



A35-WP/145¹
EX/51
17/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

INICIATIVAS EUROPEAS EN MATERIA DE SEGURIDAD ATM

(Nota presentada por 41 Estados contratantes², miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil)

RESUMEN

El presente documento describe los progresos realizados por lo que respecta a aquellas actividades relacionadas con la seguridad ATM que se apoyan en las iniciativas estratégicas de seguridad presentadas previamente a la OACI.

En él se determinan, para su revisión por la OACI, las cuestiones relativas a la interferencia ilícita, a la clasificación de las alertas, a los procedimientos de intercepción, a los fallos de comunicaciones, a la vigilancia de las comunicaciones y a la formación.

El documento ha sido elaborado y coordinado por EUROCONTROL.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

El apartado 5 recoge la decisión que se propone a la Asamblea.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad de la aviación en Europa es una prioridad política. La OACI ha emprendido valiosas labores de protección ante la interferencia ilícita a aeronaves. EUROCONTROL y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) han promovido conjuntamente una actividad complementaria centrada en las medidas que cabe tomar ante una situación de interferencia ilícita. Dicha

¹ Las versiones en español, francés, inglés y ruso fueron suministradas por la CEAC.

² 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*, Moldova, Mónaco, Noruega, Países Bajos*, Polonia*, Portugal*, Reino Unido*, República Checa*, Rumania, Serbia y Montenegro, Suecia*, Suiza, Turquía y Ucrania.

* En la lista precedente, se indican con asterisco los Estados miembros de la Unión Europea.

actividad respalda las cuatro iniciativas estratégicas de seguridad presentadas en la Conferencia ministerial de alto nivel de la OACI sobre seguridad de la aviación, celebrada en febrero de 2002, a saber:

- a) establecer procesos para optimizar el intercambio de información de radar procedente del control de 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) conceder prioridad a la validación de la posibilidad de las comunicaciones aire-tierra de gran capacidad para la transmisión de conversaciones cifradas del puesto de pilotaje, datos de vuelo e información visual (vídeo) de a bordo; 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.

1.2 Las cuestiones relativas a la seguridad han sido objeto de una estrecha coordinación con la CEAC, por medio del Grupo de trabajo sobre seguridad de la CEAC.

1.3 Asimismo, se ha logrado mantener una intensa colaboración con la OTAN gracias al Grupo de coordinación OTAN/EUROCONTROL para la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (NEASCOG).

1.4 El Grupo NEASCOG está considerando posibles mejoras de la seguridad ATM con un coste mínimo para los usuarios.

2. GENERALIDADES SOBRE LAS ACTIVIDADES RELATIVAS A LAS INICIATIVAS ESTRATÉGICAS DE SEGURIDAD

2.1 El NEASCOG, en estrecha colaboración con el Grupo de trabajo sobre seguridad de la CEAC y con otras organizaciones nacionales e internacionales, somete a la consideración de los Estados un estudio de viabilidad relativo a una red transfronteriza de bajos costes, denominada ERRIDS (European Regional Renegade Information Dissemination System), cuyo objeto es el intercambio de información, según las necesidades, con organizaciones encargadas de la lucha antiterrorista. Dichas organizaciones pueden ser entidades estatales, proveedores civiles de servicios de navegación aérea, organismos militares y policiales, transportistas aéreos y aeropuertos. El intercambio seguro de información se realizará por medio de programas informáticos de seguridad aprobados por la OTAN.

2.2 La primera aplicación ERRIDIS que ha de probarse aborda los fallos de comunicación de las aeronaves. Dichos fallos pueden tener distintas causas, desde un problema en los equipos hasta una selección errónea de la frecuencia de radio. Cualquiera que sea la causa del fallo en la comunicación, probablemente dará lugar a una intercepción militar. En determinadas partes de Europa se requieren a menudo intercepciones, y los gastos que soportan los Estados por el envío de aviones caza son elevados. ERRIDS resultará útil, por ejemplo, advirtiendo del problema automáticamente al centro de operaciones de vuelo de la compañía aérea que corresponda. El centro podrá intentar establecer contacto con la aeronave, por medio del dispositivo de transmisión automática de datos o del canal de radio reservado a las comunicaciones de control de operaciones aeronáuticas (AOC), y darle instrucciones para que se ponga en contacto con el control del tránsito aéreo (ATC) inmediatamente. La propia aeronave podría tener un vínculo seguro de transmisión automática de datos de alta capacidad hacia ERRIDS. Ello permitiría el intercambio de información cifrada.

2.3 Para evitar que sea necesario modificar los transpondedores de los radares secundarios de vigilancia (SSR), con cuyos costes correrían los usuarios, NEASCOG se ha dedicado a explotar el potencial que ofrece el uso de datos de radares primarios militares. De los resultados de una prueba realizada por EUROCONTROL y la OTAN se desprende que en caso de pérdida de los datos civiles SSR, la información de rastreo de los radares primarios militares puede, en determinadas circunstancias, ponerse automáticamente a disposición del sistema de tratamiento de datos de los radares civiles.

3. INTERCEPCIÓN DE AERONAVES CIVILES

Interferencia ilícita

3.1 La OACI ofrece directrices sobre la intercepción de aeronaves civiles por aeronaves estatales relativas a las señales visuales y a otros medios de comunicación entre las aeronaves, a las maniobras específicas y a las acciones que ha de realizar la aeronave civil para el aterrizaje inmediato. Los procedimientos concretos de intervención en tales casos se determinan a nivel nacional.

3.2 La autoridad nacional competente decidirá interceptar una aeronave civil fundamentándose en un primer indicio de “sospecha de interferencia ilícita”, dado que puede ser necesario actuar sin dilación. Por lo tanto, es sumamente importante que la autoridad responsable de la intercepción comprenda perfectamente el tipo de situación que se esté dando a bordo de la aeronave.

3.3 Es preciso que los controladores de tránsito aéreo y el personal de vuelo conozcan perfectamente los procedimientos de seguridad que deben ejecutarse, conocimientos que habrán de adquirir mediante la formación correspondiente.

Tipos y fases de interferencia ilícita

3.4 La Recomendación 2/9 de la 11ª Conferencia de navegación aérea reza: “Que, en consonancia con el Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación y el concepto operacional ATM, la OACI considere la preparación de los procedimientos de respuesta de emergencia en vuelo para los controladores de tránsito aéreo, además de directrices para la instrucción, vinculadas con los tipos y fases claramente diferentes de la interferencia ilícita. Estos procedimientos y textos de orientación debían prever las diferentes condiciones que existen entre los Estados”.

3.5 Para evitar la confusión y los malentendidos es preciso que se definan los distintos grados de amenaza. La OACI ha fijado los siguientes cuatro niveles:

- Nivel 1 — Conducta perturbadora
- Nivel 2 — Conducta físicamente abusiva
- Nivel 3 — Conducta amenazante de la vida
- Nivel 4 — Intento de infracción o infracción real en el compartimiento de la tripulación de vuelo

3.6 Desde que se definieron dichos niveles se han producido otro tipo de amenazas, por lo que la nueva situación en materia de seguridad precisa se ajuste el nivel de estas amenazas que ha de notificar el personal de vuelo.

Procedimientos de intercepción

3.7 Los procedimientos de intercepción fueron concebidos en primer lugar para ser utilizados en situaciones de tensiones militares y de guerra. Posteriormente, los mismos procedimientos fueron empleados también para la intercepción de aeronaves víctimas de interferencia ilícita. No obstante, en el caso de que la aeronave pueda ser utilizada como arma, es posible que sea necesaria una intervención militar de otro tipo.

3.8 En algunos Estados y regiones las intercepciones se realizan con frecuencia. La experiencia reciente ha demostrado que es preciso revisar los actuales procedimientos y señales de intercepción. Cabe considerar los siguientes aspectos:

- el efecto de la intercepción en el sistema TCAS;
- las señales relativas al nivel de amenaza a bordo;
- las señales/maniobras en caso de que el control haya pasado a manos de terroristas;
- la posible intervención militar;
- las condiciones meteorológicas;
- la asignación de aeródromos de emergencia a nivel nacional;
- la mejora de los conocimientos de los pilotos civiles con respecto a los procedimientos de intercepción; y
- la presencia en la cabina de pilotaje de un manual de referencia rápida sobre procedimientos y señales al respecto.

4. COMUNICACIONES

4.1 En ciertas regiones, las aeronaves civiles son interceptadas innecesariamente por ser sospechosas de sufrir una interferencia ilícita. Ello se debe a menudo a un fallo de comunicación entre el centro de control del tránsito aéreo y el piloto. Entre las posibles causas de dicho fallo se encuentran el mal funcionamiento de los equipos, la selección incorrecta de la frecuencia y la falta de atención del piloto. Por su propia naturaleza, las intercepciones de aeronaves conllevan un cierto riesgo. En consecuencia, es preciso reducir al mínimo las intercepciones innecesarias, para evitar situaciones que puedan entrañar peligro.

4.2 En determinadas circunstancias, la frecuencia de emergencia VHF (121,5 MHz) debería vigilarse, tanto por parte de las aeronaves como de los proveedores ATC correspondientes. No obstante, es un hecho admitido que la práctica habitual de las compañías aéreas es utilizar una frecuencia de radio para el ATC y la otra para las AOC.

4.3 Así pues, se propone que la vigilancia continua de la frecuencia de emergencia se revise, habida cuenta, en su caso, del uso actual de las comunicaciones de voz AOC, de la transmisión automática de datos, así como de otros sistemas de comunicaciones.

5. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

5.1 Se insta a la Asamblea a que recomiende que la OACI tenga en cuenta las siguientes cuestiones relativas a la gestión del tránsito aéreo a la hora de revisar las disposiciones de seguridad:

- a) la mejora de los procedimientos y señales de intercepción de la OACI;
- b) la especificación de una normalización mundial de los niveles de amenaza relativos a la interferencia ilícita y su notificación por parte del personal de vuelo;
- c) la mejora de los procesos aplicables en caso de fallos de comunicación y la vigilancia, en su caso, de la frecuencia de emergencia VHF (121,5 MHz); y
- d) la necesidad permanente de una formación en materia de seguridad dirigida a los controladores del tránsito aéreo y al personal de vuelo.

— FIN —