



NOTA DE INFORMACIÓN

RASG-PA ESC/22 — NI/03
4/11/14

Vigésima Segunda Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/22)
Río de Janeiro, Brasil, 5 al 6 de noviembre de 2014

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Informe de los Proyectos del RASG-PA

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

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DE LAS OPERACIONES DE VUELO (FOQA) (PASO)

(Presentada por COCESNA/ACSA)

RESUMEN EJECUTIVO	
Con la presente Nota Informativa (NI), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea/ Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica COCESNA/ACSA, informa a la reunión de las últimas actividades llevadas a cabo por PASO en su Vigésimo Quinta reunión en la cual participaron todos los miembros del programa.	
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• GASR• GASP• Anexo 6 Parte I• Anexo 19

1. Introducción

1.1 Desde que PASO inició su funcionamiento, a la fecha se han llevado a cabo 25 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, con la única finalidad de buscar el mejoramiento de la seguridad operacional con este sistema de gestión predictivo de los peligros.

2. Discusión

2.1 Hoy tenemos el gusto de informar a la comunidad aeronáutica miembro del RASG-PA, que durante la reunión plenaria de RASG-PA/7, se llegó al acuerdo con los representantes de IATA y ALTA, para que estos dos organismos de reconocida trayectoria en el campo aeronáutico y que cuentan entre sus asociados a las más importantes aerolíneas del mundo; compartan con PASO las tendencias negativas arrojadas por su programa AITSP (ALTA IATA Safety Sharing Program).

2.2 Como es de su conocimiento, en la región centroamericana son pocos los operadores que cuentan con un sistema de Análisis de Datos de Vuelo (FDA), como lo es el sistema FOQA, por lo que al contar ahora con ALTA y con IATA como miembros del programa y no como observadores, y brindarnos ellos las tendencias negativas de todos sus miembros; ahora podemos decir que vamos a contar con una basta data de seguridad operacional, que incluye no sólo las aerolíneas centroamericanas, sino todas aquellas aerolíneas que operan en los países de la región, pudiendo ahora determinar los principales peligros existentes en cada uno de nuestros aeropuertos y ayudar tanto a los operadores aéreos como a las Autoridades, al mejoramiento de la seguridad operacional en la región.

2.3 ALTA hizo una primera presentación de su sistema AITSP a los otros miembros de PASO indicando que este tipo de información es la que va a ser compartida en las próximas reuniones, para darle seguimiento a las actividades del programa. La reunión agradeció dicha presentación y todos los participantes mostraron su beneplácito de contar con tan importante herramienta en PASO.

2.4 Informamos también que los procedimientos PBN en el Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez de El Salvador, que pronto se van a publicar también procedimientos PBN para el Aeropuerto al Aurora en Guatemala, estamos muy positivos que con esta ampliación del programa PASO podamos darle una cobertura y seguimiento total a estos procedimientos PBN.

2.5 La cobertura y seguimiento total de los procedimientos PBN a que hacemos alusión se refiere, a que podremos determinar el cumplimiento de los objetivos generales y específicos trazados por las autoridades en su plan de implementación de estos procedimientos, como son por ejemplo, si dichos procedimientos mantienen como mínimo, el mismo “nivel aceptable de seguridad” (ALS) al de los procedimientos convencionales o es mayor; además de los objetivos orientados a otros beneficios como son procedimientos más cortos o por lo menos de descenso continuo, con menos consumo de combustible y menos emisiones de CO₂ al medio ambiente. Es decir, por medio de PASO y la data aportada por los operadores podremos asistir a los Estados a darle seguimiento a la implementación de los procedimientos PBN.

3. Conclusiones

3.1 Después de lo antes expuesto podemos concluir lo siguiente:

- Después de más de 4 años del establecimiento de PASO, ahora con la incorporación de ALTA ya no como observador sino como miembro del programa junto con IATA brindando la información FOQA de sus asociados, por medio del sistema AITSP; es que PASO logra el cumplimiento de uno de sus objetivos propuestos desde su creación, como es el contar con información de más de 3 aerolíneas participantes en el programa en todos los aeropuertos de la región centroamericana

- Con la basta información con que se cuenta, PASO a través de los operadores participantes, va a contribuir con SINSA en la determinación de los principales peligros que afectan cada uno de los aeropuertos de nuestros países, para tratar de coordinar con las Autoridades y operadores en la propuesta de medidas de mitigación de esos peligros y dando el seguimiento necesario
- Así mismo, tratar de enfocar la vigilancia y los recursos en aquellas áreas que así lo ameriten

4. Acción:

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en la presente nota informativa; y
- b) contar apoyando a PASO por medio del proyecto RASG-PA GSI-12 al participar en las actividades y reuniones del proyecto y proporcionando contribuciones que incluyan expertos, instrucción, documentación, auspiciar eventos e intercambio de información de seguridad operacional, experiencia y herramientas (software).