



NOTA DE INFORMACIÓN

RASG-PA ESC/27 — NI/02
07/12/16

Vigésima Séptima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/27)
Ciudad de México, México, 13 al 14 de diciembre de 2016

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Informes de los Proyectos del RASG-PA

- 4.1 Intercambio de Información del Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA) (PASO)

ACTUALIZACIÓN DE ACTIVIDADES DE PASO

(Presentada por COCESNA)

RESUMEN EJECUTIVO	
Con la presente Nota Informativa (NI), el Programa de Acción para la Seguridad Operacional (PASO), informa a la reunión de las últimas actividades llevadas a cabo por PASO en su Trigésima Cuarta reunión en la cual participaron todos los miembros del programa.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• GASR - Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al nivel mundial• GASP - Plan Global para la seguridad operacional de la aviación• Anexo 6 - <i>Operación de aeronaves</i>, Parte I• Anexo 19 – <i>Gestión de la Seguridad Operacional</i>

1. Introducción

1.1 Desde que PASO inició se han llevado a cabo 34 reuniones presenciales, en las cuales se siguen analizando y se les da seguimiento a las principales tendencias negativas arrojadas por el programa de “Aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo” (FOQA) de los operadores aéreos participantes en el programa; así como también se han hecho recomendaciones de medidas de mitigación tanto a Operadores como Autoridades de Aviación Civil, con la única finalidad de buscar el fortalecimiento de la seguridad operacional con este sistema de gestión predictivo de los peligros.

2. Discusión

2.1 Informamos a los Miembros del RASG-PA, que durante las reuniones 33 y 34 de PASO, IATA y ALTA han compartido la información FOQA de sus operadores miembros que operan en la región, hemos recabado información ya analizada de los aeropuertos en Costa Rica, Aeropuerto Daniel Oduber Quirós (MRLB) y el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (MROC), mediante su programa AITSP (ALTA IATA Safety Sharing Program).

2.2 Dentro de las tendencias negativas que ha arrojado dicho programa y a las cuales se les ha venido dando seguimiento por parte de PASO, podemos mencionar las siguientes:

2.2.1 TCAS RA's en el Área Terminal de MROC donde se ha mantenido estable un promedio de 4 eventos, disminuyendo desde el año 2009 donde se producían 13 eventos al año.

2.2.2 Transición del ILS a la pista 07 a aproximación visual, ha incrementado la ocurrencia de las aproximaciones desestabilizadas por falta de luces PAPI, esto se debe en parte a que las nuevas luces PAPI a la pista 07 no han finalizado su proceso de comisionamiento.

2.2.3 Aproximaciones desestabilizadas a la pista 25 del MROC. Se ha estado trabajando en conjunto con el RST del Juan Santamaría y la DGAC de Costa Rica y se han enviado recomendaciones. A raíz de estas, el proveedor de servicios AERIS de este aeropuerto, ha comprado un nuevo sistema de luces PAPI para la pista 25, sin embargo, hace falta un estudio del punto donde se deben instalar las mismas y el proceso de comisionamiento. Esto se debe a que acaban de aprobar los nuevos procedimientos RNP AR APCH a dicha pista, los cuales tienen una pendiente de descenso del 3.5%, debiendo de coincidir dichas PAPI's con esa pendiente de descenso.