



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política

ESTRATEGIAS MUNDIALES PARA ENFRENTAR EL RIESGO INTERNO

(Nota presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

Tradicionalmente, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y sus Estados contratantes se han centrado en la identificación de las amenazas externas que enfrenta el entorno de la aviación civil. No obstante, los sistemas de aviación siguen siendo vulnerables a los riesgos que plantean los elementos internos, que existen en casi todas las industrias, incluida la aviación civil. Las iniciativas que han emprendido las organizaciones de aviación civil y otras autoridades competentes para reconocer, comprender e implantar medidas apropiadas para hacer frente a los riesgos internos pueden fortalecer la seguridad, respaldando directamente las disposiciones del Capítulo 4 del Anexo 17 – *Seguridad*, de la OACI. Estados Unidos mantiene su compromiso de abordar estas cuestiones recurriendo al intercambio de información y de las mejores prácticas.

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

- reconocer que el riesgo interno es una cuestión que cada organización de aviación civil debe abordar y alentar a los Estados a que compartan sus mejores prácticas para mitigar este riesgo por medio de los foros apropiados de la OACI y otros foros regionales. Para obtener una mayor comprensión del alcance y de las posibles consecuencias de este problema es necesario que este tema se considere y analice más a fondo y de manera interdisciplinaria en el marco de los órganos de trabajo de la OACI, las iniciativas independientes y otros foros de seguridad de la aviación;
- convenir en que este concepto debería reflejarse en los documentos que describen las prioridades estratégicas de la OACI para el próximo trienio, así como en el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), a fin de garantizar que se asignen recursos adecuados para fortalecer la capacidad mundial necesaria para hacer frente a los riesgos internos;
- considerar la posibilidad de utilizar las herramientas descritas en la presente nota para apoyar las actuales iniciativas de la OACI y de los Estados contratantes destinadas a elaborar material didáctico que trate el tema de los riesgos internos. Las Oficinas regionales de la OACI deberían desempeñar una función activa en el intercambio de información elaborada localmente y en la difusión de nuevos productos entre las comunidades regionales; y
- encargar a los grupos de expertos en seguridad de la aviación de la OACI que examinen la información existente sobre la amenaza y el riesgo interno que figura en el Anexo 17 de la OACI así como las orientaciones comprendidas en las Secciones 11.2 y 11.3 del Capítulo 11 del Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973).

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Seguridad y Facilitación</i> . |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Esta nota de estudio no tiene repercusiones financieras significativas. |
| <i>Referencias:</i> | Ninguna |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el último trienio, la OACI y sus Estados contratantes han mejorado su capacidad de mitigar los cambiantes riesgos externos que existen en el entorno de la seguridad de la aviación gracias a una mayor colaboración. Si bien se han logrado importantes avances para hacer frente a los riesgos externos, la comunidad mundial permanece consciente de que el riesgo no solo se origina en la periferia de cada sistema de aviación civil. El mundo está operando en un entorno de amenazas que es dinámico, que cambia con gran rapidez y depende cada vez más de elementos internos para facilitar nuevos ataques. Según la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación*, de la OACI (2016), “Los terroristas siguen considerando a los elementos internos como recurso útil para facilitar la planificación de ataques, ya sea a sabiendas o sin saberlo, debido a su conocimiento especializado de las medidas de seguridad y su posible acceso a las zonas de seguridad restringida y a las aeronaves.” Debido a su acceso único a zonas u/o a información que es restringida, los individuos confiables pueden plantear muchos riesgos al aeropuerto o al sistema de aviación en su conjunto.

1.2 Si bien las medidas de seguridad ordinarias han sido diseñadas con el objeto de restringir el acceso del público a instalaciones seguras dentro del aeropuerto, estos controles pueden no mitigar suficientemente los riesgos internos. En los últimos años, numerosos incidentes han puesto de manifiesto la forma en que el valor de los controles de seguridad destinados a prevenir ataques externos se ha visto reducido de manera considerable o ha quedado invalidado cuando elementos internos con conocimientos y capacidad han explotado estos controles de seguridad. En vista de estas inquietudes, Estados Unidos reconoce que esta amenaza no puede ignorarse o desestimarse y, como tal, la comunidad mundial debe prestar más atención a la comprensión y gestión de estos riesgos.

1.3 Si bien se han realizado considerables avances para definir y comprender mejor el alcance de este tema, es crucial que todas las partes interesadas en la seguridad de la aviación aprovechen este impulso, formulen soluciones individualizadas y las pongan en práctica. Para poder construir una infraestructura de seguridad de la aviación que pueda responder a las amenazas internas y externas, Estados Unidos alienta el intercambio de las mejores prácticas y herramientas para que toda la red de aviación esté mejor preparada para manejar las amenazas. Como parte de su compromiso con esta iniciativa, en la presente nota se analizan las iniciativas que se han llevado a cabo recientemente en los Estados Unidos con miras a implantar soluciones, así como la labor en curso para mejorar las capacidades actuales.

2. ANÁLISIS

2.1 Históricamente, la OACI y sus Estados contratantes han priorizado los recursos para controlar el acceso a zonas delicadas de las operaciones aeroportuarias para protegerlas de amenazas externas. Sin embargo, estas medidas pueden no abordar adecuadamente el riesgo que presenta el personal aeroportuario que opera actualmente dentro de las zonas protegidas. Las categorías de este personal incluyen: tripulación de vuelo, personal de mantenimiento, cargadores de equipaje, guardias de seguridad y personal de limpieza. Estos individuos se consideran elementos internos ya que pueden hacer uso de su cargo de confianza y autorizado para cometer, deliberadamente o por negligencia, actos destructivos contra la aviación civil.

2.2 En los últimos años, el mundo ha presenciado incidentes en que elementos internos de confianza jugaron un papel decisivo en infracciones de seguridad y en la perpetración de actos de interferencia ilícita y otras actividades ilícitas en el ámbito de la aviación civil. Estos actos pueden variar desde el espionaje al sabotaje o a actos de terrorismo de gran escala ya que los elementos internos tienen acceso a zonas restringidas al público y pueden aprovechar este acceso privilegiado para realizar estos actos. Por ejemplo, aunque la instalación de nuevos equipos de inspección puede garantizar la debida

inspección del público viajero, los inspectores de seguridad entrenados en el uso de este equipo pueden explotar sus vulnerabilidades para que el equipo no cumpla su objetivo. Es absolutamente fundamental que los Estados contratantes comprendan estas cuestiones y reconozcan que las contramedidas tradicionales pueden no abordar el riesgo interno de manera eficaz.

2.3 La OACI y sus Estados miembros han apoyado varias iniciativas recientes destinadas a comprender mejor el alcance del riesgo interno y discernir estas vulnerabilidades singulares. Como resultado de estas iniciativas se han creado nuevas herramientas y textos de orientación sobre el tema. Especialmente, se aconseja a los Estados contratantes que realicen primero una evaluación de riesgos para identificar los escenarios de amenazas pertinentes a su situación y las vulnerabilidades conexas a fin de determinar las contramedidas adecuadas que han de implantarse. Debería prestarse especial atención a asegurarse de que las contramedidas sean eficaces para hacer frente a los escenarios de amenazas identificados, y hagan uso de las mejores prácticas y orientaciones internacionales, tales como la verificación de los antecedentes de los empleados basándose en información de inteligencia y la aplicación de contramedidas en forma aleatoria e imprevisible.

2.4 Como muchos de sus asociados, la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de Estados Unidos se esfuerza por comprender y manejar mejor el riesgo interno. Como parte de su enfoque de seguridad basado en el riesgo, la TSA examina continuamente las vulnerabilidades del sistema de aviación, evalúa la eficacia de las contramedidas vigentes destinadas a mitigar los riesgos, e identifica las herramientas nuevas y existentes que pueden optimizarse para garantizar un sistema de seguridad más sólido. Estas soluciones se implantan basándose en datos de inteligencia, evaluaciones de riesgos y aplicando medidas de forma aleatoria e imprevisible. Las soluciones son puestas en práctica por personal flexible y altamente capacitado con la ayuda de las más avanzadas y modernas tecnologías, además de contar con la participación proactiva en el proceso de seguridad de las partes interesadas pertinentes y del público viajero.

2.5 Para reforzar las medidas de seguridad que se emplean en toda la red de aviación civil de los Estados Unidos, la TSA se ha dedicado a crear y cultivar una sólida cultura de seguridad, una filosofía organizativa que alienta la más óptima eficacia en materia de seguridad. La TSA ha implantado la seguridad basada los riesgos como una iniciativa clave que sustenta la cultura global de transporte dentro de los Estados Unidos. Para la TSA, una gestión eficaz de riesgos se traduce en considerar cómo se puede proporcionar la seguridad más eficaz posible de la manera más eficiente a fin de cumplir nuestra misión de luchar contra el terrorismo y proteger al público viajero. La gestión de riesgos no es un enfoque sin riesgos, incluye elementos de seguridad múltiples y superpuestos en los aeropuertos, evaluaciones constantes de las vulnerabilidades y un programa concertado de control de calidad. Además de estas características fundamentales, la TSA mantiene una comunicación abierta y sensibiliza a todas las entidades gubernamentales y socios comerciales participantes como factor fundamental para que se preste mayor atención a los riesgos de seguridad.

2.6 La TSA recurre a múltiples métodos de seguridad para proteger al público viajero y salvaguardar el sistema de transporte de la nación de las amenazas internas y externas. Aunque las operaciones en los puestos de inspección son a menudo el elemento más visible de la seguridad, éstas solo representan uno de los muchos componentes que constituyen la arquitectura de seguridad de la TSA. La TSA ha implantado medidas de seguridad adicionales para reducir las vulnerabilidades internas, entre otras, políticas y procedimientos diseñados para garantizar un entorno seguro. La TSA ha establecido un programa de riesgo interno que tiene por finalidad introducir un elemento imprevisible en las operaciones de seguridad al variar, dónde, cuándo y cómo sea posible, los recursos de seguridad que se emplean de modo que vayan más allá de las medidas básicas que se aplican regularmente. La intención es complicar, demorar y disuadir los esfuerzos de planificación de los terroristas. Como parte de su compromiso de utilizar múltiples métodos para abordar los problemas de seguridad, la TSA ha implantado contramedidas

tales como controles de acceso, gestión de la vida laboral del empleado, capacitación y sensibilización, así como políticas y procedimientos.

2.7 Si bien las medidas de mitigación pueden variar, las contramedidas pueden complementarse entre sí para crear un enfoque estratificado que permita reducir los riesgos de manera eficaz y eficiente. La TSA ha reforzado sus capacidades en cuatro categorías:

- a) Controles de acceso: Éstas incluyen muchas de las medidas de seguridad diseñadas para prevenir que el personal no autorizado tenga acceso a zonas seguridad o restringida.
- b) Gestión de la vida laboral del empleado: Mediante el establecimiento de un proceso de gestión continua del personal, que comienza con la contratación inicial y continúa con el escrutinio permanente y recurrente hasta la separación definitiva del servicio, las organizaciones pueden mantener de forma proactiva una fuerza laboral segura.
- c) Capacitación y sensibilización: La capacitación periódica en materia de seguridad que incluye la sensibilización sobre el riesgo interno sustenta una cultura estable de seguridad dentro de la organización. Sin una amplia comprensión y participación de toda la fuerza laboral las contramedidas en curso pierden eficacia.
- d) Políticas y procedimientos: Para reforzar el uso de estos protocolos, es necesario que los requisitos de contramedidas se integren y observen mediante una política de seguridad unificada.

2.8 En febrero de 2016, el Administrador de la TSA se dirigió al Consejo de la OACI durante su 207º período de sesiones y se comprometió a compartir las experiencias e iniciativas de los Estados Unidos destinadas a identificar medidas proactivas para reforzar la seguridad. Como parte de este proceso, la TSA está esforzándose para crear un nuevo programa de instrucción ampliado que permita educar a los empleados sobre el actual panorama de amenazas en el campo de la aviación, aumentar la capacidad de pensamiento crítico de los participantes para que puedan identificar y reconocer comportamientos atípicos y articular y notificar estas inquietudes. Mediante la conceptualización y la impartición prevista de esta instrucción, la TSA intenta aumentar la conciencia sobre la seguridad del entorno para que los individuos obtengan las capacidades necesarias para detectar, disuadir y notificar amenazas a la seguridad, potenciales y reales, en toda la red de aviación.

2.9 La capacitación para crear conciencia del entorno se adaptará al ambiente de trabajo del destinatario del curso. El curso capacitará a los empleados para que puedan evaluar las amenazas aplicables a sus entornos y, mediante una serie de ejercicios, se pretende alcanzar los siguientes objetivos: capacitarlos para identificar posibles métodos de ataque y hacer la correlación con comportamientos sospechosos, determinar una respuesta eficaz y, de modo proactivo, notificar las inquietudes a las personas competentes. Al mejorar la vigilancia en toda la fuerza laboral, se prevé que esta herramienta ampliará la cobertura de las contramedidas en todo el aeropuerto y añadirá un elemento de seguridad que permitirá reducir las vulnerabilidades internas y externas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La OACI y sus Estados contratantes pueden desempeñar un papel decisivo en garantizar que la comunidad de la aviación esté mejor equipada para comprender y manejar el alcance de los ataques contra la red facilitados por elementos internos. Para complementar la respuesta mundial ante una amenaza en constante evolución, Estados Unidos alienta a sus asociados a que compartan las mejores

prácticas mediante el intercambio de información y de herramientas y otras directrices que han probado ser satisfactorias y la promoción de la colaboración recíproca en este campo. Por consiguiente, Estados Unidos mantiene su compromiso de compartir sus herramientas y productos didácticos con la OACI y los Estados contratantes. La difusión de estos productos constituye un primer paso hacia el fortalecimiento de la red mundial de seguridad de la aviación. El intercambio de soluciones para promover la sensibilización con respecto al riesgo interno capacitando a toda la fuerza laboral para que actúe como los ojos y oídos del sistema de aviación puede servir como un recurso adicional, de vanguardia e innovador para la prevención de futuros ataques internos.

— FIN —