

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

ASPECTOS DE SEGURIDAD EN LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En esta nota se presentan las nuevas dimensiones de seguridad en la gestión del tránsito aéreo ocasionadas por los recientes sucesos sin precedentes de interferencia ilícita contra la aviación civil y se apoyan las medidas propuestas por la OACI que figuran en la nota AN-Conf/11-WP/25 presentada por la Secretaría de la OACI. En esta nota se indican determinados asuntos nuevos que requieren medidas urgentes y se recomienda la elaboración de textos de orientación para tratar esas cuestiones para su aplicación internacional en la aviación civil.

En el párrafo 3 figuran las medidas recomendadas a la Conferencia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los sistemas y procedimientos de gestión del tránsito aéreo han sido elaborados por la OACI y los Estados principalmente para garantizar una circulación segura, ordenada y eficiente del tránsito aéreo. Los cursos de instrucción de los controladores de tránsito aéreo han evolucionado para ampliar la competencia de los controladores para alcanzar este objetivo. En consecuencia, los controladores de tránsito aéreo se concentran en proporcionar una separación normalizada entre las aeronaves.

1.2 Sin embargo, los eventos del 11 de septiembre de 2001 han agregado una nueva dimensión de seguridad aeronáutica en el campo de la gestión del tránsito aéreo. Para contar con un análisis y una respuesta oportunas para hacer frente en forma eficaz a un tipo de situación extrema de interferencia ilícita, los controladores de tránsito aéreo deberían estar capacitados correctamente y provistos de las instalaciones necesarias, apoyados por directrices y procedimientos bien definidos para hacer frente a estas emergencias operacionales en tiempo real. Toda demora en las reacciones o evaluaciones erróneas que conduzca a una

reacción inadecuada o equivocada serían igualmente desastrosa. La tarea de hacerse cargo de aeronaves secuestradas para proteger objetivos estratégicos contra los ataques de esas aeronaves puede complicar en mayor medida la labor del control de tránsito aéreo.

1.3 Los procedimientos de control de tránsito aéreo (ATC) que han evolucionado con el tiempo no se adaptan al carácter extremo de ese tipo de interferencia ilícita contra la aviación civil. La sensibilidad de la seguridad aeronáutica y la urgencia persistente de los aspectos de seguridad de la gestión del tránsito aéreo, tal como lo exigen los eventos recientes, requeriría que se introdujeran enmiendas adecuadas a los procedimientos ATC y a la elaboración de textos de orientación para los controladores y las tripulaciones de vuelo de modo de hacer frente a las emergencias en vuelo ocasionadas por situaciones graves relativas a la seguridad.

2. ANÁLISIS

2.1 Los eventos del 11 de septiembre tuvieron una repercusión devastadora en la industria del transporte aéreo y la economía mundial, en una escala tal que aún no se han recuperado. Mientras la OACI emprendió la tarea de fortalecer las normas y métodos recomendados relacionados con la seguridad, varios Estados llevaron a cabo un examen de sus medidas de seguridad en las operaciones de transporte aéreo e incorporaron nuevas medidas destinadas a prevenir y hacer frente a situaciones de ese tipo. Los aspectos principales que se convirtieron en el centro de atención fueron los procesos o procedimientos que podrían contribuir a identificar una aeronave en vuelo que podría ser utilizada como un misil contra determinados objetivos, de modo de controlar esas aeronaves sospechosas y dar término a la situación. Debido a que no se disponía de directrices internacionales para hacer frente a esas situaciones, los Estados han estado elaborando sus propios procedimientos específicos para proteger a los objetivos estratégicos contra los ataques de aeronaves secuestradas.

2.2 La India, consciente de la importancia de esas iniciativas y de las posibles amenazas en el campo de la interferencia ilícita, ha elaborado un sistema que establece medidas adicionales de vigilancia para identificar aeronaves sospechosas, así como procedimientos para controlar esas aeronaves, ha establecido la coordinación que debe lograrse entre el ATC y otras agencias que deben hacerse cargo de esas situaciones en vuelo relacionadas con la seguridad, ha definido las funciones y responsabilidades de diversos agentes en diferentes situaciones e implantado la cadena de mando para tomar decisiones y poner en práctica las medidas correspondientes.

2.3 El carácter de una situación puede ser tal que el ATC civil ya no pueda hacerse cargo y terminar la situación relacionada con la seguridad en vuelo y requiera la intervención de unidades militares para hacer frente a la situación. Una emergencia de ese tipo podría conducir a una situación en la cual el tránsito aéreo normal sigue estando bajo el control del ATC civil, en tanto que el control de la aeronave sospechosa se transfiere al control militar dentro del mismo espacio aéreo.

2.4 En esas situaciones, la tarea de garantizar la seguridad del tránsito aéreo normal bajo el control del ATC civil, mientras la aeronave sospechosa se encuentra simultáneamente bajo control militar en el mismo espacio aéreo, se convierte en una función extremadamente crítica para los controladores de tránsito aéreo civil. Es necesario que se trate esta situación mediante el establecimiento de directrices internacionales.

2.5 La nota AN-Conf/11-WP/25 presentada por la Secretaría de la OACI, titulada “Procedimientos de respuesta de emergencia en vuelo para los controladores de tránsito aéreo”, también pone de relieve la necesidad de elaborar procedimientos y directrices adecuadas, de modo que los controladores de tránsito aéreo enfrentados con las exigencias operacionales y psicológicas de estas emergencias, puedan estar en condiciones de actuar en forma apropiada. La nota AN-Conf/11-WP/23 presentada por la Secretaría de la OACI solicita la creación de mecanismos de defensa para proteger a la

aviación civil, así como la elaboración de las medidas requeridas para garantizar que el sistema de navegación aérea esté listo para hacer frente a las consecuencias de un acto de interferencia ilícita.

2.6 Al apoyar las iniciativas y propuestas de la OACI a este respecto, tal vez es necesario examinar la posibilidad de elaborar procedimientos en vuelo para las tripulaciones de vuelo, además de los procedimientos de respuesta de emergencia en vuelo para los controladores de tránsito aéreo, así como estudiar la elaboración de tecnologías apropiadas en la aeronave y en tierra para apoyar un análisis y una reacción adecuados respecto a la situación en vuelo. Teniendo presente estas consideraciones, se sugieren algunas medidas adicionales en esta nota para complementar las medidas propuestas por la OACI en las notas AN-Conf/11-WP/23 y AN-Conf/11-WP/25.

3. **MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA**

3.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota del contenido de este documento y a apoyar las iniciativas de la OACI que se refieren a las nuevas cuestiones relacionadas con la seguridad en la gestión del tránsito aéreo.

3.2 Se invita a la Conferencia a analizar y decidir que la OACI lleve a cabo la elaboración de textos de orientación, o establezca un grupo de expertos para hacerlo, sobre los siguientes asuntos :

- a) medidas adicionales de vigilancia para identificar aeronaves sospechosas que podrían ser utilizadas como misiles contra determinados objetivos;
- b) procedimientos para garantizar la seguridad del tránsito aéreo normal mientras se están controlando aeronaves sospechosas;
- c) procedimientos de coordinación entre civiles y militares para hacer frente a las emergencias en vuelo relacionadas con la seguridad;
- d) requisitos adicionales en materia de instrucción para los controladores de tránsito aéreo, especialmente respecto a asuntos relativos a los factores humanos, para elaborar una respuesta adecuada frente a la interferencia ilícita en vuelo en diversas situaciones;
y
- e) modificaciones o requisitos adicionales de equipos a bordo de las aeronaves y en tierra, para facilitar el intercambio ininterrumpido de datos aeroterrestres y las transmisiones independientes en tiempo real sobre situaciones desde la aeronave a tierra, cuando sea necesario.

— FIN —