

# Tratado de Cielos Abiertos

## *Open Skies*



**NICOLAS MURGA MENDOZA**  
*Capitán de Aviación*

### INTRODUCCION

**E**l 12 de mayo de 1989 el presidente Bush planteó la creación del llamado "Régimen de Cielos Abiertos", según el cual los países participantes abrirían voluntariamente su espacio aéreo de manera recíproca a fin de permitir vuelos de inspección sobre su territorio y de ese modo fortalecer la confianza y la transparencia sobre sus actividades militares.

Fue el presidente Eisenhower quien hizo la primera propuesta de un régimen de inspecciones aéreas, durante la Conferencia de Ginebra de jefes de Gobierno en 1955, pero su sugerencia no halló entonces respuesta por parte de la Unión Soviética.

La conferencia de seguimiento de la CSCE del 24 de marzo de 1992, celebrada en Helsinki, sirvió de foro para que los 16 países de la OTAN y los cinco miembros europeos del ex-Pacto de Varsovia, además de Rusia, Bielorrusia y Ucrania, dieran un nuevo paso en el camino de la distensión y aumento de las medidas de confianza y seguridad en el entorno europeo, con la firma del Tratado sobre Cielos Abiertos.

Por él se estableció el "Régimen de Cielos Abier-

tos", por el que los Estados Parte podrían realizar vuelos sobre el territorio de los otros Estados signatarios, desde Vancouver a Vladivostok, concluyendo así un largo proceso negociador iniciado en Ottawa en febrero de 1990.

El doble significado de "Open Skies" por una parte, la disposición de un país a abrir su espacio aéreo constituye por sí misma un acto de gran significado político que demuestra su disponibilidad, buena voluntad y transparencia, dada la naturaleza de las misiones y por otra como instrumento de gran magnitud para la verificación, supone un complemento muy valioso del Este y el Oeste especialmente en el contexto de las negociaciones de Viena pero también en relación con otras iniciativas de desarme (START, armas químicas).

### PROPOSITO

**E**l propósito del régimen de "Cielos Abiertos" podría basarse en los siguientes puntos:

- El compromiso de las partes de lograr una mayor transparencia mediante la admisión de vuelos de observación sobre su territorio sin otra limitación en

principio que las derivadas del Derecho Internacional o las normas de seguridad aérea.

- La posibilidad de que los participantes lleven a cabo estos vuelos de observación individualmente o en conjunto con sus aliados, así como el compromiso de las partes signatarias de acoger y ejercer estos vuelos de observación según cuotas establecidas para cada país.

- La posibilidad de emplear el régimen de Cielos Abiertos para mejorar la apertura y la transparencia, facilitar la vigilancia del cumplimiento de acuerdos de control de armamentos y reforzar la capacidad de prevención de conflictos y gestión de crisis en el marco de la Conferencia sobre la

Seguridad y la Cooperación en Europa y en otras instituciones internacionales pertinentes, contemplando la posibilidad de hacer extensivo el régimen de "Cielos Abiertos" a otros campos adicionales, como el de la protección del medio ambiente.

## Secuencia de un vuelo "OPEN SKIES"

- \* Notificación de intención de conducir un vuelo de observación.
- \* Acuse de recibo.
- \* Llegada al punto de entrada, procedimientos de entrada.
- \* Comienza inspección material preinspección.
- \* Comienza preinspección (aviones y sensores).
- \* Comienza vuelo demostración (a petición).
- \* Traslado a aeródromo O. SKIES llegada.
- \* Entrega plan de misión.
- \* Aceptación o renuncia plan de misión.
- \* Entrega del plan de vuelos.
- \* Vuelo de observación.
- \* Salida del P.S..
- \* Revelado de las fotografías y video.
- \* Informe de misión.

(\*) EN CASO DE PETICION DE VUELO DE DEMOSTRACION POR LA PARTE OBSERVADA.



## PARTICIPANTES Y ALCANCE

El tratado fue firmado por los 24 países que tomaron parte en las conversaciones: Bélgica, Belarús, Bulgaria, Canadá, Checoslovaquia, Dinamarca, España, EEUU, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hungría, Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Portugal, RFA, Rumanía, Rusia, Turquía, y Ucrania. El tratado contempla, a efectos de aplicación, que los Estados Parte se puedan reunir en Grupos de Estados. El tratado queda explícitamente abierto a la firma a las repúblicas sucesoras de la ex-URSS, pudiendo cualquier otro país solicitar su adhesión, quedando a juicio de la Comisión Consultiva de Cielos Abiertos su admisión.

Se determina como ámbito de aplicación todo el territorio de los Estados Parte, entendiéndose como tal la tierra incluyendo islas, aguas interiores y territoriales sobre las que un Estado Parte ejerce su soberanía, pero se limitan los vuelos de observación a no sobrevolar a una distancia menor de 10 Km. de la frontera de un Estado no participante. Esto es de aplicación en España a las ciudades de Ceuta y Melilla, que no pueden ser por lo tanto sobrevoladas ni observadas hasta el momento en que Marruecos entre a formar parte del Tratado.

## CUOTAS

El tratado establece como reglas de juego para la realización de los vuelos de observación la igualdad y la reciprocidad, es decir, que el número de vuelos que un Estado Parte puede recibir debe ser el mismo que los que puede realizar.

El término cuota se define como el número de vuelos de observación que un Estado Parte



(o grupo de Estados Parte) puede realizar sobre otro Estado Parte. Así, cada Estado tiene una cuota Pasiva Individual igual al número de vuelos de observación que está obligado a recibir, una cuota Activa Individual sobre cada uno de los Estados sobre los que puede realizar un vuelo de Observación, y una cuota Activa Total que es la suma de las cuotas activas individuales. La posibilidad de agruparse varios Estados Parte para compartir sus cuotas está contemplada en el Tratado por medio de dos modalidades:

- En la primera, los Estados constituyentes mantienen sus cuotas pasivas individuales, pero pueden distribuir entre ellos sus cuotas activas. En virtud de este artículo la UEO se declaró Grupo de Estados Parte al día siguiente a la firma del Tratado.

- La segunda modalidad, que es más simple, consiste en distribuir entre los miembros del Grupo de Estados Parte tanto las cuotas activas como las pasivas, la Federación Rusa y Belarús optaron por esta modalidad.

A España le ha correspondido una cuota Pasiva Individual de 4, en la primera distribución de Cuotas Activas le correspondió un vuelo de observación sobre la República Federativa Checa y Eslovaca quedando asignada finalmente a la República Checa, a raíz de su separación.

## AVIONES Y SENSORES

La aeronave será de ala fija, no armada, designada para realizar vuelos de observación, registrada por las autoridades competentes de un Estado Parte y equipada con los sensores establecidos. Por no armada, se entiende que la aeronave de observación no está equipada para llevar ni utilizar armas.

Debe disponer del suficiente volumen para acoger a los monitores de vuelo, observadores y representantes, personal todo él necesario para llevar a cabo los vuelos de observación. Además, los vuelos largos pueden requerir el aumento de la tripulación o de los controladores, cubriendo distancias de hasta 6.500 Km., con escala técnica si es necesario, para observar hasta 50 objetivos.

Los equipos de navegación, comunicaciones y electrónicos deberán garantizar, en todo momento, la normativa OACI así como las especificaciones del Tratado.

Respecto a los sensores, se determinan las siguientes categorías de sensores con las limitaciones correspondientes:



*«Se permitirán acuerdos bilaterales o multilaterales entre los países aliados para compartir los aviones y sensores, así como para realizar vuelos conjuntos».*



- Cámaras ópticas panorámicas y multiimágenes, estableciéndose como número máximo 1 cámara panorámica y 3 cámaras multiimágenes, con una resolución topográfica no mejor de 30 cm.

- Videocámaras, sin limitación de número, aunque limitadas a la misma resolución topográfica.

- Dispositivos de exploración lineal de infrarrojos. Se autoriza el uso de 1 solo dispositivo, con una resolución topográfica no mejor de 50 cm.

- Radar de apertura sintética de barrido lateral. Un

AREA QUE CUBRIRA EL TRATADO  
«CIELOS ABIERTOS»



solo radar, cuya anchura de barrido sea menor de 25 km. con una resolución no mejor de 3 mt.

### PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

Las aeronaves iniciarán los vuelos de observación después de recibir el acuse de recibo de la notificación sobre la intención de realizar el vuelo de observación, en los aeródromos de entrada y salida o directamente en los aeródromos de "Cielos Abier-

tos". El Estado anfitrión pondrá a disposición de la tripulación y de los inspectores, todo tipo de equipos de apoyo así como servicios e instalaciones, determinándose puntos intermedios donde los aviones puedan reabastecerse de combustible.

Nada más llegar se comprobará las cubiertas o inhibidores de los sensores para verificar que no se han utilizado en el tránsito, realizándose esta operación antes y después de cada vuelo. A continuación se llevará a cabo la revisión del material con el que el Estado Parte observado efectuará la revisión en tierra del avión y sus sensores con la finalidad de comprobar que tanto la aeronave como los sensores corresponden a los certificados en su día, pudiéndose requerir un vuelo de demostración.

A partir de este momento y con el acuerdo de ambas partes mediante el informe correspondiente, la parte observadora presentará el plan de misión, que de acuerdo al Tratado deberá ser aceptado por la parte observada. Una vez aceptado el plan de misión se emite el plan de vuelo definitivo.

El vuelo tiene prioridad sobre cualquier otro que se realice sobre el espacio aéreo en ese momento, incluyendo los vuelos comerciales. Las responsabilidades durante el vuelo serán compartidas entre los monitores de vuelo, representantes de vuelo, operadores de sensores y comandante de la aeronave de acuerdo a los cometidos que para cada uno de ellos les asigna el Tratado, siendo en cualquier caso éste último el responsable de la seguridad del vuelo. Finalizado el vuelo de observación, se recogen los datos obtenidos por los sensores para su revelado según los procedimientos establecidos.

## COOPERACION TÉCNICA ENTRE LOS ALIADOS

Se permitirán acuerdos bilaterales o multilaterales entre los países aliados para compartir los aviones y sensores así como para realizar vuelos conjuntos, esto implica la participación española en tres foros diferentes:

1. El seno de la UEO, los países miembros acordaron constituirse en Grupo de Estados Parte, para cooperar en materia de aviones y sensores, debido por un lado al gran esfuerzo económico que la aplicación del Tratado exige y por otro, al interés de las naciones europeas en hacer de la UEO el pilar de la defensa en Europa.

2. El pool de sistemas de observación. Descartada la idea de desarrollar un sistema único por cada país de aeronave y sensores por su elevado coste, adquirió fuerza la idea de organizar un "Fondo Común de Sistemas de Observación" denominado "POOL", con objeto de proporcionar aviones y sensores para la implementación del Tratado por sus miembros, haciendo extensiva la invitación a los países del Este, así como a EEUU y Canadá.

3. El POD de sensores. El Benelux presentó una opción que consiste en la adquisición, por parte de los estados signatarios de esta opción, de un juego de sensores con sus consolas y sistemas conexos para equipar al avión C-130. Este avión es de dotación, en varios países de la UEO y podría ser montado externamente en los planos del avión. Se ha encargado al Benelux la gestión de la compra del mismo, aunque aún no se ha decidido la empresa suministradora.

## SITUACION ACTUAL DEL TRATADO

Después de la firma, el 24 de marzo de 1992, el Tratado está en estos momentos en fase de aplicación inicial. Los motivos de este retraso obedecen más a razones económicas que a razones de carácter político, ya que la mayoría de los países no tienen ni el equipo necesario, ni la preparación de especialistas finalizada. Hasta la fecha, hay un total de 12 instrumentos de ratificación depositados siendo el primero el de Canadá, que lo depositó ante Hungría el 21 de julio del 92. España, por su parte, entregó su instrumento de ratificación en diciembre de 1993, teniéndose prevista la entrada en vigor del Tratado para el próximo otoño después de la entrega de al menos 20 instrumentos de ratificación.

## IMPLICACIONES PARA ESPAÑA Y EL EJÉRCITO DEL AIRE

Siendo España país signatario del Tratado además de ser Estado Parte representante en los tres foros detallados anteriormente, le competen una serie de responsabilidades que le afectan y que analizamos a continuación.

Consideraciones de tipo económico, en cuanto a la repartición de costes para la adquisición del POD de sensores, de acuerdo a su cuota pasiva (4 cuotas de 60 del grupo de Estados Parte UEO), lo que supone unos gastos de adquisición, mantenimiento, y de los vuelos de observación de acuerdo con el Tratado, aún no definidos.

Respecto a las consideraciones de tipo administrativo, en primer lugar el conocimiento por parte de las autoridades de control de tráfico aéreo civil y militar, del grupo central de mando y control, de la prioridad de los vuelos así como la intención de España de la apertura total de su espacio aéreo sin intención de declarar ningún "espacio aéreo peligroso".

La Unidad de Verificación española ( UVE ), que cuenta con una amplia experiencia en el campo de la verificación, centralizará el intercambio de información, dirigiendo la ejecución de las misiones, de cuyo planeamiento será responsable en coordinación con el Cuartel General del Aire y otros órganos del EMAD. En las certificaciones de los aviones y sensores actuarán coordinadamente el Ejército del Aire y la UVE.

Con respecto a la utilización de aviones y sensores el Ejército del Aire, cuenta por un lado con la experiencia de las tripulaciones de los T-10 en misiones al extranjero y en toda clase de campos no pareciendo resultar una especial dificultad la realización de este tipo de misiones, aunque sí hay que prestar una gran atención a la precisión en la navegación de este tipo de vuelos con la adquisición de nuevos equipos. Por otro lado, con respecto a los sensores se cuenta con una dilatada experiencia y profesionalidad en cuanto al manejo de equipos y el procesado y análisis de la información por parte del Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire, aunque dada la complejidad de este tipo de misiones se requiere una dedicación exclusiva y una preparación especial.

En lo que respecta a las consideraciones de tipo político, son aquellas que se derivan de nuestra participación en la Alianza Atlántica y la UEO, así como la posible incorporación de nuevos países no pertenecientes a la CSCE como pueden ser nuestros vecinos del Sur.

## CONCLUSIONES

El régimen de "Cielos Abiertos" constituirá una medida única para el fomento de la confianza y transparencia. Durante el largo proceso de negociación, ha pasado de ser un instrumento muy válido para mejorar las relaciones entre el Este y el Oeste, a un medio que nos permitirá enfrentarnos a las posibles amenazas que surjan en la Europa de nuestros días, mediante su aplicación no sólo en el campo de la verificación y control de armamentos, sino también en lo que respecta a la gestión de crisis, prevención de conflictos y medio ambiente. ■