



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación

SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES EN ÁFRICA

(Presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores del Tránsito Aéreo, la Organización de Proveedores de Servicios de Navegación Aérea)

RESUMEN

El Grupo de Acción Táctica (TAG) de África se estableció después de la Conferencia Regional de Navegación Aérea (RAN) de África en el año 2008. El propósito de este TAG es promover una mejora continua de seguridad operacional en el espacio aéreo de AFI. El TAG se reúne mensualmente y revisa los Informes de Condiciones Insatisfactorias (UCR), y coordina los informes recibidos por la African Regional Monitoring Agency (Agencia Africana de Monitoreo Regional) para las operaciones sobre el nivel de vuelo FL290 en los espacios aéreos de la Separación Vertical Reducida Mínima (RVSM). En los últimos meses, se le ha informado al TAG que el Riesgo Total de Colisión Vertical se elevó a $63,7 \times 10^{-9}$ a fines del 2014, el objetivo es 5×10^{-9} . Los datos para el año 2015 aún no se encuentran disponibles y puede que muestren cierta mejora, pero es poco probable que se haya alcanzado el objetivo. Esta nota de estudio identifica algunos de los factores contribuyentes y la necesidad de que se tome una acción inmediata para rectificar esta situación insatisfactoria.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a solicitar que la OACI y los Estados:

- identifiquen los factores causales que conducen al incremento del Riesgo Total de Colisión Vertical;
- desarrollen medidas de mitigación inmediatas; y
- garanticen que se lleven a cabo y se mantengan acciones correctivas a fin de reducir el Riesgo Total de Colisión Vertical.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

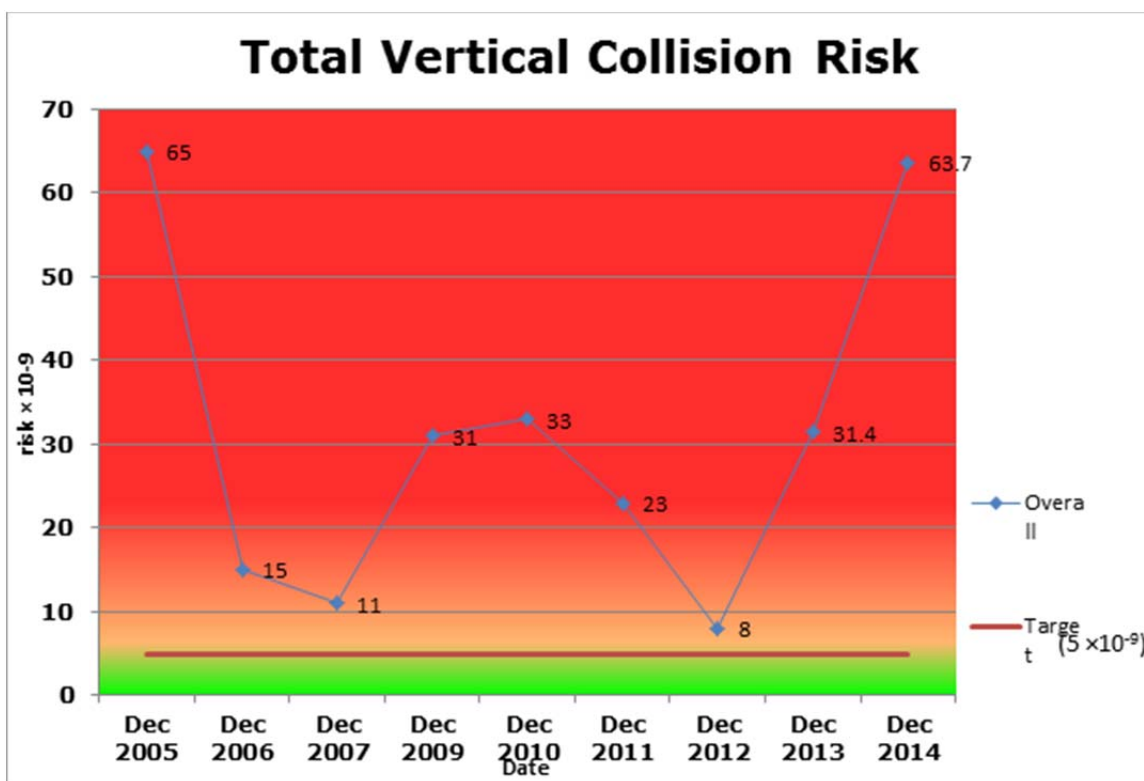
¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IFALPA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Al introducir la Separación Vertical Reducida Mínima (RVSM) en África, la Conferencia Regional de Navegación Aérea de África del año 2008 estableció la formación de un Equipo de Gestión de Proyectos, el cual se convirtió en el Grupo de Acción Táctica (TAG) de África. El TAG se reúne mensualmente y revisa los Informes de Condiciones Insatisfactorias (UCR), y coordina con la African Regional Monitoring Agency (Agencia Africana de Monitoreo Regional) las operaciones en el espacio aéreo de la RVSM, es decir FL290.

1.2 Los miembros del TAG incluyen a los representantes del Estado, OACI, IATA, IFALPA, IFACTA y CANSO. Los comentarios acerca de los UCR son bienvenidos y esto, en el pasado, ha conducido a muchas mejoras en la seguridad. La presentación de informes es crucial para esta operación, y aunque en el presente los informes susciten cierta información preocupante, la Región debe ser elogiada por recibir estos informes.

2. ANÁLISIS



2.1 El gráfico anterior representa la preocupación que tiene la industria en cuanto a las operaciones en África. Al parecer, existen muchos factores que han contribuido con este drástico aumento de riesgo. Estos incluyen los aviones autorizados a volar al nivel de vuelo incorrecto; cruces a nivel de vuelo incorrecto; y separación incorrecta en la intersección no aplicada.

2.2 Ya existen 24 informes AIRPROX para el año 2016, con 50 que fueron reportados en el año 2015. Los datos más recientes indican que el riesgo de colisión vertical continúa siendo un motivo de preocupación desde un punto de vista sistemático.

2.3 Muchos factores se están incrementando mensualmente y están afectando la coordinación entre las Regiones de Información de Vuelo (FIR), las comunicaciones y los procedimientos ATC.

2.4 Estos informes han incluido:

- a) aviones instruidos por el ATC para volar al nivel incorrecto (niveles de vuelo irregulares en lugar de niveles de vuelo uniformes, o viceversa);
- b) autorización para vuelos en dirección opuesta al mismo nivel;
- c) las estimaciones de límite de FIR que no pasaron, o pasaron con el nivel incorrecto;
- d) las estimaciones de límite que pasaron con la FIR incorrecta;
- e) la coordinación que no se logró entre las unidades adyacentes del ATC;
- f) fallas en la comunicación sin ninguna medida de contingencia;
- g) aviones con RVSM no aprobada que fueron admitidos en el espacio aéreo de la RVSM.

3. CONCLUSIÓN

3.1. Se debe tratar el incremento del riesgo en las operaciones llevadas a cabo en África. A pesar de que los datos del año 2015 aún no se encuentran disponibles, es muy poco probable que se acerquen al nivel objetivo requerido de 5×10^{-9} .

3.2. Se necesita tomar medidas correctivas ahora y mantenerlas luego a fin de garantizar que se pueda garantizar la seguridad de las operaciones. Estas medidas deben incluir el apoyo del proyecto de ATS Competence Study (ATSCG) y abordar la prestación de capacitación repetida, la cual no existe en algunos estados.