



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

SEGUIMIENTO DE AERONAVES DURANTE OPERACIONES ANORMALES

(Nota presentada por Singapur)

RESUMEN

El concepto revisado propuesto de Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) consta de los siguientes componentes: Seguimiento de aeronaves (durante operaciones normales y anormales), Seguimiento autónomo en situaciones de peligro y Recuperación de datos de vuelo. Las recientes enmiendas al Anexo 6 de la OACI, Parte I, han abordado estos componentes, a excepción del seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales que será tratado en el curso de la labor actual del Grupo asesor sobre el GADSS. De conformidad con el concepto de operaciones para el GADSS, la implantación del seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales es recomendable, pero depende de las capacidades de explotador.

En esta nota de estudio se examina la importancia del seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales y se recomienda a la OACI que acelere el desarrollo de textos de orientación sobre el seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales. Ello ayudará a los Estados miembros a definir las especificaciones de la performance (por ejemplo, eventos y condiciones desencadenantes) y a mejorar los procedimientos de coordinación con los servicios de tránsito aéreo (ATS) y las unidades de búsqueda y salvamento, etc., si desean que sus explotadores implanten el seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales.

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

- a) tomar nota de la importancia del seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales; y
- b) solicitar a la OACI que acelere el desarrollo de textos de orientación sobre el seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad operacional</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Es previsible que esta cuestión sea incluida en el proyecto de presupuesto
<i>Referencias:</i>	Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> GADSS – Concepto de Operaciones (http://www.icao.int/safety/globaltracking/Pages/Homepage.aspx)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En mayo de 2014 la OACI convocó una reunión especial con la participación de los Estados, la industria y especialistas en la materia para elaborar con carácter prioritario propuestas sobre el seguimiento mundial de vuelos. La reunión recomendó el desarrollo de un concepto de operaciones que clarificara los objetivos del seguimiento de aeronaves que garantice la disponibilidad oportuna de información de apoyo a las actividades de búsqueda y salvamento, y de recuperación e investigación de accidentes.

1.5 En consecuencia, la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional celebrada en febrero de 2015 desarrolló y respaldó el concepto de operaciones, también conocido como Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS). El GADSS consta de los siguientes componentes relacionados con el seguimiento y localización de aeronaves:

a) **Seguimiento de aeronaves (durante operaciones normales y anormales)**

El seguimiento de aeronaves durante operaciones normales tiene por objetivo facilitar la identificación y localización oportuna de la aeronave. Ello exige que los explotadores implanten la capacidad operacional necesaria para el seguimiento de sus aeronaves mediante el suministro automático de información al menos cada 15 minutos.

En caso de una situación anormal abordado, el sistema de seguimiento de la aeronave debe tener la capacidad de incrementar automáticamente la frecuencia de suministro de información en base a determinados parámetros desencadenantes. Si cesan las condiciones que provocaron el aumento de la frecuencia de suministro de información, la frecuencia debe volver a su valor original (es decir, intervalos de 15 minutos o menos).

La enmienda 39 al Anexo 6, Parte I, de la OACI que trata de los requisitos para el seguimiento de aeronaves durante operaciones normales, será aplicable a partir del 8 de noviembre de 2018.

b) **Seguimiento autónomo en situaciones de peligro (ADT)**

La capacidad de seguimiento de una aeronave en peligro facilitará enormemente la búsqueda y localización de restos de aeronaves y el rescate de supervivientes en caso de siniestro, así como la pronta recuperación de los registradores de vuelo para la investigación del accidente. Un estudio realizado por el Grupo de trabajo sobre transmisión desencadenada de datos de vuelo, consecuencia de la investigación sobre el vuelo Air France 447, determinó que si la información de posición se transmite cada minuto, probablemente el lugar del accidente podría localizarse en una zona de 6 MN de radio, en aproximadamente el 95 por ciento de los casos.

La enmienda 40 al Anexo 6, Parte I, de la OACI que trata del seguimiento autónomo en situaciones de peligro sólo será aplicable a aeronaves cuyo primer certificado de aeronavegabilidad se emita a partir del 1 de enero de 2021.

1.2 Los requisitos para el seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales se abordarán en la labor que actualmente desarrolla el Grupo asesor sobre el GADSS. Según el concepto de operaciones para el GADSS, la implantación del seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales es recomendable pero depende de las capacidades del explotador aéreo.

2. **IMPORTANCIA DEL SEGUIMIENTO DE AERONAVES DURANTE OPERACIONES ANORMALES**

2.1 El seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales podría facilitar el preaviso de una situación de peligro, al alertar al explotador de cualquier situación incierta de la aeronave. Una vez activado, el centro de control de operaciones del explotador podría ayudar a resolver la condición anormal antes de que escale y se convierta en una situación de peligro. Si la condición anormal no puede resolverse, el explotador podría prestar asistencia oportunamente en coordinación con los servicios de tránsito aéreo (ATS) y/o entidades de búsqueda y salvamento (SAR).

2.2 La utilización de una frecuencia de suministro de información de seguimiento de la aeronave más elevada durante operaciones anormales en comparación con la utilizada durante operaciones normales, puede reducir potencialmente el área de búsqueda en caso de accidente, ayudando así a la localización de la aeronave. Aunque que no existe la obligación de que las aeronaves entregadas antes del 1 de enero de 2021 sean reacondicionadas con soluciones de seguimiento en situaciones de peligro, los explotadores pueden considerar ventajosa la implementación de capacidades de seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales que incluyan el lapso de tiempo hasta la fecha mencionada.

2.3 Por tanto, es probable que algunos explotadores deseen realizar el seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales, conjuntamente con el seguimiento durante operaciones normales, a partir del 8 de noviembre de 2018. A diferencia del ADT, para el que las especificaciones de la performance para los criterios de desencadenamiento se definen en el documento EUROCAE ED-237, actualmente no existen SARPS o directrices mínimas en relación con el seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales. Por tanto, los explotadores deben definir sus propios criterios de desencadenamiento, frecuencia de suministro de la información etc. Además, se deberían establecer procedimientos de coordinación entre el explotador y las entidades de ATS/SAR pertinentes en caso de situación anormal de una aeronave. Dichos procedimientos deben alertar y orientar a las entidades de ATS/SAR sobre su respuesta a las solicitudes de asistencia de explotadores si los eventos anormales se convierten en un una situación de peligro. A la vista de lo anterior, sería beneficioso que la OACI acelerara el desarrollo de textos de orientación sobre el seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales. Ello ayudaría a los Estados y a sus explotadores a implantar el seguimiento de aeronaves.

2.4 Esta nota de estudio ha sido presentada en la sexta reunión del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Asia/Pacífico (RASG-APAC/6), donde recibió el apoyo del Grupo.