



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina Regional Sudamericana

NOTA DE ESTUDIO

GTE/23 — NE/04  
24/08/23

**Vigésimo Tercera Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/23) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)**

Lima, Perú, del 11 al 15 de septiembre de 2023

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Revisión de los resultados del análisis de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD)**

**IDENTIFICACIÓN DE TENDENCIAS**

(Presentada por CARSAMMA)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota presenta un resumen de las tendencias de algunos Desvíos Importantes de Altitud (LHD) recibidos por CARSAMMA para el año de 2022.	
<b>Acción:</b>	Las acciones sugeridas si encuadran en acciones mitigatorias.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Metodología GTE.</li><li>• Informes de Desvíos Importantes de Altitud (LHD) (APENDICE A).</li><li>• Manual SGSO - ICAO.</li><li>• Manual de los POC acreditados a CARSAMMA.</li></ul>

**1. Introducción**

1.1. El objetivo de este trabajo es llevar más informaciones a los expertos para que los reportes LHD de 2022, recibidos hasta el día 24 de enero de 2023, que llegaron en la CARSAMMA sean observados y analizados, para que fallas similares no se repitan, principalmente en los puntos especificados y que los expertos de las FIR involucradas tomen acciones mitigadoras pertinentes.

**2. Análisis**

2.1. Abajo tenemos el análisis de los reportes LHD de 2022, del primer semestre y segundo semestre (número de informes subrayados).

2.2. La **tabla 1** muestra todos los reportes LHD en que el tránsito es coordinado en un nivel y va ascendiendo o descendiendo cuando se llama al órgano aceptante.

Reportes 2022	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición	Nivel
8	PORT AU PRINCE	SANTO DOMINGO	ONPAD	FL290 ↗ FL300
39	BOGOTÁ	PANAMÁ	BUSMO	FL310 ↗ FL350
119	LIMA	GUAYAQUIL	KUMET	FL330 ↗ FL370
134	CENTRAL AMÉRICA	MÉRIDA	ANIKO	FL350 ↗ FL360
167	PIARCO	GEORGETOWN	VOKAN	FL360 ↗ FL380
168	MAIQUETIA	BOGOTÁ	KIKAS	FL315 ↗ FL350
193	LIMA	AMAZONICA	LET	FL380 ↘ FL360
294	LIMA	LA PAZ	ELAKO	FL340 ↗ FL380
350	MAIQUETIA	BOGOTÁ	KIKAS	FL360 ↗ FL390
377	CURACAO	SANTO DOMINGO	BEROX	FL330 ↗ FL360
423	MAIQUETIA	BOGOTÁ	KIKAS	FL350 ↗ FL390
443	MAIQUETIA	BOGOTÁ	KIKAS	FL330 ↗ FL390
459	LIMA	GUAYAQUIL	KUMET	FL320 ↗ FL410
489	LA PAZ	AMAZONICA	RCO	FL350 ↗ FL370
521	CURITIBA	MONTEVIDEO	AKPOD	FL330 ↗ FL370
538	LIMA	LA PAZ	ELAKO	FL320 ↗ FL360
642	MAIQUETIA	BOGOTÁ	KIKAS	FL330 ↗ FL370

2.3. Como podemos ver en la tabla 1, las FIR que más reportan este tipo de fallas fueron: MAIQUETIA y LIMA (5 veces cada una), la FIR más reportada fue BOGOTA (5 veces) y el par de FIR involucrados en este tipo de falla fue: MAIQUETIA x BOGOTÁ (5 veces), todos en la posición KIKAS.

2.4. En la **tabla 2**, los reportes tenían como fallo de coordinación un punto distinto al coordinado. El tráfico se coordina en un punto y llama en otro y este cambio no se coordina con la FIR adyacente.

Reportes 2022	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición coordinada	Posición que la aeronave llama
13	PORT AU PRINCE	HAVANA	URLAM	DEPSI - (81 NM A LA DERECHA DE URLAM) - MUHA/MDSO
56	GUAYAQUIL	BOGOTÁ	ENSOL	AKTAB - (44 NM A LA DERECHA DE ENSOL) - MPTO/SEQM
64	LA PAZ	AMAZONICA	RCO	AKVOR - (84 NM A LA ESQUIERDA DE RCO) - MPTO/SAEZ
72	CURITIBA	BRASILIA	MULAP	PUNTO 1 - (10 NM A LA DERECHA DE MULAP) - SBSP/SBRF
74	LIMA	AMAZONICA	ISIDI	DAMDU - (15 NM A LA ESQUIERDA DE ISIDI) - SGAS/MPTO
114	AMAZONICA	PILOTO	UL201	PUNTO 2 - 29 NM A LA ESQUIERDA DA AWY) - MPTO/SBCF
160	GUAYAQUIL	BOGOTÁ	PULTU	PUNTO 3 - (26 NM A LA ESQUIERDA DE PULTU) - SKBO/SCEL
164	GUAYAQUIL	CENTRAL AMERICA	BUVUL	PUNTO 4 - (34 NM A LA ESQUIERDA DE BUVUL) - MPTO/SPJC

169	ATLANTICO	DAKAR	NANIK	<b>MOVGA</b> - (135 NM A LA DERECHA DE NANIK) - LPPT/SBGR
338	AMAZONICA	BOGOTÁ	LET	<b>ASAPA</b> - (103 NM AL NORTE/NORDESTE DE LET) - KMIA/SAEZ
345	AMAZONICA	BOGOTÁ	UP776	<b>BRACO</b> - (15 NM A LA ESQUIERDA DE LA AWY) - EHAM/SPJC
349	LA PAZ	PILOTO	DOBNI	<b>PUNTO 5</b> - (26 NM A LA DERECHA DE DOBNI) - SBKP/SPJC
351	AMAZONICA	GEORGETOWN	SUMVA	<b>TONOM</b> - (60 NM A LA ESQUIERDA DE SUMVA) - KJFK/SBGR
<u>413</u>	BOGOTÁ	PANAMÁ	ASEPI	<b>BUSMO</b> - (70 NM A LA ESQUIERDA DE ASEPI) - MMMX/SKCL
<u>421</u>	LA PAZ	AMAZONICA	ISARA	<b>AKVOR</b> - (61 NM A LA DERECHA DE ISARA) - MPTO/SAAR
<u>460</u>	GUAYAQUIL	BOGOTÁ	ENSOL	<b>UGUPI</b> - (69 NM A LA DERECHA DE ENSOL) - KMIA/SPJC
<u>462</u>	GUAYAQUIL	BOGOTÁ	ANRAX	<b>UGUPI</b> - (83 NM A LA DERECHA DE ANRAX) - KMIA/SPJC
<u>555</u>	LIMA	BOGOTÁ	PABON	<b>ROLUS</b> - (236 NM A LA DERECHA DA AWY) - SKBO/SBGR
<u>593</u>	ANTOFAGASTA	LIMA	IREMI	<b>SORTA</b> - (53 NM A LA ESQUIERDA DE IREMI) - KMIA/SCEL
<u>643</u>	SAN JUAN	MAIQUETIA	ARMUR	<b>MILOK</b> - (46 NM A LA ESQUIERDA DE ARMUR) - SBGR/KMIA
<u>691</u>	SANTO DOMINGO	CURACAO	VESKA	<b>BEROX</b> - (40 NM A LA DERECHA DE VESKA) - SKRG/MDPC
<u>710</u>	CENTRAL AMÉRICA	MÉRIDA	ILUBA	<b>PUNTO 6</b> - (30 NM AL NORTE DE ILUBA) - KIAH/MPTO
<u>741</u>	GUAYAQUIL	BOGOTÁ	UGUPI	<b>BOKAN</b> - (123 NM OESTE DE UGUPI) - MPTO/SEGU
<u>761</u>	LA PAZ	CURITIBA	SIDAK	<b>CUB</b> - (48 NM OESTE DE SIDAK) - SBCG/SLVR
<u>791</u>	GUAYAQUIL	BOGOTÁ	ANRAX	<b>UGUPI</b> - (83 NM ESTE DE ANRAX) - KMIA/SAEZ
<u>811</u>	MAIQUETIA	AMAZONICA	VAGAN	<b>VUMPI</b> - (121 NM SUROESTE DE VAGAN) - SLVR/SVMI

2.5. En la **Tabla 2**, las FIR que más reportaron este tipo de falla fue: GUAYAQUIL (7 veces), la FIR más reportada fue BOGOTÁ (9 veces) y el par de FIR involucrados en este tipo de falla fue: GUAYAQUIL x BOGOTÁ (6 veces).

Nota: Muchas de esas fallas ocurrieron debido a condiciones climáticas adversas, mal tiempo.

2.6. En la **tabla 3**, los LHD tuvieron como falla de coordinación el parámetro de comprensión. Se hace la coordinación, pero la comprensión se hace defectuosa/incorrecta y el órgano que realiza la transferencia no percibe la falla.

Reporte 2022	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Hora, fijo, nivel o número del vuelo coordinado	Hora, fijo, nivel o número del vuelo anotado
5	PANAMA	KINGSTON	FL390	FL370
87	KINGSTON	HABANA	18:03	19:03
467	PORT AU PRINCE	MIAMI	01:06	01:16
712	ANTOFAGASTA	LIMA	SORTA	IREMI
793	PORT AU PRINCE	SANTO DOMINGO	RETAK	ETBOD

2.7. Como podemos ver arriba, la FIR PORT AU PRINCE aparece en dos situaciones de no comprensión de los mensajes, una de MIAMI y otra de SANTO DOMINGO. Tenemos entonces: FIR PORT AU PRINCE señalando el tiempo equivocado transmitido por FIR MIAMI y el TCP diferente del pasado por FIR SANTO DOMINGO.

2.8. La **tabla 4** tenía como falla de coordinación el parámetro relacionado con cuestiones técnicas del equipo utilizado para la transferencia, (**AMHS** = ATS MESSAGE HANDLING SYSTEM o **AIDC** = ATS INTER-FACILITE DATA COMMUNICATION). Llamadas del tráfico son hechas a un nivel de vuelo diferente al coordinado o que no fue coordinado. Esto caracteriza el código "F", pero lo que estamos observando no es una falla del equipo sino una falta de conocimiento del ATCO al manejar el equipo, ya que no saben interpretar los errores / fallas señaladas por el sistema de transferencia automática. En todos los informes descritos a continuación, CARSAMMA, basándose en la descripción del evento, los codificó como E1 (mala coordinación) o E2 (falta de coordinación).

FIR QUE REPORTA	FIR QUE COMETE LA FALLA	PUNTO - TCP	CANTIDAD y (CÓDIGOS)
GUAYAQUIL (58 veces)	BOGOTÁ (38 veces)	BOKAN (9)	1 (E1) e 8 (E2)
		ENSOL (5)	3 (E1) e 2 (E2)
		PULTU (3)	3 (E2)
		UGUPI (21)	17 (E1) e 4 (E2)
	CENTRAL AMÉRICA (5 veces)	ARTOM (1)	1 (E2)
		LIXAS (4)	1 (E1) e 3 (E2)
	LIMA (7 veces)	VAKUD (7)	4 (E1) e 3 (E2)
	PILOTO (8 veces)	ARNEL (2)	2 (E2)
VAKUD (6)		6 (E2)	
PANAMÁ (21 veces)	BARRANQUILLA (4 veces)	AGUJA (2)	1 (E1) e 1 (E2)
		BOGAL (1)	1 (E1)
		ESEDA (1)	1 (E1)
	BOGOTÁ (11 veces)	ARORO (1)	1 (E2)
		BUSMO (3)	3 (E2)
		BUXOS (3)	2 (E1) e 1 (E2)
		DAKMO (1)	1 (E2)
		ILTUR (1)	1 (E2)
		TINPA (1)	1 (E1)
		TOKUT (1)	1 (E2)

		BUFEO (1)	1 (E1)
	CENTRAL AMÉRICA (5 veces)	EGODI (1)	1 (E2)
		FALLA (1)	1 (E2)
		ISEBA (1)	1 (E2)
		PELRA (1)	1 (E2)
		PANAMÁ (1 vez)	ARORO (1)
CENTRAL AMÉRICA (10 veces)	GUAYAQUIL (3 veces)	LIXAS (2)	1 (E1) e 1 (E2)
		UGADI (1)	1 (E1)
	HAVANA (1 vez)	SELEK (1)	1 (E2)
	MÉRIDA (1 vez)	ANEPU (1)	1 (E2)
	PANAMÁ (5 veces)	ANSON (2)	1 (E1) e 1 (E2)
		DURAM (1)	1 (E2)
		LESIR (1)	1 (E1)
POXON (1)		1 (E2)	
MÉRIDA (4 veces)	CENTRAL AMÉRICA (4 veces)	ANIKO (2)	2 (E1)
		ANREX (1)	1 (E1)
		VIDNO (1)	1 (E2)
BOGOTÁ (8 veces)	GUAYAQUIL (6 veces)	BOKAN (1)	1 (E2)
		ENSOL (2)	1 (E1) e 1 (E2)
		UGUPI (3)	3 (E2)
	PANAMÁ (2 veces)	KAKOL (2)	2 (E2)
LIMA (2 veces)	GUAYAQUIL (2 veces)	KUMET (2)	2 (E1)
AMAZÔNICA (2 veces)	BRASILIA (1 vez)	OPTEN (1)	1 (E2)
	PILOTO (1 vez)	ILRIR (1)	1 (I)
ANTOFAGASTA (2 veces)	LIMA (2 veces)	ALDAX (2)	1 (E1) e 1 (E2)
MAIQUETIA (2 veces)	AMAZONICA (2 veces)	VUMPI (2)	2 (E1)
KINGSTON (1 vez)	CENTRAL AMÉRICA (1 vez)	DELVI (1)	1 (E2)

2.9. Como podemos ver en la tabla 4, las FIR que más reportaron este tipo de fallas fueron: GUAYAQUIL (58 veces), PANAMÁ (21 veces) y CENTRAL AMÉRICA (10 veces). Las FIR más reportadas fueron: BOGOTÁ (49 veces), CENTRAL AMÉRICA (15 veces) y GUAYAQUIL (11 veces).

2.10. Cabe destacar que el par de FIR que más se involucró en este tipo de situación fue: GUAYAQUIL x BOGOTÁ (44 veces). También pudimos observar que varios informes realizados por la FIR GUAYAQUIL en el día 14/04/22, señalando como la FIR LIMA haber cometido las fallas de coordinación (8 veces), estos informes tenían que ver con la activación del PLAN DE CONTINGENCIA ATS PARA FIR LIMA, según la AIP SUPLEMENTO 06/21 del 18 DIC 21 y así, las fallas fueron cometidas por los PILOTOS. El 24/05/22 al tener conocimiento de estos reportes el POC de FIR LIMA, informó a CARSAMMA que el 14/04/22 se activó el Plan de Contingencia Severa en la FIR LIMA y a través del NOTAM informó que la coordinación sería realizada por los propios pilotos antes de ingresar a la FIR que sería volada. Por lo tanto, con toda la evidencia mostrada en la tabla 4, sugerimos que los ATCO de BOGOTÁ hagan un reciclaje cuando se trata de operar el (los) equipo (s) de transferencia automática.

2.11. La **tabla 5** muestra todos los informes de LHD en que el tráfico se coordina en una hora y llama en otra, bien anticipadas, más de 3 minutos.

Reportes 2022	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición	Hora Coordinada	Hora que cruza el TCP	Anticipó — minutos
43	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	19:50	19:45	5
78	LA PAZ	AMAZÔNICA	AKVOR	23:56	23:44	12
85	SANTO DOMINGO	CURACAO	VESKA	15:16	15:02	14
93	PORT AU PRINCE	SANTO DOMINGO	OSIDU	09:45	09:15	30
100	SANTO DOMINGO	CURACAO	BEROX	15:03	14:51	12
104	CURACAO	SAN JUAN	SCAPA	21:42	21:34	8
129	PORT AU PRINCE	HAVANA	URLAM	15:33	15:28	5
130	SANTO DOMINGO	CURACAO	BEROX	22:02	21:56	6
137	SANTO DOMINGO	CURACAO	KARUM	18:47	18:40	7
151	PORT AU PRINCE	MIAMI	ALBEE	18:20	18:00	20
159	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	18:40	18:35	5
161	SANTO DOMINGO	CURACAO	VESKA	19:32	19:27	5
182	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	ETBOD	02:57	02:50	7
195	LA PAZ	LIMA	DOBNI	06:40	06:30	10
222	LA PAZ	AMAZÔNICA	RCO	05:58	05:27	31
287	SANTO DOMINGO	CURACAO	BEROX	20:52	20:43	9
292	PORT AU PRINCE	HAVANA	URLAM	17:34	16:34	60
296	PORT AU PRINCE	SANTO DOMINGO	ONPAD	17:04	16:04	60
306	ANTOFAGASTA	LIMA	IREMI	19:59	19:54	5
321	GUAYAQUIL	LIMA	PABOB	06:32	06:26	6
326	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	ONPAD	18:26	18:16	10
355	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	OSIDU	16:52	16:18	34
359	ANTOFAGASTA	CÓRDOBA	KONRI	13:52	13:42	10
360	MAIQUETIA	SAN JUAN	MILOK	18:04	17:52	12
384	PORT AU PRINCE	SANTO DOMINGO	PIGBI	14:44	13:45	59
454	ANTOFAGASTA	LIMA	IREMI	22:53	20:53	120
465	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	17:46	17:11	35
500	SANTO DOMINGO	CURACAO	BEROX	17:17	17:05	12
512	BOGOTÁ	LIMA	ROLUS	04:23	04:16	7
528	SANTO DOMINGO	CURACAO	POKAK	19:07	19:03	4
537	LA PAZ	AMAZÔNICA	RCO	05:42	05:34	8
548	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	01:14	01:08	6
560	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	ETBOD	03:55	03:33	22
570	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	06:06	05:58	8
574	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	ETBOD	20:26	20:17	9
590	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	06:02	05:58	4

<u>599</u>	SANTO DOMINGO	CURACAO	VESKA	06:51	06:46	5
<u>674</u>	SANTO DOMINGO	CURACAO	POKAK	22:47	22:42	5
<u>692</u>	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	ETBOD	00:50	00:44	6
<u>717</u>	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	14:05	13:59	6
<u>725</u>	SANTO DOMINGO	CURACAO	BEROX	20:24	20:18	6
<u>730</u>	PORT AU PRINCE	SANTO DOMINGO	PIGBI	16:04	14:04	120
<u>734</u>	SANTO DOMINGO	CURACAO	BEROX	21:25	21:20	5
<u>738</u>	ANTOFAGASTA	LIMA	IREMI	08:28	07:28	60
<u>758</u>	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	22:09	22:02	7
<u>771</u>	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	22:09	22:02	7
<u>797</u>	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	PIGBI	18:07	18:01	6

2.12. Como podemos ver en la tabla 5, las FIR que más ha reportado este tipo de fallas fue: SANTO DOMINGO (28 veces) y las FIR más reportadas fueron: PUERTO PRÍNCIPE (16 veces) y CURAZAO (12 veces). Las posiciones en que más se produjo estas fallas fueron: PIGBI (12 veces) y BEROX (6 veces).

Los pares de FIR que más tuvieron este tipo de fallas fueron: SANTO DOMINGO x PORT AU PRINCE (20 veces) y SANTO DOMINGO x CURAZAO (12 veces).

2.13. En **tabla 6** tenían los LHD como falla de coordinación en que el tráfico se coordina tarde, muy cerca del TCP. Todos ellos se realizan con menos de 3 minutos, o no se realizó la coordinación y el piloto llama en las cercanías del TCP, no cumpliendo con la metodología LHD.

Reportes 2022	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición	Hora de la Coordinación	Hora que llama en el TCP	Coordina solo con — minutos
32	GUAYAQUIL	BOGOTÁ	BOKAN	23:18	23:19	1
45	GUAYAQUIL	LIMA	VAKUD	14:23	14:25	2
283	SANTO DOMINGO	CURACAO	PALAS	14:48	14:48	0
303	PANAMÁ	CENTRAL AMÉRICA	ANSON	14:38	14:32	-6
368	SANTO DOMINGO	PORT AU PRINCE	ETBOD	18:28	18:28	0
393	PORT AU PRINCE	SANTO DOMINGO	ONPAD	15:20	15:21	1
<u>434</u>	AMAZONICA	BRASILIA	OPTEN	19:11	19:11	0
<u>509</u>	MAIQUETIA	BOGOTÁ	KIKAS	22:55	22:56	1
<u>603</u>	LIMA	LA PAZ	ORALO	23:27	23:28	1
<u>609</u>	LIMA	LA PAZ	DOBN1	13:42	13:45	3
<u>659</u>	GUAYAQUIL	BOGOTÁ	PULTU	14:24	14:24	0
<u>701</u>	CURACAO	SANTO DOMINGO	VESKA	17:50	17:51	1

2.14. Arriba podemos ver que las FIR que más reportaron este tipo de fallas fueron: GUAYAQUIL (3 veces), SANTO DOMINGO y LIMA (2 veces cada una). Las FIR más reportadas fueron: BOGOTÁ (3 veces), SANTO DOMINGO y LA PAZ (2 veces cada una). Los pares de FIR que más tuvieron este tipo de falla fueron:

SANTO DOMINGO x CURAZAO, GUAYAQUIL x BOGOTÁ, PORT AU PRINCE x SANTO DOMINGO y LIMA x LA PAZ (2 veces cada una).

2.15. En la **tabla 9**, los reportes de LHD tuvieron como falla algún tipo de mala coordinación, aceptación del tráfico en condiciones de conflicto, control de ellos sin la observación adecuada de los descensos o ascensos de la aeronave o información sobre turbulencias que causaron la activación del "TCAS".

Reportes 2022	FIR que reporta	FIR o QUIEN comete la falla	Posición	1ª ACFT	2ª ACFT
392	HAVANA	HAVANA	BILSI	CMP809 FL360 - MPTO/KJFK	ARG1305 ↗ 370 - KMIA/SAEZ
432	KINGSTON	HAVANA	NIBEO	AAL840 ↘ 290 - MUFH/MKJK	UAL727 FL340 - MPTO/MKJK
484	KINGSTON	PILOTO	GCM	SLI655 FL360 - MDSD/MMMX	XBOYM ↗ ↘ ± 200 FT CAT

2.16. En el reporte 392, las aeronaves se acercaron a 10 NM, ambas al sur de BILSI, una a 25 NM y la otra a 15 NM.

2.17. En el reporte 432, las aeronaves se acercaron a 8,5 NM. AAL840 15 NM al Norte de NIBEO, aerovía UM221 y el UAL727 manteniendo FL340 en la aerovía UM347.

2.18. En el reporte 484, la aeronave se acercó a menos de 5 NM. El SLI655 cerca de GCM mantiene FL360 en la aerovía UL577 y el XBOYM que está variando en ± 200 pies, informa estar en turbulencia leve. La separación entre ellos fue de 700 pies.

2.19. La **tabla 10** muestra los reportes de LHD que no cumplieron con el parámetro de coordinación ya que el órgano aceptante realiza el descenso o ascenso de la aeronave transferida aún en la FIR del órgano transferido.

Reportes 202	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición	Estaba en el FL	FL que fue instruido
91	AMAZÔNICA	LA PAZ	VILUX	350	↗ 370
271	CENTAL AMÉRICA	GUAYAQUI	LIXAS	350	↗ 370
357	AMAZÔNICA	BOGOTÁ	ARUXA	320	↗ 340
700	AMAZÔNICA	BRASÍLIA	MASVA	350	↗ 400

2.20. En la **tabla 11**, tuvieron como falla de coordinación el parámetro que hace con que el órgano aceptante solicita que la aeronave a ser transferida llegue a un nivel y el órgano transferidor no cumple con la solicitud.

Reportes 2022	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición	FL solicitado	FL que llama
510	NEW YORK	PIARCO	BNJEE	300	320
754	BARRANQUILLA	PANAMÁ	AGUJA	340	330

2.21. La **tabla 12** muestra los reportes LHD que caen en que el tráfico transferido al órgano aceptante es otro, diferente del real. Transfiere al órgano aceptante una aeronave en lugar de la correcta, a menudo porque tiene el registro o el número de llamada similar y no se da cuenta del error cometido.

Reporte 2022	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Número del vuelo o registro coordinado	Número del vuelo o registro que llama
65	AMAZÓNICA	BOGOTÁ	LAE1833	LCO1103
<u>544</u>	SAN JUAN	MAIQUETIA	TFL352	JRC522

**NOTA 1:** En el caso del # 65, la FIR BOGOTÁ coordina con la FIR AMAZONICA el LAE1833 para ingreso en la FIR SBAZ para las 00:12, pero el PLN no llega. El avión que llamó SBAZ fue el LCO1103 a las 01:12.

**NOTA 2:** En el caso del # 544, la FIR MAIQUETIA coordina con la FIR SAN JUAN el TFL352 - TNCC/EHAM - MILOK 20:36 - FL350, pero el tráfico que llamó fue el JRC522 al mismo nivel y posición.

### 3. Acciones sugeridas

3.1. Se invita a todos que de esta nota tomen conocimiento que:

- a) Reconocemos las evaluaciones y los términos presentados en este documento y que los Estados estén dispuestos a utilizar la información como referencia para la mitigación de sus informes sobre LHD; y
- b) presente dicha decisión a los miembros del GTE para conocimiento y aprobación.