



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

DGAC/CAP/98 — NI/20
26/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Gestión de la seguridad operacional

**3.1 Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación –
Panamérica (RASG-PA)**

**ACTUALIZACIÓN SOBRE EL PROGRAMA DE ACCIÓN DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL (PASO)**

(Presentada por COCESNA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de información invita a las Autoridades de Aviación Civil a participar de las actividades llevadas a cabo por el Programa de Acción de la Seguridad Operacional (PASO), el cual se encuentra alineado con iniciativa de seguridad global GSI-12: Uso de la tecnología para el mejoramiento de la seguridad operacional, e informa sobre las acciones que se propone desarrollar en el presente año.

*Objetivos
Estratégicos:*

- Seguridad Operacional

1. Introducción

1.1 Durante el primer RASG-PA/01 que se celebró en Puntarenas, Costa Rica en el año 2009, se discutió y aprobó para que ACSA coordinara la implementación un programa piloto para el compartimiento de data FOQA. Los participantes iniciales fueron una aerolínea (que tuviera un sistema de recolección de data electrónica), la DGAC de Costa Rica y ACSA como ente coordinador.

1.2 ACSA-COCESNA ha servido no solo de coordinador y enlace entre los operadores y la Autoridad de Aviación Civil sino que también protege esas fuentes de información, situación que ayuda a generar confianza en el programa.

1.3 El programa PASO basa sus acciones en el análisis e intercambio de información como un recurso para recopilar y analizar datos presentados en forma voluntaria para identificar riesgos de seguridad operacional y hacer recomendaciones para que se mejore dicha seguridad a fin de reducir estos riesgos. Entre los componentes esenciales figuran el acceso a la información, su uso y protección de la misma. Estos componentes son de importancia crítica para la validación de la eficacia de las recomendaciones actuales y futuras en materia de seguridad operacional, así como para el trabajo dedicado a reducir los riesgos de que se produzcan casos mortales.

1.4 Algunas actividades de PASO trascienden el mandato original de la OACI descrito en GSI 12, ya que la información recibida no proviene de un FOQA, sin embargo, estas actividades han sido abordadas de igual forma y sus resultados han sido reportados previamente en informes y notas informativas incluidas reuniones RASG PA, y HLSC.

2. Invitación a participar de las actividades PASO

2.1 A inicios del programa PASO, existía la preocupación por parte de los operadores participantes en PASO, la cantidad de eventos “Avisos para la ejecución de Resoluciones” (RA’s) (cuasi-colisiones) en el Área Terminal (TMA) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica, las cuales se categorizaron como severas o categoría 3.

2.2 PASO analizó y gestionó la información, las medidas de mitigación como fueron la creación de corredores visuales para la aviación general proveniente del aeropuerto de Pavas, (muy cercano al Juan Santamaría) diseño de un nuevo procedimiento para circular visual y aterrizar en la pista 25 del MROC, un AIC en donde se recordaba a los pilotos y controladores los procedimientos en caso de encontrarse en una cuasi-colisión, entre otras. Dichas medidas de mitigación surtieron el efecto esperado, ya que como podemos observar que los eventos RA’s disminuyeron drásticamente, además de que los mismos ya no son categoría 3 sino que también se bajó la severidad de los mismos.

2.3 Basado en la experiencia PASO en Costa Rica, La Agencia propone a los asistentes a la reunión el lanzamiento de este programa en el segundo semestre del 2015 para aquellos estados que estén experimentando eventos de casi colisiones en el aire o RA’s que hayan sido detectadas por los operadores aéreos o detectados por cualquier otro método existente.

2.4 Esta Agencia de COCESNA considera importante en materia de seguridad operacional la adopción de medidas que aprovechen de la tecnología existente en la industria, esta tecnología se encuentra a disposición de la industria y de los centros de control radar, entre otros, en tal sentido la búsqueda de acuerdos para compartir información de seguridad tal como los RA’s se ve en tal sentido más factible.

2.5 Esta Agencia de COCESNA se permite informar que los operadores participantes en PASO notaron como en sus operaciones diarias del aeropuerto MROC, se estaban realizando despegues y aterrizajes con excesivo viento de cola registrados por sus sistemas FOQA, los cuales eventualmente podrían ser potenciales precursores de accidentes o incidentes por salidas de pista (overrun o Veer Off), tail strike o abortos de despegue. El trabajo conjunto PASO y DGAC permitió corregir las deficiencias capturadas marcando un hito importante en el quehacer de PASO. En este sentido las Autoridades de Aviación Civil son invitadas a utilizar esta importante herramienta de apoyo de la seguridad operacional, la cual incorpora las diferentes disciplinas que intervienen en el quehacer aeronáutico de los Estados.

3. Actividades Presentes y Futuras

3.1 PASO está desarrollando un Manual de Procedimientos para mejorar y establecer una forma de trabajo estandarizada.

3.2 A raíz de la implementación del PBN (Performance Based Navigation), PASO está recogiendo la data que arrojan estas nuevas aproximaciones en la región centroamericana, (por ahora, SAL, GUA y CRC). Se iniciará analizando:

- a) emisión de CO₂
- b) economía de combustible

- c) cuasi-colisiones
- d) operaciones numéricas en relación a llegadas y salidas
- e) nuevos peligros no contemplados durante el desarrollo de los procedimientos RNAV/RNP

4. Conclusión

4.1 Se invita a la Reunión a invitar a las Autoridades de Aviación Civil, a participar de las actividades que organiza PASO en procura de la mejora de la seguridad operacional utilizando los recursos tecnológicos disponibles en la industria y en las Autoridades.

4.2 Se invita a la Reunión a apoyar el trabajo de estos programas los cuales permiten a la comunidad aeronáutica mantener y mejorar la seguridad operacional de la aviación al llevar a cabo con eficacia la vigilancia de la seguridad operacional y la gestión de riesgos.