



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Proyectos de RASG-PA

**4.3 Proyecto GSI-12 - Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la
Seguridad Operacional**

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

(Presentada por COCESNA)

RESUMEN

Esta nota resume el avance logrado por el Proyecto RASG-PA GSI-12 (Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional), liderado por COCESNA/ACSA. El proyecto tal como fue realizado por COCESNA/ACSA también se conoce como Programa de Acción para la Seguridad Operacional (PASO).

La meta del proyecto es utilizar el programa Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA) para evaluar los riesgos relacionados con operaciones de rutina y utilizar la información para gestionar y mitigar esos riesgos.

El alcance del proyecto establece acuerdos con distintas partes interesadas de la aviación para compartir información FOQA para que las partes interesadas puedan identificar y mitigar los riesgos de seguridad operacional de manera más eficiente.

Referencias:

- Plan Global para la Seguridad Aeronáutica, GSI-12
- Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al nivel mundial, Área focal 12
- Anexo 6 de la OACI

**Objetivo
Estratégico**

*Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo
estratégico A – Seguridad operacional*

1. Introducción

1.1 Una herramienta poco utilizada de la industria de la aviación es el programa FOQA. El objetivo del programa FOQA es proporcionar a los explotadores de líneas aéreas información de operación de vuelo para permitirles comprender mejor los riesgos de seguridad operacional durante operaciones de vuelo y asistirlos a mejorar la gestión del riesgo involucrado con dichas operaciones. El intercambio de esta información también podría ser de gran beneficio para la comunidad mundial de aviación entera ya que los riesgos, que han sido identificados, pueden extenderse más allá del alcance de la operación de la línea aérea.

2. Antecedentes

2.1 La iniciativa de un programa piloto para compartir datos FOQA se discutió primero durante el taller sobre Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al nivel mundial (GASR) realizado en Bogotá, Colombia, en mayo de 2008.

2.2 Durante RASG-PA/01, la Reunión discutió y aprobó un proyecto piloto liderado por COCESNA/ACSA para empezar la coordinación con explotadores aéreos sobre cómo compartir información sobre datos de seguridad operacional. El proyecto fue nombrado Proyecto RASG-PA 3, pero más tarde fue actualizado y el proyecto se conoció como Proyecto RASG-PA GSI-12.

2.3 Durante la Reunión RASG-PA/02 en noviembre de 2009 celebrada en Bogotá, Colombia, COCESNA/ACSA informó a los miembros del RASG-PA sobre el avance del proyecto y las muchas barreras que fueron encontradas con la implementación del proyecto. Debido a los beneficios potenciales a largo plazo del proyecto, los miembros del RASG-PA alentaron a COCESNA/ACSA a continuar con la implementación del proyecto. Para asistir a COCESNA/ACSA con la implementación y para fortalecer el apoyo, AIRBUS y ALTA se comprometieron a unirse al proyecto.

2.4 En octubre de 2010 durante la Reunión RASG-PA/03, COCESNA/ACSA informó a los miembros del RASG-PA sobre el estado del proyecto. La implementación del proyecto tuvo como resultado una sociedad entre la DGAC de Costa Rica, un explotador de línea aérea y COCESNA/ACSA. A pesar que la implementación completa de intercambio de información aún no había sido lograda en el momento de la reunión, se estaba discutiendo el intercambio de información entre los socios y se estaba compartiendo información sobre tendencias para empezar a mitigar los riesgos de seguridad operacional que fueran identificados por las partes.

2.5 COCESNA/ACSA informó a la Reunión RASG-PA/03 que continuaría implementando y expandiendo el programa con los acuerdos establecidos necesarios para utilizar exhaustivamente los datos FOQA. Sin embargo, para implementar completamente el proyecto de intercambiar datos FOQA, se requirió solventar muchos problemas. Algunos de estos obstáculos incluyeron: confianza, implicaciones jurídicas, ocultar la identificación de los datos, costos y objetivos compartidos.

3. Estado del Programa

3.1 Desde la Reunión RASG-PA/03, ha habido numerosas actividades relacionadas con el Proyecto RASG-PA GSI-12. Ha habido ocho reuniones presenciales entre la DGAC de Costa Rica, el explotador de línea aérea y COCESNA/ACSA para intercambiar datos y analizar las áreas de riesgo. ALTA y Airbus, que apoyan el proyecto, también han estado involucrados en muchas de las actividades a la fecha. Como resultado de estas reuniones y el intercambio de información de tendencias, se elaboraron varios planes de mitigación para atender las áreas de riesgo. Para continuar una mayor implementación del proyecto, las partes interesadas también han acordado ampliar el programa a un segundo o tercer explotador aéreo.

3.2 Como resultado de las reuniones para compartir información de tendencias, uno de los planes de mitigación elaborados para atender las aproximaciones desestabilizadas dio resultados positivos. Durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 2010, no se registraron aproximaciones desestabilizadas en el Aeropuerto Juan Santamaría, San José, Costa Rica. Las partes interesadas acordaron que sería benéfico ampliar el proyecto e incluir también a personal de control de tránsito aéreo, quien está ahora involucrado activamente.

3.3 Durante el mismo periodo, las partes trabajaron juntas para mitigar el riesgo de avisos de resolución (RA) en el espacio aéreo del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. La acción de mitigación fue reestructurar el espacio aéreo del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y crear corredores VFR para aeronaves de aviación general que operan dentro y alrededor del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, que está sólo a 5 NM del Aeropuerto Juan Santamaría. Esta reestructuración del espacio aéreo ocurrió a finales de 2009. La acción de mitigación fue exitosa con base en datos estadísticos. En 2009, el explotador tuvo 13 RA. En 2010, después del rediseño, el espacio aéreo de Juan Santamaría sólo tuvo 3 RA, y desde este año (agosto 2011) el explotador sólo ha notificado 4 RA. Después de revisar los datos, sólo podemos concluir que las acciones de mitigación tomadas para reducir RA fueron un éxito ya que la tasa de RA en el Área de Gestión de Tránsito del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría ha bajado de manera dramática. Un explotador de línea aérea adicional que pronto se unirá al Proyecto RASG-PA GSI-12 también confirmó los datos.

3.4 Como resultado de las actividades GSI-12 las partes están cerca de finalizar un esfuerzo específico de mitigación para la RWY 25 en el Aeropuerto Internacional San José (MROC). Se realizó una reunión en Costa Rica el 21 de julio y el 19 de agosto con las partes interesadas para finalizar los esfuerzos de mitigación. El borrador de procedimiento CYRUS para la pista 25 de MROC se verificó en vuelo tanto en un simulador como en el vuelo real; sin embargo, el explotador encontró errores y avisó al personal ATC de la DGAC de Costa Rica. Una vez que se corrijan los errores, se probará de nuevo el procedimiento enmendado. Una vez que se apruebe el procedimiento CYRUS, se publicará en conformidad con el ciclo AIRAC.

3.5 La DGAC de Guatemala y los oficiales de seguridad operacional de dos explotadores regionales sostuvieron una reunión el 14 de julio con la asistencia de COCESNA/ACSA para discutir algunas cuestiones operacionales en el Aeropuerto Internacional La Aurora bajo el marco del GSI-12. Como resultado de esta reunión, la DGAC de Guatemala solicitó la asistencia de COCESNA/ACSA y COCESNA/ACNA para implementar medidas de mitigación de riesgos de la aviación. Las áreas de preocupación identificadas incluyeron avisos de resolución, pistas resbaladizas e instrucciones ATC sobre guía de ruta (vector). Las acciones de mitigación que se están considerando incluyen: instrucción al personal ATC, que incluiría CFIT, ALAR, TCAS, RE y LOC-I. Estrategias adicionales serían reestructurar el espacio aéreo del Aeropuerto Internacional La Aurora para que incluya corredores VFR similares a los que desarrolló el personal ATC en SJO.

3.6 El esfuerzo de añadir a otro explotador al Proyecto GSI-12 ha continuado. Un explotador de línea aérea fue invitado y ya ha participado en varias reuniones realizadas el 21 de septiembre en Guatemala y el 6 de octubre en Costa Rica. (Este explotador había participado previamente como observador en las últimas dos reuniones el 21 de julio y 19 de agosto en Costa Rica).

3.7 COCESNA/ACSA recientemente sostuvo una reunión de coordinación con la DGAC de Guatemala con el objetivo de unirse al Proyecto GSI-12. Otro de explotador línea aérea ha solicitado formalmente ser parte de este Proyecto GSI-12. Se celebró una reunión el 18 de agosto para continuar coordinando este esfuerzo. El Subdirector de COCESNA/ACSA reconfirmó los esfuerzos de ACSA de trabajar con Guatemala en el Proyecto GSI-12 y mencionó otros Estados Centroamericanos quienes posiblemente podrían unirse al esfuerzo en el futuro.

4. Conclusión

4.1 El Proyecto GSI-12 está alineado con el GASP y GASR al apoyar un sistema mundial de aviación segura a través de promover un programa de trabajo regional que incluya la planificación, implementación y monitoreo de las actividades detalladas y sus marcos de tiempo.

4.2 El éxito del Proyecto RASG-PA GSI-12 depende del compromiso, participación y contribución tanto de los Estados como de la industria.

5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio; y
- b) continuar apoyando el Proyecto RASG-PA GSI-12 al participar en las actividades y reuniones del proyecto y proporcionando contribuciones que incluyan expertos, instrucción, auspiciar eventos e intercambio de información de seguridad operacional, experiencia y herramientas.

— FIN —