

**NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/9)**

(Asunción, Paraguay, del 13 al 15 de marzo de 2002)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Seguridad de la aviación. Nuevas medidas.
Tareas Nos. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría

**Acciones realizadas por Estados Unidos para mejorar la seguridad
en el puesto de pilotaje**

(Nota informativa presentada por Estados Unidos)

Resumen

Esta nota resume las recientes recomendaciones y acciones realizadas por la Administración Federal de Aviación (FAA) para mejorar la seguridad en el puesto de pilotaje como consecuencia de los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001. Describe las medidas estipuladas por la Ley sobre Seguridad en la Aviación y el Transporte de los Estados Unidos del 19 de noviembre de 2001, así como la reciente reglamentación de la FAA en respuesta a las estipulaciones de la Ley. También ofrece recomendaciones y una declaración de la reciente Conferencia Ministerial sobre Seguridad de la Aviación de la OACI. Actualmente, las acciones de la FAA afectan a los explotadores estadounidenses y a los explotadores extranjeros que tienen aeronaves de transporte con matrícula de Estados Unidos que operan hacia los Estados Unidos. Estados Unidos alienta a otros Estados latinoamericanos a adoptar medidas similares lo más pronto posible.

1. Introducción

1.1 El uso de aeronaves como arma terrorista ha creado nuevos retos para la comunidad aeronáutica mundial. Debido a que una aeronave es el último punto de defensa en el sistema de seguridad de la aviación, Estados Unidos ve como una amenaza constante en el nivel mundial la posibilidad de actividades terroristas con participación de aeronaves. Por ello, Estados Unidos considera que la comunidad aeronáutica mundial debe actuar con rapidez para reducir la probabilidad de ingreso de intrusos al puesto de pilotaje de una aeronave.

1.2 Luego de los trágicos eventos del 11 de setiembre de 2001, el gobierno de Estados Unidos tomó medidas inmediatas para enfrentar las posibles amenazas a la seguridad de las aeronaves en el sistema de transporte aéreo de Estados Unidos. Como parte de estos esfuerzos, la Secretaria de Transporte creó un Equipo Especial de Respuesta Rápida (RRT), al que se le encargó investigar y evaluar posibles medidas para proteger el puesto de pilotaje de las aeronaves de transporte de futuras acciones terroristas. El equipo concluyó su trabajo y presentó sus recomendaciones al Secretario el 1ro. de octubre de 2001. (El informe del equipo, cuyo trabajo se relaciona con esta nota de estudio, se puede encontrar en www.dot.gov/affairs/aircraftsec.htm.)

1.3 Mientras se realizaba este trabajo, el Congreso de Estados Unidos estaba terminando su trabajo en la Ley sobre Seguridad en la Aviación y el Transporte (Ley Pública 107-71, que el Presidente Bush firmó y ratificó el 19 de noviembre de 2001. Esta nueva ley establece medidas similares y otras adicionales, y se puede encontrar en <http://tabula.ost.dot.gov/atsa/s1447.pdf>.

1.4 Esta nota tiene como propósito describir las medidas adoptadas por Estados Unidos con relación a la configuración de las aeronaves y los procedimientos de las tripulaciones de vuelo/cabina. Otros Estados pueden adoptar estas medidas para las aeronaves incluidas en sus propios registros.

2. Discusión

2.1 La FAA ya ha adoptado medidas para proteger el puesto de pilotaje de las aeronaves de transporte con matrícula de Estados Unidos, exigiendo modificaciones dirigidas a fortalecer las puertas del puesto de pilotaje y los dispositivos de bloqueo asociados. Inicialmente, la FAA estableció una serie de regulaciones especiales que les permitía a las líneas aéreas estadounidenses modificar sus aeronaves en forma rápida pero temporal, sin tener que cumplir plenamente con ciertos requisitos de aeronavegabilidad y sin previa aprobación de la FAA. Las regulaciones temporales también eximen de ciertos requisitos de aeronavegabilidad a los explotadores de aeronaves con matrícula de Estados Unidos comprendidos en la Parte 129. Sin embargo, la FAA está contemplando una reglamentación que asegure la adopción de acciones similares por parte de todos los explotadores extranjeros comprendidos en la Parte 129. La FAA considera que estas simples modificaciones --como la instalación de una cerradura o pestillo-- son esenciales para la seguridad de las aeronaves en el corto plazo. Estos dispositivos de bloqueo interno deberían ser instalados en toda aeronave de transporte que opere en el espacio aéreo de Estados Unidos.

2.2 Luego de la emisión de estas regulaciones especiales temporales, y tal como lo establece la Ley sobre la Seguridad en la Aviación y el Transporte, la FAA emitió una regulación final en enero de 2002 que establece una nueva norma más estricta y permanente en nuestras regulaciones. (La regulación final de la FAA enmienda la Parte 25 de la CFR14, Normas de Aeronavegabilidad: Aeronaves de la Categoría de Transporte, y la Parte 121 de la CFR 14, Requisitos Operacionales: Operaciones nacionales, de bandera y complementarias.) Esta nueva norma, diseñada para proteger el puesto de pilotaje del ingreso de intrusos y de disparos de armas pequeñas y dispositivos de fragmentación, concuerda con la JAA y refleja las disposiciones del Anexo 8 de la OACI con relación a las puertas del puesto de pilotaje. Los explotadores de ciertas aeronaves de transporte con matrícula de Estados Unidos deben instalar puertas reforzadas que satisfagan esta norma a más tardar el 9 de abril de 2003.

2.3 La FAA espera que otras autoridades de aviación civil que supervisan a los explotadores aprobados para operar hacia y desde Estados Unidos adopten normas similares para lograr una mayor seguridad en el puesto de pilotaje, de manera que todas las aeronaves que operan en Estados Unidos estén protegidas.

2.4 La FAA reconoce que la mayoría de los transportistas extranjeros representados por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) está a favor de tener un mandato legal de mejorar la seguridad de la puerta del puesto de pilotaje, siempre y cuando exista un enfoque armonizado y las modificaciones sean aceptadas por todas las autoridades reguladoras. La IATA solicitó a la OACI “desarrollar disposiciones apropiadas que exijan la incorporación de una mayor seguridad...en el diseño de las aeronaves”, fomentando así una “implantación y armonización en el nivel mundial.”

2.5 A la luz de los eventos ocurridos el 11 de setiembre de 2001, es evidente que la protección del puesto de pilotaje debe ser una prioridad. Si bien Estados Unidos y muchas otras autoridades aeronáuticas han adoptado medidas de emergencia para la modificación temporal de las puertas del puesto de pilotaje, dicha adopción no ha sido en el nivel global. Asimismo, se necesita una norma internacional permanente referida a las puertas.

2.6 La reciente Conferencia Ministerial sobre Seguridad de la Aviación de la OACI recomendó que los Estados “... **tomen medidas inmediatas para conservar cerrada la puerta del puesto de pilotaje en las aeronaves que efectúen operaciones internacionales . . .**” La Conferencia también recomendó que la OACI “... **como cuestión de alta prioridad, prepare enmiendas a los Anexos pertinentes para que sea un requisito la protección de la puerta del puesto de pilotaje contra la intrusión por la fuerza . . .**” En su Declaración, la Conferencia respaldó “... **el establecimiento de un Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI, integral, para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, incluyendo: . . . fortalecimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad de Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, siguiendo procedimientos expeditos cuando se justifiquen y con sujeción a consideraciones generales de seguridad operacional, en primer lugar para prever la protección del puesto de pilotaje.**”

2.7 La FAA también está trabajando con la industria aeronáutica para desarrollar otras modificaciones que mejoren la seguridad de la aeronave; por ejemplo, mejoras en los transpondedores que garanticen una transmisión continua en casos de emergencia, e instalación y uso de cámaras y luces fuera del puesto de pilotaje. Estas están siendo instaladas como parte de un programa piloto en Estados Unidos, para que la FAA pueda analizar el impacto de estos nuevos métodos de vigilancia. Un grupo de tarea de la industria informará acerca de uno de estos métodos --el uso de cámaras de video y luces en la parte exterior de la puerta del puesto de pilotaje-- a más tardar en abril de 2002.

2.8 Con respecto a los temas relacionados con el acceso al puesto de pilotaje, la reciente regulación final obliga al explotador a mantener la puerta del puesto de pilotaje cerrada y asegurada en todo momento mientras la aeronave esté en funcionamiento. El bloqueo de la puerta del puesto de pilotaje puede cambiar la dinámica que existe entre la tripulación de vuelo y la tripulación de a bordo del explotador, ya se limita el acceso al puesto de pilotaje. Estados Unidos reconoce que esto ha sido motivo de cierta preocupación internacional.

2.9 La mayoría de los transportistas estadounidenses, en respuesta a las sugerencias específicas identificadas por el Equipo de Respuesta Rápida, adoptó medidas casi inmediatas para cambiar sus procedimientos operacionales, incluyendo los siguientes:

- Prohibir a los pasajeros merodear por la zona del baño y la cocina ubicados en la parte delantera de la aeronave;
- Dejar las cortinas/mamparas entre cabinas abiertas para permitir una visión ininterrumpida;
- Aplicar estrictamente los avisos del cinturón de seguridad;
- Reforzar la coordinación entre la tripulación, de manera que puedan informar inmediatamente acerca de cualquier actividad sospechosa a los otros miembros de la tripulación; y
- Lograr una identificación positiva de todas las personas que ingresen al puesto de pilotaje, utilizando mirillas, contraseñas u otros métodos similares.

Las asociaciones de la industria han creado grupos de trabajo para hacer un mayor análisis de estas y otras medidas relacionadas, a fin de establecer enfoques efectivos y, donde convenga, normalizados.

2.10 En su regulación final, la FAA también revocó una disposición anterior que requería que “cada miembro de la tripulación debía contar” con una llave de acceso al puesto de pilotaje. En lo sucesivo, la tripulación de a bordo no tendrá en su poder tal llave, por lo que sólo podrá tener acceso al puesto de pilotaje previo conocimiento y consentimiento de la tripulación de vuelo. Debido a que el puesto de pilotaje ya no será accesible a los auxiliares de a bordo en forma rutinaria, la FAA está ahora explorando métodos para que las tripulaciones de a bordo puedan informar a las tripulaciones de vuelo acerca de cualquier posible amenaza, “incluyendo la instalación de interruptores u otros dispositivos... Para notificar discretamente a los pilotos en caso de una violación de la seguridad que esté ocurriendo en la cabina.”

2.11 La FAA también ha tomado medidas en el campo de la instrucción de las tripulaciones de vuelo y de a bordo, a fin de desarrollar procedimientos, tanto nuevos como modificados, para reaccionar ante posibles situaciones de amenaza. Tal como lo establece la nueva ley, la FAA ha desarrollado y publicado una guía detallada para un programa de instrucción para las tripulaciones de vuelo y de a bordo de los transportistas regulares de pasajeros para que los miembros de la tripulación estén preparados para enfrentar posibles situaciones de amenaza. Esta guía incluye elementos específicos del programa, incluyendo:

- Comunicación y coordinación entre los miembros de la tripulación;
- Respuestas apropiadas de defensa propia;
- Uso de cualquier dispositivo de protección asignado a los miembros de la tripulación, cuyo uso haya sido autorizado por el Estado del explotador;
- Psicología del terrorista para que los miembros de la tripulación puedan hacer frente al comportamiento de los secuestradores y a las reacciones de los pasajeros; y
- Simulacros de entrenamiento en diversas situaciones de amenaza.

Actualmente, las líneas aéreas estadounidenses están desarrollando modificaciones a sus programas de instrucción en base a esta guía. Estos programas deberán ser luego aprobados por la FAA y suministrados a todas las tripulaciones de vuelo y de a bordo antes del plazo especificado de octubre de 2002.

2.12 En el área de licencias al personal, la nueva ley establece que la Administración de Seguridad del Transporte (TSA) debe consultar con la Administración Federal de Aviación (FAA) a fin de estudiar la factibilidad de exigir que “todas las licencias de piloto incluyan una fotografía del titular de la licencia e impresiones biométricas apropiadas.” La FAA ya ha estado trabajando en colaboración con la industria para desarrollar un medio para crear firmas digitales para los certificados de los aviadores, y ha ampliado el alcance de esta prometedora investigación de manera que incluya fotografías e impresiones biométricas de los titulares de las licencias.

3. Conclusión

3.1 Como se indicara anteriormente, la FAA y los explotadores estadounidenses de aeronaves de pasajeros ya han tomado medidas en el campo de la configuración de las aeronaves y de los procedimientos seguidos por las tripulaciones de vuelo/a bordo, con el fin de proteger los puestos de pilotaje y las cabinas de pasajeros, y están actualmente explorando otras maneras de contrarrestar los actos de interferencia ilícita.

3.2 Estados Unidos, como otros Estados contratantes, ha participado en los esfuerzos de la OACI por fortalecer las normas y métodos recomendados relacionados con la seguridad de la aviación contenidos en el Anexo 6 (Operación de Aeronaves) y en el Anexo 8 (Aeronavegabilidad). Aplaudimos la reciente Declaración de la reunión ministerial de la OACI alentando a los Estados a tomar medidas inmediatas para bloquear las puertas de los puestos de

pilotaje así como la voluntad de la OACI de acelerar el desarrollo de nuevas normas en este campo.

3.3 A la luz de los eventos del 11 de setiembre, así como de incidentes con pasajeros revoltosos, Estados Unidos considera indispensable que los Estados adopten medidas para proteger el puesto de pilotaje de una intrusión de personas a la fuerza. Dada la urgencia de la situación, se debería establecer de inmediato un enfoque para la modificación permanente de las puertas, de manera que las aeronaves que operan en Estados Unidos, sean extranjeras o nacionales, cuenten con mejores puertas en el puesto de pilotaje a más tardar en abril de 2003. A fin de garantizar la seguridad de las aeronaves a corto y largo plazo, la FAA está contemplando una futura reglamentación que exija la modificación de las puertas del puesto de pilotaje y la limitación del acceso al puesto de pilotaje por parte de las líneas aéreas comprendidas dentro de la Parte 129.