



ASAMBLEA — 40° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

IMPLEMENTACIÓN DE LAS NORMAS DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD AERONÁUTICOS Y DEL ANEXO 12 DE LA OACI EN MATERIA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

(Nota presentada por Australia y copatrocinada por Nueva Zelanda y Sudáfrica)

RESUMEN

El propósito del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) es mejorar la gestión de aeronaves en situaciones anormales o de peligro.

Cumplir con la fecha del 1 de enero de 2021 establecida a nivel mundial para implementar el sistema autónomo de seguimiento de aeronaves en peligro (ADT) para ciertas aeronaves a intervalos de un minuto plantea desafíos para todos los Estados de la OACI, incluido Australia. Ciertas tecnologías y equipos necesarios para apoyar el componente de ADT aún están en pleno proceso de desarrollo.

Por otra parte, también persisten desafíos para la implementación mundial, regional y nacional del Anexo 12 – *Búsqueda y salvamento* de la OACI que merecen más atención por parte de la OACI, a fin de no menoscabar los beneficios en materia de seguridad operacional que el GADSS puede reportar.

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

- recomendar que la OACI pida asesoramiento a los Estados miembros y a la industria sobre su preparación para comenzar a implementar la norma de ADT del GADSS con efecto a partir del 1 de enero de 2021; y
- recomendar que la OACI redoble esfuerzos para mejorar la implementación de las capacidades previstas en el Anexo 6 – *Operación de aeronaves* y Anexo 12 – *Búsqueda y salvamento* a escala mundial, regional y nacional, complementando también la implementación del GADSS.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular de la OACI para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 12 – <i>Búsqueda y salvamento</i> Concepto de operaciones GADSS - Versión 6.0

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La pérdida del vuelo AF447 de Air France en junio de 2009 y la desaparición del vuelo MH370 de Malaysia Airlines en marzo de 2014 pusieron de relieve inquietudes en torno a la seguridad operacional de la aviación y al seguimiento de aeronaves, en particular, cuando éstas atraviesan grandes extensiones oceánicas. La principal inquietud es la falta de notificación oportuna y la falta de disponibilidad de información precisa sobre el lugar donde finalizó el vuelo de la aeronave en peligro, lo cual puede obstaculizar las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) y la investigación del accidente o incidente.

1.2 Garantizar la seguridad operacional de la aviación mundial a través de una función de seguimiento de vuelos en cualquier parte del mundo es crucial para contar con información oportuna y constante sobre el paradero de una aeronave, en todo momento y en cualquier lugar. Sin embargo, solo será posible materializar los beneficios que en materia de seguridad operacional podrían acarrear los esfuerzos por proporcionar información más rápida y precisa sobre una aeronave en peligro mediante la implementación eficaz de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI especificados en su Anexo 12 – *Búsqueda y salvamento*, a escala regional y nacional, y abordando las debilidades que actualmente presenta el sistema SAR mundial.

1.3 En mayo de 2014, el Grupo de trabajo ad hoc (AHWG) creado por la OACI y el Grupo especial de seguimiento de aeronaves (ATTF) formado por miembros de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) colaboraron para elaborar el concepto de operaciones inicial del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS).

1.4 Desde ese entonces, la OACI adoptó las disposiciones del Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, Parte I, Capítulo 3, Norma 3.5 (*Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos*), con vigencia a partir del 8 de noviembre de 2018. Ese fue el primer paso para implementar el GADSS y exige que los explotadores de aeronaves hagan seguimiento de la posición de aeronaves en condiciones normales de vuelo a través de informes automatizados cada 15 minutos como mínimo, con una función opcional de seguimiento en circunstancias anormales.

1.5 Según lo previsto en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 6, Sección 6.18 (*Localización de un avión en peligro*) de la OACI, el próximo paso para la implementación del GADSS, el cual consiste en un requisito adicional de seguimiento autónomo de aeronaves en peligro (ADT) para ciertas aeronaves a intervalos de 1 minuto, se ha de cumplir a escala mundial el 1 de enero de 2021. Es probable que el plazo de implementación establecido suponga un desafío para todos los Estados de la OACI, incluido Australia.

1.6 No obstante, la implementación del GADSS en la Región Asia/Pacífico y en otras regiones representa una excelente oportunidad para mejorar la gestión de aeronaves en situaciones anormal o de peligro y para implementar mejor las disposiciones del Anexo 12 de la OACI a escala mundial, regional y nacional, en la medida en que se logre superar ciertos desafíos.

2. ANÁLISIS

2.1 GADSS

2.1.1 El GADSS se está implementando por etapas, a partir del año 2018. El propósito del sistema es mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante la detección y localización de aeronaves en peligro de forma más rápida, facilitar una respuesta de SAR más eficiente y eficaz, y colaborar con eventuales actividades de investigación de accidentes o incidentes.

- 2.1.2 Para lograr estos objetivos, el GADSS consta de los siguientes componentes:
- a) un sistema mundial de seguimiento de aeronaves;
 - b) un sistema mundial de ADT; y
 - c) un sistema mundial de localización y recuperación de datos posteriores al vuelo.

2.1.3 Conforme al Anexo 6, Parte I, Capítulo 6, Sección 6.18 (*Localización de un avión en peligro*) de la OACI, la Norma de ADT del GADSS, la cual exige un seguimiento autónomo más periódico de aeronaves en peligro (por parte de los explotadores de aeronaves), entrará en vigencia a partir del 1 de enero de 2021:

6.18.1 Todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2021, o a partir de esa fecha, cuando se encuentren en peligro, transmitirán de forma autónoma información a partir de la cual el explotador pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto, de conformidad con el Apéndice 9.

2.2 Implementación del GADSS en Australia

2.2.1 Australia aún no ha establecido reglamentaciones que exijan a los explotadores de aeronaves de ese país cumplir con las disposiciones del Anexo 6, Parte I, Capítulo 3, Sección 3.5 (*Seguimiento de aeronaves*) de la OACI. Australia está trabajando para implementar las normas relacionadas con el GADSS en el marco de una revisión más amplia de sus reglamentaciones en materia de operaciones de vuelo, cuya finalización está prevista para el año 2021.

2.2.2 Sin embargo, en marzo de 2015 Australia anunció que su proveedor de servicios de navegación aérea, Airservices Australia, iba a poner a prueba una función de seguimiento mejorado de vuelos en su región de información de vuelo (FIR) en el Pacífico meridional (a la que luego se sumaron varios Estados). Esta iniciativa adaptó la tecnología existente [FANS 1/A (CPDLC/ADS-C)] que ya está en uso por más del 90% de las aeronaves de pasajeros de larga distancia, logrando que los controladores de tránsito aéreo recibieran informes de 'operaciones normales' cada 15 minutos como mínimo, mejorando así la frecuencia de seguimiento anterior que era de 30 a 40 minutos.

2.2.3 La prueba fue todo un éxito y facilitó una mejora a una función de seguimiento en tiempo real de la posición de las aeronaves, ante una eventual situación de peligro. Este servicio sigue funcionando en toda la FIR de Australia, la cual abarca el 11% de la superficie mundial.

2.3 Desafíos que supone la implementación del GADSS

2.3.1 Pese a los esfuerzos por avanzar en la implementación del GADSS en Australia, cumplir con el exigente requisito del sistema ADT para el 1 de enero de 2021 supondrá un desafío.

2.3.2 La implementación plena de los requisitos en materia de ADT y localización y recuperación posteriores al vuelo (PFLR) depende del desarrollo, puesta a prueba y certificación de nuevas tecnologías y equipos, para su exitosa instalación en aeronaves nuevas y (opcionalmente) en la reconversión de la flota existente. Australia entiende que los fabricantes de aeronaves ya han comenzado a desarrollar la nueva tecnología y los equipos necesarios para cumplir con la fecha de implementación establecida.

2.3.3 A su vez, los Estados y la industria parecen tener nociones divergentes del GADSS, lo cual, sumado a una falta de coordinación y de intercambio de información entre los grupos de expertos técnicos pertinentes de la OACI y los responsables de SAR, puede generar malentendidos y distintas interpretaciones.

2.3.4 En consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, Australia cree que algunos Estados, incluidos los de la Región Asia/Pacífico, necesitarán asistencia de la OACI para apoyar la implementación del GADSS. Esto incluye la elaboración de procedimientos operacionales y cursos de instrucción pertinentes por parte de los explotadores de aeronaves, dependencias de servicios de tránsito aéreo (ATSU) y centros coordinadores de salvamento (RCC), estableciendo puntos de contacto de emergencia y elaborando e implementando las reglamentaciones necesarias. Australia entiende también que puede haber repercusiones para algunos proveedores de servicios SAR y sus respectivas flotas.

2.3.5 Al reconocer todas estas inquietudes y con menos de dos años por delante, Australia considera oportuno que la OACI pida asesoramiento a los Estados miembros y a la industria sobre su preparación para comenzar a implementar la Norma de ADT del GADSS con efecto a partir del 1 de enero de 2021.

2.4 **El GADSS se complementarí con capacidades SAR eficaces**

2.4.1 Si bien queda mucho trabajo por hacer, la implementación plena del GADSS contribuirá a incrementar la capacidad general de los servicios SAR para alertar de manera eficiente a las estaciones terrestres que una aeronave se encuentra en peligro, localizarla y acudir al salvamento de los supervivientes en caso de accidente o incidente. Asimismo, la capacidad del GADSS para determinar un área de búsqueda reducida supone una disminución en el alcance de las operaciones SAR, lo que se traduce en un importante ahorro de tiempo, más eficiencia general en materia de SAR y menor riesgo para miembros de la tripulación participantes en operaciones SAR.

2.4.2 Australia apoya férreamente los esfuerzos mundiales por mejorar las medidas para el seguimiento de aeronaves y para brindar capacidades SAR eficientes y eficaces en todas las regiones de la OACI. No obstante, los beneficios que se pueden obtener del GADSS dependen fundamentalmente de la capacidad de los servicios SAR del Estado para responder ante un accidente o incidente con una aeronave.

2.4.3 Consciente de que existen importantes áreas de mejora en la implementación mundial del Anexo 12, Australia ha participado activamente en el Grupo de expertos sobre operaciones de vuelo de la OACI, el cual ha sido una pieza fundamental en el desarrollo de la iniciativa de seguimiento y del GADSS. Asimismo, Australia ha apoyado activamente los esfuerzos mundiales y regionales por mejorar la implementación del Anexo 12.

2.4.4 El apoyo activo de Australia incluyó financiar la adscripción de un experto en SAR a la Sede de la OACI por un plazo de dos años (2015-2017); financiar y movilizar recursos para programas de mejora de capacidades SAR en Indonesia, Maldivas, Mauricio y Sri Lanka; y crear y presidir el Equipo especial SAR de la OACI para la Región Asia/Pacífico (2013-2015), el cual desarrolló el primer plan SAR regional de la OACI.

2.4.5 Australia sigue participando como miembro del Grupo de trabajo conjunto de la OACI y la Organización Marítima Internacional sobre armonización de los SAR aeronáuticos y marítimos, como también en el Equipo especial SAR de la OACI para la Región Asia/Pacífico, el cual está centrado en la implementación del plan SAR regional en esa región.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Cumplir con la fecha de implementación mundial del sistema ADT establecida supone desafíos para todos los Estados de la OACI, incluido Australia. Entre ellos, cabe destacar que ciertas tecnologías y equipos necesarios para apoyar el sistema ADT aún están en pleno proceso de desarrollo.

3.2 También persisten importantes desafíos en torno a la implementación mundial, regional y nacional de los SARPS previstos en el Anexo 12 de la OACI que, de no ser solucionados por la OACI, las regiones y los Estados, menoscabarán los beneficios en materia de seguridad operacional que se podrían obtener a través del GADSS y la consiguiente mejora en la función de seguimiento de aeronaves.

— FIN —