



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

SEGURIDAD EN LA AVIACIÓN PARA OPERACIONES CON TURBOHÉLICE

[Presentado por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC)]

RESUMEN

La conectividad regional favorece las oportunidades de desarrollo económico, impulsa el turismo y promueve un mejor acceso a la educación, salud y cultura. La vinculación entre ciudades secundarias y terciarias permite que toda comunidad esté conectada, al tiempo que se beneficia del crecimiento económico mundial, pudiendo representar un factor en el desarrollo sostenible. Los aviones de turbohélice proporcionan un medio cada vez más eficiente de suplir esta necesidad. No obstante, a pesar de las notables mejoras, el historial en seguridad de las operaciones con turbohélice no se corresponde con lo logrado en seguridad por otros segmentos del sector a nivel general. La OACI, las Autoridades nacionales de Aviación civil, la industria aeronáutica y otras partes interesadas en la aviación civil deben dar una mayor prioridad a su trabajo colaborativo, con objeto de mejorar las operaciones en seguridad dentro del segmento del turbohélice a nivel regional.

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

- a) solicitar a la OACI que otorgue más prioridad a la seguridad operacional del turbohélice dentro de su programa de trabajo;
- b) solicitar al Consejo que inste a los Estados miembro a trabajar con sus proveedores de servicios de aeronavegación con el fin de establecer procedimientos de vuelo instrumentales con orientación vertical (referente a tierra o satélites) en aeropuertos que ofrezcan operaciones comerciales; y
- c) solicitar al Secretario General que también se comprometa con todas las partes interesadas para analizar los datos disponibles con objeto de que el trabajo futuro sobre la mejora de las operaciones regionales con turbohélice pueda centrarse en las áreas donde pudiera obtenerse mayor beneficio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo se refiere a objetivos estratégicos de desarrollo en la capacidad y la eficiencia en la aeronavegación y en el transporte aéreo.
--------------------------------	--

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

<i>Implicaciones financieras:</i>	Las actividades referidas en este documento dependerán de los recursos disponibles en el Presupuesto del programa regular 2020-2022 o de contribuciones presupuestarias adicionales.
<i>Referencias:</i>	Informe de la decimotercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13), Doc. 10115 Corrigendos núms. 1 y 2, y Suplemento núm. 1 Resoluciones de la Asamblea en vigor (a partir del 6 de octubre de 2016) (Doc. 10075)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Según la ONU, en 2018, el cincuenta y cinco por ciento de la población mundial vivía en zonas urbanas; proporción que se predice aumentará hasta el sesenta y ocho por ciento en 2050. Las expectativas muestran que la urbanización, el traslado gradual de residencia de la población humana desde zonas rurales a zonas urbanas, en combinación con el crecimiento general de la población mundial podrían añadir 2500 millones de personas más a las zonas urbanas en 2050, situándose alrededor del 90 % de este aumento en Asia y África. El transporte resultará crucial para reducir la congestión y las aglomeraciones en las principales áreas urbanas. La disponibilidad de transportes aéreos rápidos y eficientes podría ocupar un lugar destacado en el desarrollo urbano, al ofrecer a los negocios la posibilidad de establecer oficinas lejos de las principales áreas urbanas, al tiempo que se conserva el acceso rápido a estos centros urbanos.

1.2 La conectividad regional favorece las oportunidades de desarrollo económico, impulsa el turismo y promueve un mejor acceso a la educación, salud y cultura. La vinculación entre ciudades secundarias y terciarias permite que toda comunidad esté conectada, al tiempo que se beneficia de un crecimiento económico mundial, y puede representar un factor en el desarrollo sostenible. Los aviones de turbohélice proporcionan un medio cada vez más eficiente de suplir esta necesidad. Mientras que la seguridad operacional del turbohélice ha mejorado de forma importante, al compararla con las operaciones de aeronaves a reacción, es necesaria una mayor mejora en este segmento a fin de desarrollar todo su potencial.

1.3 En los países en desarrollo, la demanda de mercados regionales que utilizan aeronaves de turbohélice se encuentra en rápido crecimiento. Los mercados emergentes han experimentado un crecimiento del 4,6 % en su capacidad desde 2011. Situación, esta, provocada en mayor medida por los mercados en crecimiento de China y la India. La mitad del crecimiento de las operaciones con turbohélice se ve influida por la creación de nuevas rutas como parte de la estrategia de crecimiento de las redes aéreas. La otra mitad se refiere a la expansión del uso de la tecnología de turbohélice en segmentos preexistentes.

2. DEBATE

2.1 Tanto los datos del sector, como de la OACI o la IATA, sugieren que las operaciones regionales de turbohélice poseen una tasa de accidentes más elevada que las de las operaciones de aeronaves a reacción. Debe tenerse en cuenta que los aviones turbohélice están certificados con los mismos estándares de aeronavegabilidad que los aviones a reacción. Así, se hace necesario un análisis en profundidad de todos los datos operacionales disponibles en las operaciones regionales a fin de determinar las causas raíz de estas aparentemente elevadas tasas de accidentes en dichas operaciones de turbohélice si las comparamos con las operaciones de aeronaves a reacción. El análisis debe tener en cuenta los tiempos de vuelo generalmente más cortos de los aviones turbohélice en comparación con los que cuentan con motores a reacción. El resultado de estos tiempos de vuelo más cortos muestra que un porcentaje mayor del tiempo de vuelo para los turbohélice se asocia con fases de vuelo clave (es decir, despegue y aterrizaje) en comparación con los aviones a reacción.

2.2 Será esencial que la OACI, las Autoridades nacionales de Aviación civil, el sector aeronáutico y otras partes interesadas en la aviación civil colaboren en la mejora de la seguridad dentro de las operaciones propias del segmento regional del turbohélice, y desarrollen políticas sostenibles y prácticas, enfoques y medidas para mejorar la seguridad, lo que incluye el área de formación, infraestructuras y la supervisión del desarrollo de capacidades. Dada la interdependencia de diversas partes del ecosistema de la aviación civil a nivel global, es esencial una coordinación estrecha para tratar estos retos.

2.3 Las estadísticas disponibles justifican que a la seguridad operativa del turbohélice se le otorgue una elevada prioridad dentro de la comunidad de aviación civil internacional. No obstante, se necesita un análisis adicional de estos datos. Un enfoque orientado a datos debe combinar la opinión de las partes interesadas, para garantizar que los esfuerzos realizados para mejorar la seguridad operacional del turbohélice sean los adecuados y se orienten a esta necesidad. Actualmente, la OACI y el sector poseen un sinnúmero de datos al respecto. Sin embargo, estos datos necesitan de un desglose y un análisis mayor para contribuir a tal esfuerzo de la comunidad. El sector se encuentra preparado para ayudar a la OACI a través de la provisión de datos y para participar en el análisis de los mismos.

2.4 La seguridad en pista y el impacto contra el suelo sin pérdida de control dan cuenta de un elevado porcentaje de accidentes en las operaciones comerciales programadas. Un elemento disponible que mitiga estos accidentes de elevado riesgo es la disponibilidad de aproximaciones por instrumentos con guía vertical. Las operaciones regionales de turbohélices a menudo hacen uso de aeropuertos menos desarrollados que poseen una infraestructura limitada, que carece de esta aproximación por instrumentos con guía. La navegación basada en la performance (PBN) utiliza satélites y equipos a bordo compatibles con la misma PBN y con propósitos de navegación. Los enfoques en PBN no necesitan de grandes inversiones para ayudas en la navegación área con sistemas terrestres (adquisición y mantenimiento), con lo que los beneficios en seguridad son incuestionables. Además, la PBN permite un aumento en la capacidad del espacio aéreo, mejora la eficiencia operacional y reduce el impacto medioambiental. Debe instarse a los Estados a trabajar con sus proveedores de servicios de navegación aérea, además de con operadores aéreos, para diseñar y aprobar los procedimientos de aproximación, con guía vertical, tan pronto como sea viable en aeropuertos que suministren servicios de operaciones aéreas comerciales. Un análisis pormenorizado de los datos sobre siniestros de pérdida de control en vuelo también resultará necesario para tratar cualquier necesidad concreta dentro del segmento del turbohélice.

3. CONCLUSIONES

3.1 La conectividad regional favorece las oportunidades de desarrollo económico, impulsa el turismo y promueve un mejor acceso a la educación, salud y cultura. La vinculación entre ciudades secundarias y terciarias permite que toda comunidad esté conectada, al tiempo que se beneficia del crecimiento económico mundial, pudiendo representar un factor en el desarrollo sostenible. Los aviones de turbohélice proporcionan un medio cada vez más eficiente de suplir esta necesidad. No obstante, el historial en seguridad de las operaciones con turbohélice puede quedarse por detrás de otros logros en seguridad realizados por otros segmentos del sector a nivel general. Será esencial que la OACI, las Autoridades nacionales de Aviación civil, la industria aeronáutica y otras partes interesadas en la aviación civil den una mayor prioridad a su trabajo colaborativo con objeto de mejorar la seguridad de las operaciones dentro del segmento del turbohélice y a nivel regional.