

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 37: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica****LA INCLUSIÓN DE ATSEP (TRÁFICO AÉREO DE SEGURIDAD PERSONAL EN ELECTRÓNICA) ANEXO 1**

(Nota presentada por IFATSEA)

**RESUMEN**

Los programas para la modernización de la infraestructura de navegación aérea, tanto en el CNS/ATM están en marcha en todo el mundo. La aplicación de las nuevas tecnologías traerá importantes beneficios a los proveedores de servicios de navegación aérea y sus clientes. Al mismo tiempo, se están estableciendo un nuevo conjunto de normas para la aplicación y el funcionamiento eficiente de los futuros sistemas CNS/ATM.

**Decisión de la Asamblea:** IFATSEA invita a la Asamblea a tomar nota de la información contenida en este documento de trabajo y pide al Consejo que tome las medidas necesarias para el desarrollo de los requisitos de licencia para ATSEP incluyendo la actualización de la OACI Anexo 1 " licencias para el personal "

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo sirve principalmente para la seguridad, capacidad y eficiencia de la Aviación
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se espera que el costo de la implementación de un sistema de licencias para ATSEP ser mínimo ya que se limita a confirmar la implementación actual de Formación por Competencia se describe en el Doc 10057 (no publicada aún) y Doc 9863
<i>Referencias:</i>	OACI Anexo 1 "Licencias al personal" Doc 9683 Manual de instrucciones sobre factores humanos Doc 9868 PANS - TRG Doc7192, Manual de instrucciones, parte- 2 -Air Traffic Safety Electrónica Personal (ATSEP) (actualizada por doc 10057) Doc 10057 Manual sobre formación y evaluación basada en la competencia de Air Traffic Safety Electrónica Personal Anexo 10 Vol I- IV y el Doc 8071

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IFATSEA.

## 1. INTRODUCCIÓN

La aviación civil se basa en un sistema interoperable en todo el mundo la participación de aire y la infraestructura en tierra, los procedimientos y reglamentos para garantizar operaciones seguras, eficientes y eficaces. Estos sistemas interconectados plantean problemas de seguridad cibernética en el ámbito de la ATM. ATSEP están en la vanguardia de las cuestiones de seguridad cibernética que tratan tan pronto a medida que surgen en ellos.

El concepto de formación por competencia se describe en el Programa NGAP OACI se aplica a la carlinga del equipo, ATCO y ATSEP. La competencia se confirmó mediante la emisión de licencias para pilotos y controladores de tránsito aéreo, pero aún no ATSEP. IFATSEA sostiene respetuosamente que el tiempo que permanezca ATSEP de tales disposiciones, un enlace no se encuentra en el suelo de la cadena de la seguridad aérea. De hecho, la AESA tras un estudio realizado por ECORYS ha identificado la profesión ATSEP como crítica de seguridad junto con la profesión ATCO.

## 2. DISCUSIÓN

ATSEP son los personales autorizados que se ha comprobado competente para instalar, operar, mantener, liberar y volver a las operaciones de los sistemas CNS/ATM.

### 2.1 Rendimiento y relevancia coste

ATSEP son responsables de la prestación de rendimiento de las comunicaciones, navegación y vigilancia requerida, que son elementos habilitantes para asegurar basada en la performance (PBN) en cualquier espacio aéreo según lo estipulado por la OACI. La alta disponibilidad de, la precisión, la continuidad y la capacidad de recuperación de este servicio son factores muy importantes en el negocio de la aviación. servicios CNS poco fiables pueden provocar retrasos y aumento de la carga de trabajo del piloto y controlador. Así, la disponibilidad y continuidad del ATM / CNS servicios de eficiencia impactos y aumenta los costos del usuario. Del mismo modo, una falla en el sistema ATM puede tener importantes consecuencias. Los patrones de tráfico de toda una región de información de vuelo pueden ser afectados con un impacto significativo sobre los horarios de vuelos, el aumento del consumo de combustible, y un entorno más complejo de control del tráfico aéreo.

Vale la pena señalar que después de la voladura en 2015 en Chicago ATC Center, ATSEP fueron los primeros en ser permitidos en los locales de la ACC con el fin de acelerar la sustitución de la red central de comunicaciones con el fin de restablecer el servicio para el ATC.

(Ref. [https://www.faa.gov/news/press\\_releases/news\\_story.cfm?newsId=17254](https://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=17254))

ATSEP debe garantizar la capacidad de recuperación de todo el sistema de una manera estandarizada. Por ejemplo, el memorando de cooperación entre EE.UU. y la Unión Europea (NAT-I - 9406 / 3-3-2011) tiene por objeto garantizar la interoperabilidad técnica y operativa global entre SESAR y NextGen.

Tener un sistema global de licencias como un estándar para la competencia ATSEP garantiza un nivel uniforme de servicio que contribuye a un ahorro de rendimiento, movilidad y costos mejorados, además de una mayor eficiencia, así como un mayor ingreso para los ANSP y para los usuarios del espacio aéreo.

### 2.2 Relevancia Reguladora

ATSEP son los principales profesionales responsables de los servicios de navegación aérea seguros y protegidos. La necesidad de Competencia probada, la responsabilidad y la rendición de cuentas por ATSEPs ya está estipulado y apoyado con una fuerte racional en el Doc 10057 (ex-7192-Parte E2-OACI ATSEP Manual de formación), así como en el Doc 9683 Factores Humanos Manual de formación.

"Licencias al personal" Anexo 1 de OACI establece normas y métodos recomendados en materia de licencias y clasificaciones para los pilotos, miembros de la tripulación de vuelo, a controladores y los ingenieros de mantenimiento de aeronaves, pero no ATSEP todavía. Muchos Estados<sup>2</sup> han desarrollado requiere disponer de licencias y clasificaciones ATSEP. Sin embargo, este enfoque basado en el Estado crea diferencias entre los Estados. Doc 10057 (ex-7192-Parte E2), hace que ciertas disposiciones para la formación de ATSEP, pero la aplicación sigue siendo a discreción de cada Estado. Una solución es incluir requisitos de licencia ATSEP en el anexo 1, haciendo así que tales disposiciones imperativas y vinculantes.

Por otra parte, la formación ATSEP, la competencia y las licencias estarán sujetos a auditorías de la OACI dentro de los elementos críticos del CE-6 y CE-4 sólo se aplica a ANS personal. En Europa, las autoridades nacionales de supervisión (NSA) realizan la supervisión y confirman los requisitos de competencia y formación de ATSEPs se basan en las normas nacionales. La formación se define en el Doc 7192 Parte-E2 (actualizado por doc 10057) también se incluye en el nuevo reglamento europeo. Se espera que el costo de la implementación de un sistema de licencias para ATSEP ser mínima, ya que se limita a confirmar la implementación actual de formación por competencia se describe en el Doc 10057 y Doc 9863.

Concesión de licencias de profesionales de la aviación ha mejorado considerablemente la seguridad al proporcionar normas reglamentarias que garanticen una aplicación global de los requisitos. Sólo tiene sentido que ATSEP también ser cubierto por los SARPS del Anexo 1.

### **2.3 Relevancia de Seguridad**

Los ejemplos de la relevancia de seguridad de la profesión ATSEP (relacionadas con los derechos de ATSEP y tareas) se encuentran en:

- El informe de la National Aerospace Laboratory NLR sobre "gestión de la seguridad de la aviación en Suiza" (NLR - CR - 2003-316) propuesta de concesión de licencias ATSEP como una recomendación de seguridad (Recomendación 7-3)
- Carta de la OACI AN 7 / 5-01 / 52 sobre los incidentes causados por el uso operacional de señales ILS radiada durante la prueba y mantenimiento de procedimientos ATSEP después de un accidente de NCFIT accidente Guam Corea Air y de asesoramiento de la FAA relacionado (NTSB/AAR - 00 / 01)
- Sistemas técnicos de las operaciones de baja visibilidad se basan en el deber de ATSEPs

El ATSEP profesión ha sido reconocido por la AESA, a través de un estudio realizado por ECORYS en 2013, como Críticos de Seguridad junto con los ATCO (ref.: Estudio sobre las funciones relacionadas con la seguridad y críticos para la seguridad y puestos de trabajo relacionados en GTA / SNA, D7: Informe Final)

- Anexo 10 Vol I contiene ya un árbol de fallos de accidentes debido a fallos de sistemas CNS.

Para mayor comodidad, IFATSEA ha recogido todos los documentos anteriores y las subieron en nuestro E - Biblioteca en <https://ifatsea.box.com/v/icao-wp-annex1>.

---

<sup>2</sup> Hasta la fecha, Austria, Bulgaria, Burkina Faso, Ghana, Grecia, India, Letonia, Lituania, Montenegro, Nepal, Nigeria, Noruega, Rumania, Senegal, Serbia, Tanzania y Turquía tienen programas de licencias para la ATSEP en su jurisdicción.

## **2.4 Relevancia Ciberseguridad**

Los nuevos desafíos de seguridad cibernética en el ámbito de los sistemas CNS / ATM (por ejemplo, Torres remoto) vienen a través de SWIM. ATSEP están en la vanguardia de abordar las cuestiones de seguridad cibernética y amenazas por igual en los sistemas ATM en red, en las instalaciones del SNC remotas o para una 'señal en el espacio'. Estos profesionales tienen que ser de confianza, competente y responsable. La identificación de un fallo técnico de una violación de seguridad cibernética es una responsabilidad significativa para ATSEP.

En la reciente Reglamento Europeo sobre los Requisitos Comunes, la AESA ya prevé e incluye la capacitación de seguridad específica para ATSEP. SESAR Empresa Común también está considerando el problema a lo largo de las mismas líneas en relación con los sistemas de seguimiento y control de la capacidad de los sistemas CNS / ATM, una tarea realizada por ATSEP.

## **3 MEDIDAS DE LA CONFERENCIA**

Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información contenida en este documento de trabajo y pedir al Consejo a adoptar las medidas necesarias para el desarrollo de los requisitos de licencia para ATSEP para insertar esta profesión en el Anexo 1 de la OACI "Licencias al personal".

## **4 CONCLUSIÓN**

International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA) es totalmente compatible con la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP programa) y espera apoyar la OACI en el desarrollo del estudio de seguridad y concesión de licencias de ATSEP.