



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política

ELABORACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE NORMAS Y TEXTOS DE ORIENTACIÓN
SOBRE AMENAZAS NUEVAS Y EMERGENTES

[Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
en nombre de los Estados africanos²]

RESUMEN

En la presente nota se tratan las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil, haciendo énfasis especial en las amenazas internas y los ataques a la parte pública, que deben mitigarse en forma proactiva a fin de restablecer la confianza del público en general con respecto a un transporte aéreo seguro y protegido. Esto puede lograrse mediante el mejoramiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 y la actualización de los textos de orientación pertinentes (Doc 8973 de la OACI).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que:

- inste al Consejo de la OACI a acelerar la adopción de nuevas normas y métodos recomendados de seguridad de la aviación (SARPS) relativos a la mitigación de amenazas nuevas y emergentes, incluida la seguridad de la parte pública y las amenazas internas;
- inste al Consejo a desarrollar o actualizar textos de orientación pertinentes; y
- pida a la OACI que cree capacidad para mitigar estas amenazas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C — <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	AVSECP/26-WP/40, AVSECP/27-WP/35 Anexo 17, Recomendaciones 4.8.1 y 4.8.2 Anexo 17, Normas 4.2.4 y 3.4.1 Comunicación de la OACI a los Estados, Ref.AS 8/2.1-16/58 confidencial Resolución A38-15 de la Asamblea

¹ Las versiones en francés y en inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

² Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Marruecos, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabue.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil necesitan medidas de mitigación proactivas acordes con el riesgo que representan entre las que se incluyen la elaboración de normas y la actualización oportuna de los textos de orientación correspondientes sabiendo que los terroristas tienden a adelantarse para circunvenir la medidas de seguridad establecidas.

1.2 El advenimiento de ataques dirigidos a personas congregadas en las zonas públicas de los aeropuertos por parte de los terroristas y sus simpatizantes, que se está expandiendo por todo el mundo, es muy preocupante. Con las medidas de seguridad actuales este tipo de ataques es relativamente fácil de perpetrar, puesto que no requiere de un nivel de planificación riguroso asociado a los ataques a las aeronaves por la necesidad de burlar los procedimientos de requisas establecidos en los aeropuertos y las aeronaves.

1.3 También cabe señalar que, aunque la verificación de antecedentes es obligatoria, ciertos actos recientes de sabotaje contra aeronaves parecen haber estado relacionados con la amenaza interna. Esto puede haberse debido a una deficiencia de controles o la falta de verificaciones continuas; la CAFAC se ha percatado de la falta de uniformidad en la forma, la frecuencia y la magnitud de las verificaciones de antecedentes llevadas a cabo. Esto podría deberse a una falta de comprensión de parte de las autoridades que tienen la responsabilidad de llevar a cabo estas actividades en los Estados.

1.4 Debería tenerse en cuenta que en muchos Estados la verificación de antecedentes se aplica de conformidad con las disposiciones del Anexo 17. Sin embargo, es necesario mejorar el proceso actual a fin de enfrentar las amenazas nuevas y emergentes provenientes del interior.

2. ATAQUES RECIENTES A LOS AEROPUERTOS

2.1 Cabe recordar que se presentó un ataque reciente en el Aeropuerto Internacional Ataturk de Estambul, Turquía, el 28 de junio de 2016, cuando tres hombres dotados de rifles atacaron el aeropuerto y detonaron chalecos suicidas cuando se vieron enfrentados a los oficiales de policía, dejando un saldo de 41 muertos y 239 heridos en los ataques con armas y bombas.

2.2 Así mismo, se produjo un incidente en el aeropuerto de Zaventem en Bruselas, en marzo de 2016, cuando una bomba detonada por terroristas en la zona de los mostradores de presentación de pasajeros, mató a 10 personas dentro del aeropuerto mientras que otras personas murieron a causa de una bomba detonada en la estación del subterráneo dejando un saldo de unos 32 muertos.

2.3 El ataque que también se produjo en el Aeropuerto Internacional Domodedovo en Moscú el 24 de enero de 2011 tuvo lugar en la parte pública, causando la muerte a 36 personas y dejando un saldo de 130 heridos. Algunas de estas tragedias pudieron haberse evitado, o las muertes pudieron haberse minimizado, mediante la protección adecuada de la parte pública de los aeropuertos.

2.4 En los últimos años se ha notificado que existe una gran probabilidad de que muchos incidentes de seguridad de la aviación estén vinculados a la amenaza interna, incluyendo el incidente de Mogadiscio ocurrido el 2 de febrero de 2016, del que se dijo que dos empleados del aeropuerto participaron en facilitar el paso de una computadora portátil con explosivos en Daallo Airlines. Un pasajero desapareció después de haber sido succionado fuera de la aeronave debido a la descompresión rápida de la misma, mientras que otros dos pasajeros sufrieron lesiones menores.

2.5 Cabe señalar que las amenazas internas no se limitan a aeropuertos en regiones específicas.

3. PROGRESO LOGRADO

3.1 Las actuales recomendaciones del Anexo 17 acerca de la seguridad en la parte pública se han elevado a la categoría de normas (Anexo 17, Recomendación 4.8.1 que estipula que “*Cada Estado contratante debería asegurarse que se establezcan medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos a escala nacional y local llevadas a cabo por las autoridades o entidades competentes.*”). Sin embargo, es necesario acelerar la aplicación de estas normas para garantizar la adecuada mitigación de las amenazas generadas por la vulnerabilidad de la parte pública de los aeropuertos.

3.2 El Consejo, en la tercera sesión de su 208° período de sesiones, celebrada el 18 de mayo de 2016, con base en las recomendaciones del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación de la OACI (AVSECP), examinó las propuestas sobre la Enmienda 15 del Anexo 17. Es necesario que dichas enmiendas se apliquen en forma oportuna a fin de permitir la revisión de los textos de orientación actuales o la elaboración de nuevos textos de orientación, según corresponda, del *Manual de seguridad de la aviación* de la OACI (Doc 8973) de forma que los Estados incorporen y alineen los procedimientos de seguridad de la aviación de conformidad con las mejores prácticas, particularmente sobre cómo enfrentar las amenazas.

3.3 La actualización de los actuales documentos pertinentes de conformidad con las nuevas enmiendas previstas serán una herramienta necesaria para los Estados así como para la actualización de la asistencia técnica proporcionada por la OACI y los socios donantes, y para muchos otros a fin de abordar la necesidad de contar con medidas de mitigación proactivas por los Estados contra las amenazas nuevas y emergentes, incluidos los problemas de seguridad de la parte pública.

4. CREACIÓN DE CAPACIDAD

4.1 La recopilación de información de inteligencia mediante reconocimientos e investigación antes de los ataques identificará y evaluará las amenazas potenciales y sus consecuencias, sin embargo, en la mayoría de los Estados prevalece una falta de herramientas para la gestión eficaz de los riesgos.

4.2 La CAFAC considera que los Estados se beneficiarían más con la creación de capacidad particularmente en el área de inspecciones suplementarias, o verificación de antecedentes.

4.3 Aunque la OACI ha desarrollado una *Declaración del contexto de riesgo* a manera de guía para las evaluaciones de las amenazas y riesgos que sirven de herramienta actual, además de los seminarios prácticos sobre gestión de riesgos organizados por la OACI y otros Estados donantes, sigue vigente la necesidad de contar con más seminarios teóricos y prácticos para capacitar a los instructores que ayudarán en la elaboración de evaluaciones de amenazas y riesgos diseñadas para controlar los riesgos.