

**ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 46: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica****INFORMACIÓN DELICADA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
RELACIONADA CON LA AERONAVEGABILIDAD**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Para asegurar la continuidad del éxito y la seguridad operacional del transporte aéreo comercial es preciso tomar en cuenta no solamente la seguridad operacional de la explotación de sus diversos elementos, sino también los riesgos inherentes a la interferencia ilícita en estas operaciones. La aviación comercial sigue siendo un blanco para las personas mal intencionadas, y los organismos de vigilancia de la aviación civil deben adoptar un enfoque proactivo para identificar los ámbitos en los que los riesgos innecesarios deben ser atenuados o eliminados. Es motivo de particular inquietud lo que se relaciona con información delicada de seguridad de la aviación relativa a las debilidades en el diseño de las aeronaves. Como el Estado de diseño puede exigir modificaciones obligatorias respecto al diseño de las aeronaves, los Estados de diseño tienen la responsabilidad de comunicar dicha información a los Estados de matrícula. Algunas de estas modificaciones pueden ser de carácter delicado a raíz de que podrían dar a conocer debilidades en el diseño de ciertas aeronaves, y la divulgación de dicha información al público general podría constituir un riesgo de seguridad de la aviación por lo que respecta a esas aeronaves. Los Estados Unidos solicitan el consenso de los Estados contratantes y de la OACI en torno a la protección y los medios apropiados para la comunicación de esta información, de una autoridad a otra.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a recomendar que la OACI realice un examen de los SARPS a fin de abordar la cuestión de la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada de seguridad de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Anexo 8 Anexo 17

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación es cada vez más una empresa transnacional, y su continuo desarrollo y éxito dependen de la cooperación y las comunicaciones entre los múltiples servicios de vigilancia nacionales, las organizaciones internacionales y las partes interesadas de la industria que intervienen en su explotación. Las mejoras a la seguridad de la aviación se aportan en forma continua y, gracias a los programas que se encuentran bajo el mandato de la OACI, tales como los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), se cuenta con mecanismos que aseguran la seguridad operacional relacionada con la explotación de las aeronaves en el sistema internacional.

1.2 Al igual que en el caso de los riesgos que podrían comprometer la explotación de aeronaves en condiciones de *seguridad operacional*, la comunidad internacional debe atenuar los riesgos que comprometen la explotación de aeronaves en condiciones de *seguridad de la aviación*. Los Estados Unidos desean obtener el consenso por lo que respecta a un enfoque normalizado para la transmisión de información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada de seguridad de la aviación, a fin de evitar que se produzca una difusión prematura al público de dicha información que podría comprometer la seguridad de la aviación en relación con las aeronaves. Para garantizar un enfoque coherente y normalizado para la transmisión de esta información, se recomienda que la OACI incorpore este proceso en las normas y métodos recomendados (SARPS) y en los textos de orientación conexos.

1.3 Los Estados de diseño tienen la responsabilidad de transmitir la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad a los Estados de matrícula. La información puede, en algunos casos, referirse a aspectos relacionados con el diseño o a limitaciones relativas a la explotación que pueden constituir un riesgo en materia de seguridad de la aviación, lo cual significa que su divulgación al público podría hacer que las aeronaves se conviertan en un blanco para actos de interferencia ilícita. Las aeronaves afectadas por la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada de seguridad operacional pueden estar matriculadas en numerosos Estados y, por lo tanto, existe la posibilidad cada vez mayor de que la misma sea divulgada prematuramente al público general.

2. ANTECEDENTES

2.1 En su Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, la OACI proporciona orientación sobre las responsabilidades de los Estados en el sentido de comunicar, y a la vez subsanar, los problemas relativos a la seguridad operacional que se hayan constatado en relación con el diseño y la explotación de aeronaves.

2.2 **El Estado de diseño** de una aeronave “transmitirá a todo Estado contratante que, de acuerdo con 4.2.3 a), haya comunicado al Estado de diseño que ha inscrito la aeronave en su registro de matrícula, y a cualquier otro Estado contratante que lo solicite, la información de aplicación general que considere necesaria para el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, incluyendo sus motores y hélices cuando corresponda, y para la operación segura de la misma (de aquí en adelante llamada información obligatoria sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad)...”

2.3 **El Estado de matrícula**, “al recibir la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad del Estado de diseño, adoptará directamente la información obligatoria o evaluará la información recibida y tomará las medidas apropiadas”.

2.4 En el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita* se abordan las normas con las que debe contarse para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, los cuales se definen como “actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo”. Además, en este Anexo se dispone que, “cada Estado contratante establecerá y aplicará procedimientos adecuados para proteger y manipular la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes, o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información”.

2.5 El proceso normal de medidas correctivas por lo que respecta a las deficiencias en materia de diseño consiste en que el Estado de diseño comunique la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad mediante una directriz de aeronavegabilidad a la que habitualmente se concede la mayor visibilidad posible para asegurar la adopción de las medidas apropiadas a fin de subsanar una situación que compromete la seguridad operacional. En el caso de las posibles consideraciones relativas a la seguridad de la aviación, esto es exactamente lo opuesto de lo que se desea. Los elementos existentes en el Anexo 8 de la OACI se refieren a la obligación de comunicar información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad, mientras que en el Anexo 17 se estipula que los Estados contratantes deben asegurar una protección equivalente en relación con la información de seguridad de la aviación. Para evitar todo riesgo innecesario respecto a la seguridad de la aviación a raíz de interpretaciones diversas de las normas del Anexo 8 y del Anexo 17, los Estados Unidos desearían que la OACI publicara orientaciones que contengan un método normalizado para la comunicación y el tratamiento de la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada de seguridad de la aviación.

2.6 La necesidad de contar con un método normalizado surgió a raíz de recientes directrices de aeronavegabilidad publicadas por los Estados Unidos para subsanar deficiencias en materia de diseño que se relacionan con la seguridad de la aviación. La difusión de información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada de seguridad de la aviación debe ser controlada hasta que la deficiencia sea subsanada. Algunos Estados ya han puesto en práctica procesos para comunicar las amenazas contra la seguridad de la aviación y para contrarrestarlas; no obstante, estos métodos se han desarrollado en gran parte en forma independiente. Al no existir orientaciones normalizadas, estos sistemas independientes no proporcionan los medios necesarios para asegurar que se subsane la vulnerabilidad en materia de seguridad de la aviación en la flota mundial con anterioridad a que el público sea informado.

2.7 Es necesario que se adopte un método estándar en relación con la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada por lo que respecta a la seguridad de la aviación. Al presentar esta nota de estudio, los Estados Unidos recomiendan que la OACI realice un examen de sus SARPS para abordar la cuestión de la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada de seguridad de la aviación.

3. ANÁLISIS

3.1 La comunidad internacional debe colaborar para determinar la manera de atenuar este riesgo de seguridad de la aviación mediante un método normalizado de divulgación de la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada por lo que respecta a la seguridad de la aviación.

3.2 Los Estados Unidos se han dedicado a establecer un método de control de la difusión de la información en cuestión. La notificación efectiva de la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada por lo que respecta a la seguridad de la aviación

se envía a un número controlado de personas “de confianza”, respetando criterios precisos en materia de seguridad de la aviación (control de los documentos, correo electrónico codificado y protección de las contraseñas). No se publica ninguna versión de las directrices de aeronavegabilidad que contenga el texto de la notificación; solo se lleva a cabo una coordinación previa con los explotadores interesados y la notificación a las autoridades de aviación civil en cuyos registros nacionales figuran las aeronaves en cuestión. Se pide que todas las partes interesadas concedan a dicha versión de la directriz de aeronavegabilidad el tratamiento de información delicada, y que no la comuniquen excepto a los que tienen necesidad de ser informados. Una vez que la directriz de aeronavegabilidad se haya cumplido, se publicará una versión abreviada en el Registro federal de los Estados Unidos.

3.3 La aviación comercial constituye un blanco para las personas mal intencionadas. Toda información relacionada con el diseño que pueda ser utilizada para comprometer intencionalmente la seguridad operacional de la explotación de una aeronave debe ser protegida contra la utilización inapropiada y solo debe proporcionarse a las partes interesadas a quienes incumbe.

3.4 Al no contar con un método normalizado de comunicación y protección en relación con esta información, la industria aeronáutica se expone a la posibilidad creciente de que la misma sea utilizada para actos de interferencia ilícita.

4. CONCLUSIÓN

4.1 El sistema moderno de transporte aéreo es una red interconectada de procesos, sistemas y prácticas, y debe integrar de manera proactiva su diversos elementos para luchar contra los riesgos que provienen de múltiples perspectivas. Si bien la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad está destinada a contrarrestar los riesgos posibles relativos a la seguridad operacional, la transmisión a la comunidad internacional de dicha información obligatoria que contiene información delicada por lo que respecta a la seguridad de la aviación puede llegar a introducir posibles riesgos en materia de seguridad de la aviación.

4.2 Con la asistencia de los Estados que tienen experiencia en este ámbito, la OACI debería elaborar un método normalizado para la transmisión de esta información a los Estados interesados. En la orientación existente en la actualidad en el Anexo 8 de la OACI se pide a los Estados que comuniquen la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad, mientras que en la orientación contenida en el Anexo 17 se pide que cierta información relacionada con la seguridad de la aviación sea protegida. Los Estados Unidos desean que estos elementos de orientación se combinen en el Anexo 8, de modo que los Estados sean coherentes en cuanto a su responsabilidad de proteger la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que contiene información delicada por lo que respecta a la seguridad de la aviación.

4.3 Los Estados Unidos piden que la Asamblea introduzca el estudio de esta cuestión en el programa de trabajo de la OACI para el próximo trienio.