



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis

**CONCEPTO DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD AERONÁUTICOS
(GADSS):**

OPORTUNIDAD DE MEJORAR SAR EN LAS REGIONES DE LA OACI

(Nota presentada por los 54 Estados africanos miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)²)

RESUMEN

Durante varios años, la implantación de operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) en muchos Estados, en particular los Estados en desarrollo incluidos los de la Región África-Océano Índico (AFI), se vio afectada por deficiencias y desafíos persistentes para los que la mayoría de los Estados no lograba encontrar soluciones y respuestas viables. Claramente, el nuevo concepto de operaciones relativo al Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) elaborado por la OACI en colaboración con la industria, introducirá a nivel mundial mejoras reales en la gestión de aeronaves en situaciones anormales o de peligro. En esta nota se examina el GADSS y se ponen de relieve los aspectos conexos que, si se implantan correctamente, pueden ayudar a los Estados contratantes a mejorar el nivel de eficiencia de los servicios SAR.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del apoyo de los Estados miembros de la CAFAC al concepto operacional del GADSS y su implantación diligente;
- b) pedir a la OACI que acelere la elaboración, publicación y difusión de los procedimientos de implantación del GADSS;
- c) pedir a la OACI que, al implantar el GADSS, aproveche la oportunidad para iniciar una sensibilización intensiva, mediante programas y proyectos de instrucción para la mejora de los servicios SAR en las regiones;
- d) apoyar las iniciativas de la CAFAC en la organización de una conferencia de alto nivel sobre SAR en la Región AFI, en coordinación con la OACI, la industria y socios internacionales; y
- e) exhortar a los Estados contratantes a que alienten los esfuerzos de la OACI encaminados a asegurar con la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) la protección de las necesidades en materia de espectro aeronáutico relacionadas con el Seguimiento mundial de vuelos, y en consecuencia, apoyen la posición que desarrollará la OACI para la próxima CMR de la UIT sobre cuestiones críticas para la aviación, incluida la protección de las necesidades de la aviación en relación con el seguimiento mundial de vuelos.

¹ Las versiones en inglés y francés fueron suministradas por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte D'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico de Seguridad Operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota no tiene repercusiones financieras de consideración.
<i>Referencias:</i>	Anexo 12 — <i>Búsqueda y Salvamento</i> Doc 10046, <i>Informe de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional (2015)</i> Informe del Grupo de trabajo ad hoc sobre GADSS (http://www.icao.int/safety/globaltracking/Pages/Homepage.aspx) Informe de la APIRG/20 (http://www2010.icao.int/ESAF/pages/apirg20.aspx) Comité Directivo del Plan AFI: Sixteenth and Seventeenth Meeting Reports (http://www.icao.int/safety/afiplan/Pages/default.aspx) Informe de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT (http://www.itu.int/en/ITU-R/conferences/wrc/2015/Pages/default.aspx)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante años, muchas tragedias que afectaron las operaciones de aeronaves en la Región AFI y otras regiones de todo el mundo, incluidas tragedias recientes como los casos del vuelo AF447 de Air France y el vuelo MH370 de Malaysia Airlines, han puesto de manifiesto las graves deficiencias de los sistemas que respaldan SAR que han impedido la identificación y determinación oportunas de la posición de aeronaves en peligro e impedido la realización eficaz de operaciones de búsqueda y salvamento y recuperación.

1.2 En mayo de 2014, un Grupo de trabajo ad-hoc establecido por la OACI y un Equipo especial sobre el seguimiento de aeronaves (ATTF) constituido por la IATA trabajaron juntos para desarrollar el concepto de operaciones del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS). El concepto GADSS fue respaldado en la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) celebrada en Montreal del 2 al 5 de febrero de 2015.

1.3 La implantación del GADSS en la Región AFI y otras regiones será una gran oportunidad para aumentar la eficiencia de las organizaciones SAR.

2. ANÁLISIS

2.1 Concepto de operaciones GADSS

2.1.1 Al complementar y reforzar los documentos existentes de la OACI, el concepto GADSS identifica las cuestiones actuales bajo cuatro encabezados: Sistemas de aeronaves, servicios de tránsito aéreo (ATS), sistemas de búsqueda y salvamento (SAR) y gestión de la información (IM).

2.1.2 Para abordar estas cuestiones, el GADSS abarca los siguientes componentes principales:

- a) sistema de seguimiento de aeronaves;
- b) Sistema autónomo de seguimiento en situaciones de peligro (ADT); y
- c) recuperación de datos de vuelo.

2.1.3 La implantación del GADSS contribuirá a aumentar la capacidad de los servicios SAR de determinar de manera oportuna que una aeronave está en peligro, localizarla y rescatar a los sobrevivientes en caso de accidente. Asimismo, la capacidad del GADSS de determinar un área de búsqueda reducida implica una reducción en el alcance de las operaciones SAR y, por lo tanto, una mayor eficacia y menor riesgo para los miembros de las tripulaciones de las operaciones SAR.

2.1.4 También garantizará que los datos de vuelo se puedan recuperar de manera eficaz, facilitando la identificación de todas las cuestiones relativas a las circunstancias de un accidente de aviación.

2.2 SAR en la Región AFI

2.2.1 En la Región AFI, la falta de recursos continúa disminuyendo el ritmo de prestación de servicios SAR eficientes. Las deficiencias destacadas por las actividades del APIRG y el USOAP de la OACI se relacionan con la falta de legislación SAR, de acuerdos de cooperación en materia de SAR, de aplicación eficaz de radiobalizas de 406 MHz en los transmisores de localización de emergencia (ELT), de unidades SAR debidamente equipadas, de suficiente personal capacitado y calificado y de ejercicios SAR periódicos.

2.2.2 La prestación de servicios SAR eficaces implica la movilización de activos esenciales del Estado incluidos los de la Fuerza Aérea, la Marina y otras instituciones y entidades del Estado. Asimismo, es muy probable que se empleen en las misiones SAR los activos de los Estados vecinos y otras organizaciones. De ahí la necesidad crítica de sensibilización continua sobre las cuestiones SAR en todos los niveles, incluso entre las autoridades de alto nivel.

2.2.3 Con respecto a las iniciativas regionales, en la decimosexta reunión del Comité directivo del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) (Montreal, noviembre de 2015) se determinó la necesidad de acción urgente para aumentar la capacidad de los Estados de AFI para prestar servicios SAR eficaces y se recomendó que se incluyera SAR en las metas e indicadores de rendimiento de los ANS de la región AFI.

2.2.4 Además, la vigésima reunión del APIRG (APIRG/20, Yamusukro, noviembre de 2015) reconociendo la importancia y la necesidad de mejorar la prestación de servicios SAR, exhortó a la CAFAC y la OACI a que establecieran un marco regional para facilitar la cooperación y la eficiencia operacionales en SAR, el establecimiento de un Equipo de expertos SAR y un proyecto de apoyo a SAR.

2.2.5 Asimismo, la APIRG/20 adoptó una serie de indicadores clave de rendimiento y metas ANS de la región AFI que incluían el requisito de establecer una organización de búsqueda y salvamento (SAR) eficaz y operacional para el 31 de diciembre de 2016.

2.2.6 La decimoséptima reunión del Comité Directivo del Plan AFI celebrada en Malabo el 30 de junio de 2016 adoptó las metas e indicadores de rendimiento ANS que incluyen SAR y los proyectos de implantación conexos para ayudar a los Estados en las áreas prioritarias clave.

2.2.7 La CAFAC ha incluido en su programa de trabajo para 2017 la organización de una conferencia de alto nivel sobre SAR siguiendo la recomendación del Tercer Simposio sobre seguridad operacional en AFI (Malabo, 28 de junio de 2016). La CAFAC también reconoce el apoyo prestado por la OACI a la mejora de SAR y de la cooperación entre los Estados y regiones mediante un proyecto especial de ejecución (SIP) en un seminario práctico interregional AFI/MID/APAC celebrado en Seychelles en julio de 2016.

2.3 **Ventajas del GADSS**

2.3.1 Por el momento, el GADSS es un concepto general de alto nivel. Procura garantizar que se proporcione información pertinente de manera oportuna a las personas apropiadas que participan en las actividades de búsqueda y salvamento. Lo mismo se aplica a la recuperación de datos de vuelo, registradores de datos de vuelo e investigaciones sobre accidentes de aviación. Asimismo, la implantación del GADSS reducirá los costos de estas actividades.

2.3.2 Todos los interesados de todo el mundo se beneficiarán con la aplicación de las disposiciones del GADSS, en especial las áreas donde es difícil la operación de SAR.

2.3.3 Las mejoras que se esperan a partir del concepto GADSS esencialmente provendrán de los sistemas de seguimiento de aeronaves en situaciones normales y de peligro.

2.3.4 Con respecto a SAR en la región AFI, además de las mejoras operacionales previstas en la implantación del GADSS, la Región AFI se beneficiará con la publicación y divulgación de las disposiciones GADSS que se pueden emplear para sensibilizar a las autoridades de alto nivel y los diversos interesados en SAR.

2.4 **Cuestiones del espectro de frecuencias del GADSS**

2.4.1 La CAFAC ha observado con satisfacción la inclusión de la Conferencia mundial de radiocomunicaciones de 2015 (CMR-15) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), con respecto a la banda de frecuencias (1090 MHz) asignada al seguimiento mundial de vuelos para la operación de ADS-B basada en el espacio, y la inclusión de un tema en el orden del día de la WRC-19 de la UIT con miras a facilitar el desarrollo del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS). Se exhorta a los Estados contratantes a que apoyen la posición de la OACI en la CMR-19 de la UIT así como sus esfuerzos encaminados a asegurar la protección de las necesidades en materia de espectro aeronáutico para las comunicaciones en red relacionadas con el almacenamiento remoto de información de vuelo.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 A nivel mundial los Estados tienen deficiencias de larga data en la aplicación del Anexo 12.

3.2 A nivel regional, la CAFAC y la OACI, a través del APIRG y el Plan AFI, han colaborado para mejorar el cumplimiento del Anexo 12.

3.3 Se prevé que la implantación del concepto de operaciones GADSS se traduzca en una mejora significativa de la eficacia de los servicios SAR. En la Región AFI y en otras regiones, su implantación también debería constituir la oportunidad de lograr una mayor sensibilización de los Estados sobre la importancia y la necesidad de establecer un sistema SAR eficiente.

3.4 En vista de los beneficios que se espera obtener de la capacidad operacional plena del GADSS, la CAFAC y los Estados Africanos apoyarán, y exhortan a la comunidad de la aviación a que apoye, la posición que desarrollará la OACI para la próxima CMR de la UIT sobre cuestiones críticas para la aviación, como la protección de las necesidades de la aviación en relación con el seguimiento mundial de vuelos.