

3.2.6 Asimismo, se han realizado gestiones por la vía diplomática a efecto de mantener una reunión entre ambas partes con el objetivo de actualizar la Carta de Acuerdo Operacional vigente a la fecha o, en su defecto, confeccionar una nueva.

### 3.3 FIR RESISTENCIA

3.3.1 Se efectuó capacitación con el personal de Supervisores del ACC Resistencia y se

confeccionaron Circulares Operativas a efecto de formalizar los diferentes procesos que abarcan la gestión de los reportes LHD, desde el momento de producirse un evento LHD, pasando por el análisis e investigación del mismo y llegando por último a la mitigación de los errores detectados en la propia FIR.

### 3.4 FIR MENDOZA

3.4.1 Se llevó a cabo un programa de instrucción a todo el personal ATCO a efecto de capacitar a los mismos en todo el proceso LHD.

3.4.2 Teniendo en cuenta las características particulares de la FIR, ante solicitudes de cambio en el nivel de vuelo, si la aeronave se encuentra próxima al límite del FIR, se estableció como procedimiento mantener a la misma con el nivel de vuelo autorizado y transferirla al control adyacente para que este autorice dicho cambio de nivel.

3.4.3 Asimismo, tomado conocimiento de un reporte LHD, se realiza un *debriefing* con el personal del turno involucrado, para identificar las fallas cometidas y socializar acerca de las medidas que podrían tomarse para evitar la futura repetición de estos hechos.

3.4.4 Finalmente, a efecto de mantener la conciencia situacional, se hizo hincapié en la utilización de ayudas de memoria visuales para cumplir con el procedimiento de efectuar la transferencia de inmediato y no dejar la misma a la cola de mensajes.

### 3.5 FIR CORDOBA

3.5.1 En base a la información obtenida de la investigación de los reportes LHD recibidos, se realizó instrucción con el personal ATCO en referencia al cumplimiento de los procesos de gestión de los vuelos de cada sector, resaltando la necesidad de actualizar el estado de situación en los relevos especialmente cuando el relevo se produzca dentro del mismo turno.

## 4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la reunión a tomar conocimiento de la información contenida en esta nota.