



**Cuestión 7 del  
Orden del Día:**

**Proyecto RASG-PA GSI-12: Informe del Análisis de Información de Vuelo**

**GSI-12 PROGRAMA DE COMPARTIMIENTO DE INFORMACION FOQA**

(Presentada por COCESNA/ACSA)

**RESUMEN**

En esta Nota de Estudio se resumen los inicios y procesos llevados a cabo para la implementación de un Programa de Acción para Seguridad Operacional (PASO), el cual se encuentra alineado con el GSI-12: ***Brechas en el uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional.***

Una de las herramientas de la OACI, no suficientemente explotadas aún por la comunidad aeronáutica, es el Programa de Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA). El objetivo de los programas FOQA es proporcionar a los explotadores aéreos, la información que les permita comprender mejor los riesgos asociados a sus operaciones rutinarias y la forma de gestionar y mitigar esos riesgos. Para que la Seguridad Operacional pueda beneficiarse aun más esta información debe ser compartida con diferentes entidades de Seguridad Operacional, para que de manera conjunta y no individual, se mitiguen de forma más efectiva los riesgos identificados.

En sus inicios el programa PASO tuvo que aprender a sortear grandes obstáculos que amenazaban su implementación, como lo son principalmente: la desconfianza del operador hacia la Autoridad Aeronáutica, y la falta de motivación para participar en el programa. Pretendemos en esta nota de estudio detallar como poco a poco están siendo sorteados esos obstáculos, y como finalmente se está implementando de manera armoniosa los ejercicios de compartir información entre el operador, la autoridad y el coordinador COCESNA/ACSA.

**Referencias:**

- GASP, GSI-12, Anexo 6

**Objetivos  
Estratégicos**

*Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de la OACI para 2005-2010: A, B, D y E*

## 1. **Introducción**

1.1 El aumento de la densidad del tráfico en los próximos diez a quince años tendrá un efecto, no sólo en la tasa, sino también en el número de accidentes. En la actualidad esta tasa de accidentes es inaceptable.

1.2 Lo que ha mantenido la tasa de accidentes casi nivelada desde mediados de los años 70 es la mejora en los programas de entrenamiento de vuelo con la introducción de LOFT y Programas de gestión de recursos, GPWS y TCAS. El valor de estos programas ha contribuido a reducir aún más los accidentes como lo indica el persistente índice estabilizado de accidentes.

1.3 Una de las herramientas de la OACI no suficientemente explotados todavía es el Programa de aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de vuelo FOQA. El objetivo de los programas de FOQA es proporcionar a los administradores de avión con la información que les permita comprender mejor los riesgos para la operación de vuelo y la forma de gestionar el riesgo. Sin embargo esta información debe de ser compartida para que sea de beneficio para la comunidad aeronáutica mundial.

## 2. **Antecedentes**

2.1 La iniciativa de un programa piloto para compartir data fue discutida por primera vez durante el taller sobre el GASR que se realizó en Bogotá, Colombia en Mayo, 2008.

2.2 Durante RASG-PA/01, se discutió y aprobó que COCESNA/ACSA coordinara la implementación de un programa piloto, sobre el compartimiento de data. El proyecto fue nombrado RASG-PA Project 3, mas tarde se actualizó y el proyecto se dio a conocer como RASG-PA GSI-12.

2.3 En el desarrollo de RASG-PA/02, noviembre de 2009, en Bogotá, Colombia, COCESNA/ACSA informó a los miembros de RASG-PA sobre el progreso del proyecto y las barreras, encontradas. En respuesta los miembros de RASG-PA animaron a COCESNA/ACSA a continuar con el proyecto. AIRBUS y ALTA se unieron al proyecto con el propósito de fortalecer el soporte entre los interesados.

## 3. **Descripción del Programa**

### *Objetivos*

3.1 El objetivo fundamental de esta nueva Sociedad entre AAC/Operador Aéreo/ACSA es compartir información obtenida del sistema FOQA para reducir, o eliminar los riesgos a la Seguridad Operacional identificados por el programa y trabajando de manera conjunta, coordinada y cooperativa entre todos los interesados, como propone el marco establecido en el GASP y el GASR.

3.2 Otros objetivos establecidos fueron:

- Obtener la confianza de todos los interesados.
- Trabajar de forma conjunta y coordinada el Operador, la CAA y ACSA para monitorear las tendencias de riesgos a la Seguridad de las Operaciones identificadas en la región.

***Principios Fundamentales:***

- a) Información des-identificada
- b) No acciones punitivas
- c) Fortalecimiento de la Seguridad Operacional
- d) Balance en el interés de todos los participantes

**3.2.1 *Información des-identificada***

3.2.1.1 Significa que cualquier elemento que pudiera ser usado para identificar un vuelo, o una tripulación en particular ha sido eliminado.

- **No nombre de la Línea Aérea**
- **No nombres de los tripulantes**
- **No numero de registro**
- **No numero de vuelo**

**3.2.2 *No Acciones punitivas:***

3.2.2.1 Bajo este programa todos los temas de Seguridad Operacional se resuelven a través de medidas de Mitigación, contrario al método sancionatorio tradicional

**3.2.3 *Fortalecimiento de la Seguridad Operacional:***

3.2.3.1 El Objetivo de este programa es estimular a los Operadores aéreos a compartir la información, que puede ser crítica para identificar aquellas tendencias que podrían ser precursores para accidentes o incidentes de aviación. Al mismo tiempo esta data le servirá al Estado en el establecimiento de los ALOS cuando esté implementando el SSP.

3.2.3.2 RASG-PA a determinado que esta información es crucial para continuar reduciendo el ya bajo índice de accidentes.

**3.2.4 *Balance en el interés de todos los participantes:***

3.2.4.1 En este programa todos los participantes resultan ganadores:

- El Operador con la ayuda de la Autoridad de Aviación Civil y ACSA, en base a la información compartida, será asistido para implementar aquellas acciones necesarias para la mitigación de los riesgos identificados, y de esa manera mejorar la Seguridad Operacional. RASG-PA, la AAC y ACSA obtendrán valiosa información, muy difícil de obtener de otra manera

**4. *Detalles del Programa***

4.1 Después de las algunas reuniones los participantes determinaron implementar un “*Programa de Acción sobre Seguridad Operacional*” (PASO)

- La base del programa seria compartir entre todos los participantes, información FOQA de tendencias, des-identificada.

- La información será sometida por el Operador de manera voluntaria.

### ***Compromisos de las partes***

4.1.1 La AAC se compromete a:

- a) No usar como evidencia, para ningún proceso disciplinario cualquier información derivada de los informes sometidos al programa PASO;
- b) La información será estrictamente confidencial y no será utilizada para otro propósito que no sea la Seguridad Operacional.

4.1.2 ACSA se compromete a:

- a) Proteger la confidencialidad de la información;
- b) Asistir al Operador y a la AAC en la implementación de aquellas medidas de Mitigación y estrategias que pudieran ser coordinadas con otras autoridades u organizaciones de Aviación Civil.

4.1.3 El Operador se compromete a:

- a) Someter voluntariamente información FOQA des-identificada, acompañada por las correspondientes medidas de mitigación, de manera bi-mensual;
- b) No tomar ninguna acción disciplinarian contra aquellos empleados que participan en el programa.

## **4.2 Comité de Análisis de la Información (CAI)**

4.2.1 El programa requiere de un Comité de Análisis de la información que será proporcionada por el operador. El comité será compuesto por: un Representante de la AAC, un Representante del Operador y un Representante de ACSA.

## **4.3 Funciones del Comité de Análisis de la información**

4.3.1 Recibir y analizar la información que ha compartido el Operador.

4.3.2 Proponer medidas de mitigación adicionales, para resolver el riesgo si fuese necesario.

4.3.3 Asistir a la AAC en la implementación de acciones de mitigación del riesgo si fuese necesario.

4.3.4 Darle seguimiento a la efectividad de la implementación de las medidas de mitigación.

4.3.5 Proveer un informe a RASG-PA, ALTA y AIRBUS, cada 3 meses sobre el avance y los logros alcanzados en el proyecto en este periodo.

#### **4.4 Fases del Programa**

##### **4.4.1 FASE I: Planeamiento y Preparación.**

4.4.1.1. Lo más importante en esta fase es promover una relación entre todos los participantes para promover el concepto del PASO (**Confianza**).

4.4.1.2. Negociar un documento acuerdo de participar en el programa (Carta de Intención).

##### **4.4.2 FASE II: Implementación, inicio de las Operaciones.**

4.4.2.1. Establecer un Comité de Análisis de la Información (CAI).

4.4.2.2. Definir los criterios de Inicio.

##### **4.4.3 FASE III:**

4.4.3.1. Entrega de las primeras tendencias.

4.4.3.2. Realizar reuniones del CAI para analizar las tendencias operacionales presentadas por el Operador.

4.4.3.3. Comunicar los resultados del programa, cada 3 meses a RASG-PA, AIRBUS y ALTA.

#### **5. Conclusión**

5.1. Cuando este programa sea implementado de manera más amplia en la región se convertirá una poderosa herramienta para mejorar la seguridad operacional en la Región Panamericana. Actualmente el programa implementado en Centroamérica, ha dado como resultado que el operador, la Autoridad de Aviación Civil y ACSA trabajando de manera conjunta han resuelto algunos problemas de Seguridad Operacional en algunos aeropuertos de la región.

#### **6. Recomendación**

6.1. Que RASG-PA y COCESNA/ACSA inicien el establecimiento de una base de datos donde se almacene la información obtenida de todos los participantes en los diferentes programas implementados, con el objeto de publicar los riesgos que amenazan la región y las respectivas medidas de mitigación.