

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 14: Seguridad de la aviación – Política****AMENAZAS A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y EVALUACIÓN DE RIESGOS**

(Nota presentada por Bahrein)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la importancia de adoptar una metodología clara para evaluar las amenazas y los riesgos para la seguridad de la aviación, que permita a los Estados implementar procesos de seguridad y medidas de mitigación adecuados y flexibles. En esta nota también se destaca la función que desempeña la OACI en la asistencia a los Estados miembros en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, ofreciendo asistencia financiera y técnica a los Estados miembros que la necesiten. Además, se anima a los Estados miembros a que notifiquen los actos de interferencia ilícita y a que compartan su experiencia y sus mejores prácticas, lo que permitirá a la OACI diseñar herramientas esenciales, textos de orientación y actividades de instrucción.

Además, en la nota de estudio se destaca la necesidad de que la OACI, por medio de su Grupo de Trabajo sobre Amenazas y Riesgos (WGTR), actualice la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108) a fin de incluir evaluaciones de riesgos y considerar la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas.

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

- a) instar a los Estados a que notifiquen los actos de interferencia ilícita, intercambien información y mejores prácticas y compartan sus experiencias en relación con las evaluaciones de amenazas y riesgos para que la OACI pueda diseñar y proporcionar herramientas esenciales, textos de orientación y actividades de instrucción sobre evaluación de amenazas y gestión de riesgos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Resolución A40-11 de la Asamblea: <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i> Resolución A39-18 de la Asamblea: <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i> <i>Manual de Seguridad de la Aviación</i> (Doc 8973) <i>Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación</i> (Doc 10108) <i>Plan global para la seguridad de la aviación</i> (GASeP) (Doc 10118)

¹ La versión en árabe fue proporcionada por Bahrein.
S22-2467

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil sigue siendo un blanco atractivo para el terrorismo por diversos motivos. Los terroristas buscan continuamente aprovechar las vulnerabilidades reales o percibidas de la aviación civil para perpetrar sus ataques. A pesar de la promulgación de nuevas leyes y de las mejoras para promover la seguridad de la aviación, los terroristas continúan desarrollando nuevas técnicas y armas para eludir o superar las medidas de mitigación. Tras algunos éxitos totales o parciales en los últimos años, los terroristas siguen planeando ataques más directos y selectivos.

1.2 Los Estados miembros pueden combatir las amenazas terroristas con mayor eficacia si identifican, comprenden y abordan los posibles riesgos a los que se enfrenta o que provoca la aviación civil. Esto debe hacerse examinando constantemente la naturaleza de las amenazas a las operaciones de la aviación civil en sus respectivos territorios y adaptando los elementos pertinentes de sus programas nacionales de seguridad de la aviación civil (NCASP).

1.3 Además, la forma más eficaz de hacer frente a la persistente amenaza consiste en identificar y contrarrestar sus riesgos subyacentes. No obstante, cabe destacar que es imposible elaborar una lista predeterminada de riesgos, ya que no existen planes predeterminados a los que los terroristas recurren fácilmente cuando lo necesitan, implementándolos de un solo modo que sea ampliamente conocido.

1.4 Por consiguiente, el acceso a información correcta y fiable es esencial en cualquier sistema de evaluación de riesgos y amenazas para la seguridad de la aviación. Otro elemento igualmente importante es que las autoridades de seguridad competentes recopilen continuamente información sobre amenazas que potencialmente tengan como objetivo a la aviación civil y proporcionen a las autoridades de aviación civil (CAA) información validada oportunamente sobre cualquier amenaza para la aviación civil, asegurándose al mismo tiempo de mantener la confidencialidad y la eficacia.

2. ANÁLISIS

2.1 La OACI proporciona a sus Estados miembros directrices relativas a las amenazas y los riesgos que existen en todo el mundo mediante la publicación periódica de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108), que presenta información crítica sobre las amenazas mundiales, así como una evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación en todo el mundo.

2.2 Sin embargo, los resultados y evaluaciones que se citan en este documento son insuficientes, ya que se limitan a la información y los informes que la OACI recibe de los Estados miembros y otras fuentes. Aunque el intercambio de información sigue siendo una cuestión delicada vinculada a la soberanía de los Estados, pues la mayor parte de la información es clasificada como confidencial por las autoridades estatales de seguridad competentes, los Estados deben desempeñar un papel inequívocamente importante proporcionando a la OACI información sobre los riesgos que amenazan las operaciones de la aviación civil y participando en la Red OACI de puntos de contacto de seguridad de la aviación, que la OACI ha establecido y a la que ha instado a los Estados a participar mediante la Resolución A39-18.

2.3 Cabe señalar que el nivel de amenazas y riesgos varía de un Estado y de una región geográfica a otra. Lo mismo ocurre con los recursos puestos a disposición por los Estados para combatir las amenazas, ya que también varían de un Estado a otro. A este respecto, la OACI puede contribuir a minimizar esas diferentes capacidades tratando de ofrecer asistencia financiera y técnica a los Estados en desarrollo y a los Estados que necesitan ayuda en el marco de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*.

2.4 Además de lo dispuesto en las normas y métodos Recomendados (SARPS) de la OACI y en los textos de orientación sobre evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación, como el Anexo 17 – *Seguridad*, el *Manual de Seguridad de la Aviación* (Doc 8973) de la OACI y la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108), los Estados siguen siendo plenamente responsables de salvaguardar sus sectores de aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Para ello, deben mantener sistemas eficientes para identificar las amenazas y evaluar los riesgos, establecer mecanismos precisos y seguros para procesar la información sobre las amenazas y difundirla en función de la necesidad de conocerla.

2.5 Es esencial reconocer algunos malentendidos o conceptos erróneos en relación con las evaluaciones de riesgos para la seguridad de la aviación en comparación con las evaluaciones generales de los riesgos nacionales, es decir, la seguridad nacional de cualquier Estado. La situación se ve agravada por la falta de claridad a la hora de definir las responsabilidades y los mandatos de las entidades encargadas de evaluar las amenazas y los riesgos, además de cualquier interpretación errónea de la función que desempeñan las autoridades de aviación civil en la inspección y vigilancia de todas las operaciones de seguridad de la aviación civil dentro del territorio de un Estado determinado. Esa función no debería afectar ni superponerse en modo alguno con las funciones de otras entidades en el ámbito de la seguridad de la aviación. Para aclarar esta ambigüedad, los Estados deberán identificar claramente dichos mandatos y responsabilidades en sus NCASP, asegurándose de que no exista superposición con los mandatos de las distintas autoridades. Para ello, deben delimitar los distintos objetivos que persiguen las partes involucradas y las metas específicas de las entidades que se ocupan de la aviación.

2.6 Además, la instrucción, la sensibilización, la cualificación y la creación de capacidad son elementos cruciales para que cualquier autoridad de aviación civil incorpore con éxito estos conceptos en todo el sector y reconozca que la seguridad de la aviación es una responsabilidad conjunta de todas las entidades nacionales y las partes interesadas encargadas de la seguridad de la aviación, de conformidad con sus obligaciones y mandatos definidos en sus programas nacionales de seguridad de la aviación civil (NASP).

3. CONCLUSIÓN

3.1 La evaluación y el análisis de riesgos reales contribuyen a obtener resultados óptimos mediante la recopilación continua de información y la evaluación de todos los datos pertinentes. Esta metodología permitirá establecer medidas y procedimientos de seguridad flexibles y adecuados para hacer frente a las distintas amenazas que se ciernen sobre la aviación civil.

3.2 La OACI puede desempeñar una función fundamental en la implementación de una metodología eficaz para la evaluación de las amenazas y los riesgos para la seguridad de la aviación, instando a los Estados miembros a que notifiquen los actos de interferencia ilícita en sus territorios, intercambien información sobre las amenazas, compartan las mejores prácticas y promuevan la cooperación mundial en este ámbito. Esto, a su vez, ayudará a la OACI a diseñar las herramientas pertinentes, los textos de orientación y las actividades de instrucción sobre evaluación de riesgos, evaluación de amenazas y los medios necesarios para hacerles frente.