



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

- Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas**
30.1: Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) e implementación de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación

SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN PARA OPERACIONES DE AERONAVES REGIONALES

[Nota presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores del Tráfico Aéreo (IFATCA)]

RESUMEN EJECUTIVO

La conectividad regional es esencial para la sostenibilidad y el crecimiento económico, ya que impulsa los negocios y el turismo locales y facilita el acceso a la educación, la salud y la cultura. Las operaciones de aeronaves regionales (incluidas las operaciones de turbohélices y turborreactores) ofrecen un medio cada vez más eficiente para satisfacer esta necesidad. Sin embargo, los resultados de seguridad operacional de la aviación en las operaciones regionales siguen estando a la zaga del rendimiento de seguridad logrado por otros segmentos del sector en general. En esta nota se recogen los progresos realizados desde la 40.^a Asamblea y se identifican algunas medidas que pueden adoptarse para mejorar la seguridad operacional de la aviación en las operaciones regionales.

Acción: Se invita a la Asamblea a:

- solicitar a la OACI que siga otorgando alta prioridad a la seguridad operacional de la aviación para operaciones de aeronaves regionales en su programa de trabajo;
- solicitar al Consejo que inste a los Estados miembros a poner en marcha programas de SMS (sistema de gestión de la seguridad operacional) para las partes interesadas que participan en operaciones regionales;
- solicitar a la OACI que siga colaborando con todas las partes interesadas para analizar los datos disponibles, de modo que su futura labor de mejora de las operaciones de aeronaves regionales pueda centrarse en los ámbitos en los que se obtendría un mayor beneficio;
- aprobar una revisión del Apéndice A de la Resolución A40-1, relativo al Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación, para poner de relieve las operaciones de aeronaves regionales; y
- solicitar a la OACI que revise y reexamine los objetivos identificados en la Resolución A37-11, relativa a las metas mundiales de navegación basada en el rendimiento, para dar un nuevo impulso a la implantación de procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) en todos los extremos de pistas de vuelo por instrumentos.

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

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de seguridad operacional de la aviación, capacidad y eficiencia de la navegación aérea y desarrollo del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se realizarán con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o de las contribuciones presupuestarias adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones de la Asamblea en vigor</i> (desde el 4 de octubre de 2019) (Doc. 10140) <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación</i> (Doc 10004) Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La conectividad regional es esencial para la sostenibilidad y el crecimiento económico, ya que impulsa los negocios y el turismo locales y facilita el acceso a la educación, la salud y la cultura. Las operaciones de aeronaves regionales ofrecen un medio cada vez más eficaz para satisfacer esta necesidad.

1.2 Los resultados de seguridad operacional de la aviación en las operaciones de aeronaves regionales han mejorado en los últimos años, pero, según el intervalo de tiempo que se examine, siguen estando a la zaga del rendimiento de seguridad logrado por otros segmentos del sector. Es imprescindible alcanzar el mismo nivel de normas de seguridad operacional y confianza de las tripulaciones y los pasajeros en los viajes de todo tipo de operaciones, ya sean nacionales, regionales o internacionales.

2. ANÁLISIS

2.1 En la 40.^a Asamblea de la OACI, la Comisión Técnica apoyó la propuesta de llevar a cabo un análisis más a fondo sobre los datos disponibles para focalizar la labor futura en las áreas que tienen el mayor impacto sobre la seguridad operacional de los vuelos, y acogió con beneplácito el apoyo de la industria para realizar esta labor. La Comisión también tomó nota del beneficio para esas operaciones de una mayor implantación de aproximaciones con guía vertical y recordó también la Resolución A37-11 de la Asamblea que instaba a los Estados a implantar aproximaciones de navegación basada en el rendimiento (PBN) en todos los extremos de pistas de vuelo por instrumentos para 2016.

2.2 Los datos del sector, la OACI y la IATA indican que las operaciones de aeronaves regionales siguen teniendo una tasa de incidentes más alta que las operaciones internacionales. Cabe señalar que todas las aeronaves utilizadas en operaciones regionales están certificadas según las mismas normas de aeronavegabilidad que las utilizadas en las operaciones internacionales.

2.3 La Resolución A40-1 de la Asamblea destaca la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación mediante la reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial. Se necesita una estrecha coordinación para garantizar el desarrollo y la aplicación continuos de políticas, métodos e indicadores prácticos y sostenibles para mejorar la seguridad de las operaciones de aeronaves regionales, incluida la formación, mantenimiento, mejora y vigilancia de las infraestructuras, especialmente en vista de las repercusiones que la pandemia de COVID-19 ha tenido sobre el personal y las operaciones.

2.4 La recogida y el uso de datos son fundamentales para comprender y corregir los problemas. El ICCAIA acoge con satisfacción la próxima enmienda del Anexo 6, Parte I, que reduce el umbral de la masa certificada de despegue a partir del cual el explotador debe establecer y mantener un programa de análisis de datos de vuelo y alienta a los Estados a poner en marcha programas de análisis de datos de vuelo. Esto ayudará a los Estados y al sector a comprender mejor los problemas relacionados con las operaciones regionales.

2.5 Otra medida sería garantizar un enfoque de «cultura de justicia» en los sistemas de gestión de la seguridad operacional de todas las organizaciones relacionadas con la aviación involucradas en operaciones regionales. La promoción de los SMS en las estaciones de reparación y organizaciones de mantenimiento locales, por ejemplo, aseguraría los procesos aprobados y la garantía de calidad en todo el ecosistema.

2.6 La seguridad operacional en pista y el impacto contra el suelo sin pérdida de control representan un alto porcentaje de los accidentes en vuelos comerciales regulares. Uno de los medios existentes para mitigar estos accidentes de alto riesgo es la disponibilidad de aproximaciones por instrumentos con guía vertical. Las operaciones regionales a menudo hacen uso de aeropuertos menos avanzados con infraestructuras limitadas o que carecen de esta aproximación por instrumentos con guía. La navegación basada en el rendimiento (PBN) utiliza satélites y equipos de a bordo compatibles con la misma para fines de navegación. Las aproximaciones con PBN no requieren grandes inversiones en ayudas para la navegación instaladas en tierra (de adquisición y mantenimiento) y sus beneficios para la seguridad operacional son incuestionables. Además, la PBN permite un aumento en la capacidad del espacio aéreo, mejora la eficiencia operacional y reduce el impacto medioambiental.

2.7 Recordando la Resolución A37-11 de la Asamblea que figura a continuación y reconociendo los grandes progresos logrados hasta ahora en este ámbito, el ICCAIA insta a los Estados a seguir trabajando con sus proveedores de servicios de navegación aérea y con los explotadores aéreos para diseñar y aprobar procedimientos de aproximación, con guía vertical, tan pronto como sea viable en los aeropuertos que realicen operaciones aéreas comerciales. Tomando nota de la definición de metas de la Resolución A37-11 para la implantación, el ICCAIA insta a la OACI a realizar una revisión del progreso respecto de dichas metas y a revisar los objetivos para la implantación.

A37-11 Metas mundiales de navegación basada en el rendimiento

Reconociendo que no todos los Estados han elaborado un plan de implantación de la PBN para la fecha prevista de 2009;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados a implantar rutas de servicios de tránsito aéreo (ATS) y procedimientos de aproximación con RNAV y RNP de conformidad con el concepto PBN de la OACI definido en el Manual de navegación basada en el rendimiento (PBN) (Doc. 9613);
2. *Resuelve* que:
 - a) los Estados completen un plan de implantación de la PBN con carácter urgente a fin de lograr lo siguiente:
 - 1) implantación de operaciones RNAV y RNP (donde se requiera) para áreas en ruta y terminales de acuerdo con los plazos y los hitos intermedios establecidos;

- 2) implantación para 2016 de procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) (Baro-VNAV y/o GNSS aumentado), incluidos los mínimos para LNAV únicamente, para todos los extremos de pistas de vuelo por instrumentos, ya sea como aproximación principal o como apoyo para aproximaciones de precisión, con los hitos intermedios siguientes: 30 % para 2010 y 70 % para 2014, e
- 3) implantación de procedimientos directos LNAV únicamente, como excepción de 2), para las pistas de vuelo por instrumentos en aeródromos en donde no hay instalaciones de altímetro local disponibles y donde no hay aeronaves adecuadamente equipadas para operaciones APV con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o más;

2.8 La formación para operaciones regionales se ha vuelto aún más importante durante la pandemia de COVID-19 debido a la pérdida de personal y al deterioro de las cualificaciones. Las operaciones regionales plantean retos específicos que deben tenerse en cuenta, como aeropuertos con menos equipos, operaciones con varios tramos, falta de opciones formativas en zonas remotas, falta de cualificación y mayor rotación de personal, ya que el modelo económico favorece una mayor remuneración para los pilotos que vuelan con aeronaves más grandes/rutas de mayor densidad. Esto conlleva la necesidad de un mayor esfuerzo formativo y la asunción de unos costes más elevados por parte de los explotadores regionales cuando su inversión en formación en este segmento del mercado tiene beneficios para la totalidad del sector. Las medidas e incentivos específicos para que los explotadores regionales atraigan y retengan la cualificación (formación estructurada desde el principio y trayectorias profesionales para pilotos y técnicos), hagan más eficiente y accesible la formación con simuladores y favorezcan la implantación de la Herramienta de Beneficios Medioambientales (EBT) ayudarán a mantener las normas requeridas.

2.9 El sector se compromete a seguir trabajando en el análisis de los datos para focalizar la labor futura en las áreas que tienen el mayor impacto sobre la seguridad operacional de los vuelos, ya que las operaciones se están reanudando tras la reducción de los servicios durante la pandemia de COVID-19.

3. CONCLUSIONES

3.1 La conectividad regional brinda oportunidades de desarrollo económico, impulsa el turismo y promueve un mejor acceso a la educación, la salud y la cultura. Es necesario seguir poniendo de relieve las operaciones regionales para garantizar la aplicación de medidas prácticas que favorezcan la mejora continua de la seguridad operacional y la reducción de los índices de accidentes.

APÉNDICE

A40-1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

Apéndice A - Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros y todos los demás interesados;

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria;

Reconociendo que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación; Tomando nota de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes;

Reconociendo la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a la información pertinente de seguridad operacional;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar las prioridades, las metas y los indicadores que permitan gestionar los riesgos para la seguridad operacional;

Reconociendo que la OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

Tomando nota de la intención de utilizar los principios de gestión de la seguridad operacional contenidos en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

Tomando nota del desarrollo de la hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, como plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a aplicar las iniciativas de seguridad operacional presentadas en el GASP, mediante un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes, y

Tomando nota de la necesidad de ayudar a los Estados miembros a implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y a mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados;

La Asamblea:

1. Destaca la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo, **incluidas las operaciones de aeronaves regionales**, en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;
2. Destaca que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados de forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración;
3. Insta a los Estados miembros a que apliquen planes nacionales de seguridad de la aviación coherentes con el GASP para reducir continuamente los accidentes mortales y el riesgo de que se produzcan;
4. Insta a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para implantar planes regionales de seguridad operacional de la aviación coherentes con el GASP para reducir continuamente los accidentes mortales y el riesgo de que se produzcan;
5. Insta a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARP) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional, y
6. Alienta a la OACI a continuar la elaboración de la hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, según sea necesario.