

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre – 3 de octubre de 2003

Cuestión 2 del

orden del día: Seguridad y protección en la gestión del tránsito aéreo (ATM)

2.5: Seguridad y protección de la infraestructura ATM

CUESTIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD DE LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

[Nota presentada por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) en nombre de sus Estados miembros y de los Estados miembros de la CEAC¹]

RESUMEN

La Organización EUROCONTROL, en coordinación con la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), ha elaborado un programa de trabajo conjunto con la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) dedicado a cuestiones de seguridad de la gestión del tránsito aéreo.

Un objetivo primordial de este trabajo conjunto es evitar la duplicación de recursos y garantizar así un porcentaje óptimo de rentabilidad para la industria aeronáutica. Otra cuestión esencial es el intercambio seguro, entre partes autorizadas, de información relativa a la gestión del tránsito aéreo.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde el 11 de septiembre de 2001, la puesta en práctica de medidas encaminadas a devolver la confianza de la opinión pública en la industria del transporte aéreo mediante la mejora de las medidas de seguridad, ayudando así al restablecimiento económico de dicha industria, ha sido una cuestión de importancia primordial.

¹ Los Estados miembros de la CEAC son: **Albania, Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumania, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.**

Los 31 Estados miembros de EUROCONTROL se indican en **negrita**.

* Versiones en español, francés, inglés y ruso proporcionadas por EUROCONTROL.

1.2 La industria aeronáutica ha puesto ya en práctica medidas ambiciosas, como la mejora de la seguridad aeroportuaria y el uso de puertas reforzadas en la el puesto de pilotaje

1.3 Sin embargo, surgen nuevas amenazas para la infraestructura aeronáutica de comunicaciones, cuyos componentes terrestres, aéreos y espaciales requieren atención con urgencia.

1.4 En vista de los drásticos cambios que se han producido en la situación de la seguridad de la aviación, la Organización EUROCONTROL ha elaborado un conjunto de iniciativas estratégicas centradas en el modo de mejorar la seguridad de la gestión del tránsito aéreo. Dichas iniciativas se presentaron en la Conferencia ministerial de alto nivel de la OACI sobre seguridad de la aviación, celebrada en Montreal los días 19 y 20 de febrero de 2002.

1.5 Para el desarrollo de las iniciativas estratégicas se consultó a los Estados miembros de EUROCONTROL y a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión de las Comunidades Europeas (CE), a los usuarios del espacio aéreo, a los usuarios militares, así como a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y a la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA).

2. INICIATIVAS ESTRATÉGICAS

2.1 Las iniciativas estratégicas de la Organización EUROCONTROL son las siguientes:

- a) establecer procesos para optimizar el intercambio de información de radar procedente del control del tránsito aéreo civil (ATC) y del control de tránsito aéreo militar (ATC/Defensa Aérea);
- b) crear un punto de contacto regional europeo para la coordinación de datos sobre gestión del tránsito aéreo en el que intervengan intereses civiles y militares;
- c) dar prioridad a la validación de la posibilidad de establecer comunicaciones aire-tierra de gran alcance para la transmisión de mensajes vocales cifrados desde el puesto de pilotaje, así como de datos de vuelo y de información de a bordo en formato de vídeo; y
- d) garantizar que se revisen y armonicen los procedimientos y la formación en materia de control de tránsito aéreo tanto civiles como militares relativos a secuestros y a otras situaciones de emergencia.

2.2 Estas iniciativas incluyen de forma implícita las siguientes:

- a) la necesidad general de buscar el medio de garantizar de forma permanente la disponibilidad de la información sobre la posición y la altitud de las aeronaves;
- b) la necesidad de comparar todo punto focal especializado con el establecimiento de procedimientos mejorados de coordinación directa entre las unidades ATC y la Unidad Central de Gestión del Tráfico (CFMU) de EUROCONTROL;
- c) la necesidad de encontrar la solución más ventajosa antes de poner en práctica ningún sistema de comunicaciones mejorado; y
- d) la necesidad de evitar la duplicación innecesaria.

3. **PROGRAMA DE TRABAJO**

3.1 Para el desarrollo del programa de trabajo se ha creado el Grupo de coordinación OTAN/EUROCONTROL para la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (NEASCOG).

3.2 Asimismo, se ha preparado un programa de trabajo conjunto basado en las cuatro principales iniciativas estratégicas. El Apéndice A recoge las ocho medidas claves resultantes. La coordinación estrecha con la OACI garantizará que los frutos del programa aporten una contribución directa al plan de acción de la OACI, como pedía la Conferencia ministerial de alto nivel de la OACI sobre seguridad de la aviación, y que se evite la duplicación innecesaria de esfuerzos.

3.3 Este programa de trabajo ha producido ya un conjunto de orientaciones generales de política en materia de seguridad de la gestión del tránsito aéreo que se reproducen en el Apéndice B y que ya han sido ratificadas por las autoridades civiles y militares correspondientes.

APÉNDICE A

MEDIDAS CLAVE DEL PROGRAMA DE TRABAJO

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN
Acción 1	Revisión de la viabilidad del intercambio de datos de radar teniendo en cuenta la implantación del SSR en Modo S.
Acción 2	Evaluación de la cobertura europea de radar.
Acción 3	Valoración de las formas de mantener el seguimiento de aeronaves.
Acción 4	Determinación de los requisitos relativos al flujo de información.
Acción 5	Fijación de métodos alternativos para la comunicación de alertas o de información relativas a interferencia ilícita respecto de aeronaves.
Acción 6	Elaborar orientaciones generales de política en materia de seguridad de la gestión del tránsito aéreo para su aprobación.
Acción 7	Revisión y evaluación de procedimientos de control de tránsito aéreo civiles/militares. Elaboración y propuesta de las modificaciones necesarias.
Acción 8	Evaluación de la necesidad de un concepto de estudio de seguridad.

APÉNDICE B

ORIENTACIONES SOBRE POLÍTICAS PARA LA MEJORA DE LA PROTECCIÓN DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

1. OBJETIVO DEL DOCUMENTO

1.1 Este documento ofrece orientaciones políticas encaminadas a mejorar la seguridad de la navegación aérea. El documento es resultado de la cooperación y coordinación estrechas entre los grupos de trabajo ad hoc creados por EUROCONTROL y la OTAN para las cuestiones de la seguridad y tiene en cuenta las normas y prácticas recomendados por la OACI actualmente en vigor.

2. ORIENTACIONES POLÍTICAS

2.1 Es de vital importancia armonizar las políticas nacionales relativas a la detección de aeronaves sospechosas y al modo de proceder con las mismas para evitar la complejidad que conlleva utilizar distintos procedimientos que pudieran tener que aplicarse a una aeronave que cruzase distintas regiones de información de vuelo (FIR) en su paso por Europa. Dado que el tiempo de reacción y la difusión de la información entre centros de control de área (ACC) adyacentes es crucial a la hora de actuar, se supone que se utilizarán sistemas de comunicación tanto civiles como militares para obtener datos precisos y actualizados y comunicárselos a los responsables de la toma de decisiones.

2.2 Las directrices políticas se centrarán en:

- a) optimizar la toma de conciencia;
- b) poner en práctica mecanismos de gestión del tránsito aéreo que puedan ser necesarios en caso de que una aeronave sea víctima de un incidente o de una injerencia ilícita; y
- c) fijar medidas a más largo plazo para la mejora de la seguridad de la navegación aérea.

3. OPTIMIZAR LA TOMA DE CONCIENCIA

3.1 La toma de conciencia sobre el problema depende de la información, la vigilancia/detección, la identificación y el seguimiento. Mantener el contacto por radio es de vital importancia, no sólo por motivos de seguridad, sino también para evitar el despliegue innecesario y costoso de medios y recursos militares, como las aeronaves interceptoras.

3.2 **Detección de aeronaves sospechosas.** Las distintas circunstancias que se dan en cada situación impiden fijar procedimientos exactos y detallados para seguir en todos los casos. El personal de los servicios de tránsito aéreo debería estar preparado para reconocer cualquier indicio de que una aeronave es víctima de interferencia ilícita. No obstante, dada la gran variedad de situaciones que podrían resultar sospechosas, no es posible establecer una lista exhaustiva de aquellas acciones de la aeronave o

del piloto que pudieran conducir a la sospecha. Sin embargo, debe establecerse una serie de criterios bien definidos. Dichos criterios deberán garantizar, en la medida de lo posible, una descripción completa de las situaciones que pudieran indicar que la actividad de una nave o de un piloto determinados podría resultar actual o inmediatamente sospechosa. En consecuencia, el fiel seguimiento del plan de vuelo aprobado es de importancia primordial a la hora de realizar identificaciones.

3.3 Notificación de incidentes. Puede ocurrir que la conducta sospechosa sea detectada en primer lugar por un controlador de tránsito aéreo durante el normal desempeño de sus funciones. En tales situaciones, las responsabilidades del controlador deberán estar claramente definidas y aprobadas. Una de las responsabilidades inmediatas es el deber de notificar a las autoridades apropiadas si hay razones para creer que una actividad sospechosa está teniendo lugar o está a punto de producirse.

3.4 Difusión de la información. Por regla general, toda la información relativa a aeronaves sospechosas deberá comunicarse a las unidades de servicios de tráfico aéreo (ATS) y de defensa aérea (AD) adyacentes, incluidas las del otro lado de las fronteras nacionales, de conformidad con unos criterios que habrán de establecerse. Es de vital importancia que se activen, de acuerdo con normas establecidas previamente, las vías de comunicación apropiadas entre los servicios e instalaciones civiles y militares, así como entre los niveles altos del control de tránsito aéreo y la defensa aérea, por un lado, y los responsables de la toma de decisiones, por otro. Para evitar malentendidos, deberán fijarse los procedimientos y la fraseología adecuados.

3.5 Mantener el estado de alerta. Si la actividad de una aeronave determinada pareciera sospechosa, será esencial no perderle la pista. Para lograr mantenerla vigilada, podría ser necesario reforzar la información de radar secundario de vigilancia con información de sensor activo o pasivo. Por consiguiente, debería fomentarse el mantenimiento de la cobertura de radar primario y el intercambio de datos de radar entre los centros civiles y militares. Por otra parte, se recomienda el establecimiento de vías de comunicación que faciliten la misma interpretación de la situación por todas las partes interesadas.

4. EJECUCIÓN DE ACCIONES ATM EN CASO DE PRODUCIRSE UNA INJERENCIA ILÍCITA

4.1 Para garantizar el mantenimiento de la seguridad del vuelo, deberá despejarse el espacio aéreo en torno a la aeronave sospechosa. Esta medida facilitará asimismo las tareas de la defensa aérea, tales como la interceptación para identificación o la intervención. Las instrucciones nacionales podrán ordenar la retención de un permiso o la negación del acceso a un espacio aéreo determinado. El cierre temporal del espacio aéreo o la fijación de restricciones temporales con respecto al mismo (ya respondan éstas a una demanda civil o militar), así como cualquier otra medida adicional de gestión del tránsito aéreo necesaria como consecuencia de tales acciones deberá ser objeto de una estrecha coordinación entre las autoridades competentes. En este sentido, unos procedimientos y una fraseología acordados a nivel paneuropeo, y la formación adecuada correspondiente, facilitarían tal coordinación. La puesta en servicio del sistema de gestión del tráfico aéreo tras haberse producido un incidente exigirá una planificación minuciosa y una estrecha coordinación entre todos las partes interesadas.

5. MEDIDAS A LARGO PLAZO

5.1 Han de tenerse en cuenta una serie de avances técnicos destinados a aumentar la seguridad de la navegación aérea que podrían incluir, en algunos casos, la revisión de los proyectos actuales de retirada de los radares primarios de control de tránsito aéreo civiles y militares, y la necesidad de mejorar el intercambio de datos de radar entre los servicios e instalaciones civiles y militares. Debería considerarse, asimismo, el establecimiento de líneas de comunicación seguras y directas.

5.2 Por otra parte, podría ser necesario considerar la creación de un centro de recogida y difusión de datos en beneficio de los responsables de la toma de decisiones tanto civiles como militares.

— FIN —