



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Undécima Reunión del Subgrupo de Gestión de la Información Aeronáutica del GREPECAS (AIM/SG/11)

Bogotá, Colombia, 16 al 20 de junio de 2008

AIM/SG/11-NE/09-Rev. 2

13/05/08

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Revisión sobre aspectos de planificación y la transición al AIM

- 3.2 Propuesta a los Estados de las Regiones CAR/SAM con respecto a la identificación y designación de las Áreas del actual AIS, NOTAM y MAP (AIM) como áreas de acceso restringido, especialmente las Áreas en que se administre la información / datos aeronáuticos en los WEB SERVER y las Bases de Datos NOTAM y GIS.**

(Nota presentada por la Secretaria)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta las principales consideraciones para solicitar a los Estados CAR/SAM la designación de Áreas de acceso restringido en donde se contengan los equipos con información aeronáutica esencial o crítica a la Navegación Aérea. Esto se debe a la preocupación expresada por algunos Estados de las Regiones CAR y SAM y de la misma OACI respecto al relativamente fácil acceso a información que se debe considerar sensible, respecto a su uso en los sistemas automáticos de navegación.

Referencias:

- Nota de Estudio 20 de la Reunion AIS/MAP/SG/10 presentada por la República de Cuba.
- Doc. 8126 AN/872 Manual para los Servicios de Información Aeronáutica.
- Anexo 15.
- *AIM Strategy*. Eurocontrol Ed. 4.0, fechado el 25 de marzo de 2006

Esta Nota de Estudio esta relacionada con el Objetivo Estratégico: **A – Seguridad Operacional**

1. Introducción

1.1 Durante la Reunión AIS/MAP/SG/10 se expuso una situación de intrusión por demás preocupante para todos los Asistentes y que sigue vigente aun hasta el día de hoy. Tanto en las Oficinas Regionales como en la misma Sede de la OACI se discutió sobre el hecho de que pueda existir la posibilidad de alterar el contenido de un NOTAM emitido por un Estado, y que pudiera atentar contra la seguridad operacional de la Aviación Civil. Asimismo, la veracidad e integridad de la información está severamente afectada que, en el caso de Cuba, fue publicada desde su origen bajo un Sistema de Gestión de la Calidad totalmente implementado y certificado.

1.2 Con la implementación en los Estados y Organizaciones Internacionales de los Sistemas de Calidad, todos los procesos de trabajo que se realizan para el desarrollo de la Documentación Integrada de Información Aeronáutica sería certificado bajo un Sistema de Gestión de la Calidad que garantiza que los procesos de información disponibles cumplen con la exactitud, resolución e integridad requerida por la OACI/ISO.

2. Discusión:

2.1 La OACI conoció casos de Estados en diferentes Regiones que habían registrado un evento similar, sin embargo, se han mantenido como casos aislados. A pesar de la severidad de los posibles riesgos que implica la alteración de información con datos esenciales o críticos a la Navegación, aún no se han propuesto en nuestras Regiones medidas de seguridad que reduzcan los riesgos de intrusión en áreas que procesan o contienen información/datos aeronáuticos clasificados como esenciales y/o críticos de conformidad con los Anexos en cada campo de Navegación Aérea.

2.2 Como es sabido por toda la comunidad aeronáutica, la necesidad, la función e importancia de la información y datos aeronáuticos han ido modificándose significativamente a medida que evolucionan los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo, así mismo la implantación de la navegación de área, de la performance de navegación requerida y de los sistemas de navegación por computadora a bordo, han impuesto requisitos rigurosos de calidad de la información y datos aeronáuticos (exactitud, resolución e integridad).

2.3 Esta condición resulta evidente, según lo estipulado en el Anexo 15, párrafo 3.2.8 a) en donde: los Estados Contratantes son los responsables de la calidad de determinada información y datos aeronáuticos cuando se describen datos esenciales y/o críticos, indicando que: *“existe gran probabilidad de que utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de la aeronave se pondrán en grave riesgo con posibilidades de catástrofe”*. En este contexto debe hacerse hincapié en que:

a) el Estado es responsable de la exactitud de la información aeronáutica proporcionada por el AIS; y

b) la función y la importancia de la información aeronáutica se modificaron significativamente con la implantación de la navegación de área (RNAV), de la performance de navegación requerida (RNP) y de los sistemas de navegación por computadora a bordo.

2.4 Es evidente que la información y datos aeronáuticos corruptos o erróneos son un factor que afectan a la seguridad de la navegación aérea, ya que los sistemas de a bordo y de base terrestre dependen directamente de los mismos, por lo tanto es imperativo que cada Estado se asegure de que los usuarios (industria aeronáutica, servicios de tránsito aéreo, etc.) reciben oportunamente la información y datos aeronáuticos de calidad durante el período de validez de su uso previsto (fechas AIRAC).

3. Confidencialidad y Sensibilidad de la Información

3.1 Cualquier sistema AIS basado en redes de gestión de información aeronáutica con un enfoque basado en el AIM debiera reconocer que algunos de sus datos contenidos son sensibles para el uso militar, de seguridad nacional, de líneas aéreas, de aeropuertos comerciales o de perspectivas industriales. Solo con el total apoyo de todos los colaboradores en el proceso de Información se podrá alcanzar una protección apropiada a los datos sensibles (sensitivos) tomando las medidas que sean necesarias para evitar un uso no-autorizado, aplicando métodos de acceso restringido con operaciones fundamentales de

revisión y control así como de implementar una forma de identificar las situaciones adversas que puedan impactar la Gestión de Información Aeronáutica.

4. Acción sugerida:

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del contenido de esta Nota de Estudio;
- b) presentar al GREPECAS la siguiente conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 11/xxx.**

Que los Estados/ Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM tomen las siguientes acciones para resguardar la seguridad de la información esencial y crítica en las Áreas AIM (AIS/MAP, NOTAM):

- a) Designar las Áreas AIM (AIS) como áreas de acceso restringido solo para personal autorizado; y
- b) Mantener un control estricto de los procesos de información bajo los sistemas de gestión de la calidad respectivos.