



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 14: Seguridad de la Aviación – Política**

**ASISTENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS DE DETECCIÓN Y ACTUACIÓN ANTE COMPORTAMIENTOS ANÓMALOS EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela y apoyada por Argentina, Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, Panamá y Uruguay)<sup>2</sup>

**RESUMEN**

Los Estados deben considerar integrar a sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación, actividades destinadas a la detección de comportamientos posiblemente sospechosos que puedan representar una amenaza para la seguridad de la aviación civil, a fin de dar cumplimiento a lo establecido por la OACI en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*. Aun cuando existe la orientación técnica suministrada por la OACI en el *Manual de Seguridad de la Aviación Civil* (Doc 8973 – Distribución limitada) y a otras experiencias regionales y locales sobre este tema, sería de gran apoyo para los Estados, disponer de diferentes alternativas de asistencia que les ayuden en el desarrollo e implementación de sus Programas para la Detección de Comportamientos Anómalos, de acuerdo a lo mencionado en el Anexo 17.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio; y
- b) Solicitar al Consejo, se desarrollen e implementen actividades de asistencia a los Estados miembros (ejemplo: talleres, cursos, seminarios, paquetes de implementación [iPack] o cualquier otro mecanismos de asistencias) que les permita desarrollar e implementar sus programas de detección de comportamientos anómalos en la aviación civil.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de <i>Seguridad de la aviación y Facilitación</i>  |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Se propone que las actividades mencionadas en esta nota se lleven a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular del actual trienio y/o con contribuciones extrapresupuestarias. |
| <i>Referencias:</i>               | Anexo 17 — <i>Seguridad de la aviación</i><br><i>Manual de Seguridad de la Aviación</i> (Doc 8973) (Distribución limitada)   |

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de).

<sup>2</sup> Estados miembros de la Región SAM y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) [Argentina, Aruba (Reino de los Países Bajos), Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de) Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)].

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la enmienda 15 del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*, se incluyó la definición de Detección del Comportamiento en relación con la aplicación de controles de seguridad, así como una nueva disposición relacionada con la detección de comportamientos de pasajeros y personas que puedan representar una amenaza para la seguridad de la aviación civil. Con este requerimiento (Método Recomendado 4.1.3) se establece que cada Estado contratante debería considerar la integración de procesos para la detección de comportamientos en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación.

1.2 En complemento a esta disposición se incluyó en el *Manual de Seguridad de la Aviación* (Doc 8973) de la OACI algunas orientaciones relacionadas con este tema, con el propósito de ayudar a los Estados a identificar, de manera no discriminatoria, a las personas (pasajeros, empleados o público en general) que podrían representar una amenaza para la aviación civil y que por tanto deberían estar sujetas a una investigación subsiguiente, y de ser necesario aplicar medidas de seguridad adicionales.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El desarrollo de políticas y protocolos de actuación en la detección de comportamientos anómalos debería ser utilizado como un medio que complemente a los procesos de inspección de los pasajeros y los no pasajeros, y de acuerdo a un análisis lograr identificar a las personas que pudieran requerir una consideración adicional y/o una evaluación más exhaustiva de su persona y/o pertenencias, a fin de despejar las posibles dudas de seguridad.

2.2 De igual manera, la orientación OACI propone que los Estados desarrollen programas para la detección de comportamientos anómalos de personas que traten de eludir las medidas de seguridad y que posiblemente puedan representar un riesgo para la seguridad de la aviación. Para considerar la efectividad de estos programas, los mismos deberían estar basados en métodos validados por la ciencia, complementados con instrucción aprobada, con miras a asegurar que la capacidad se utilice de forma efectiva y no discriminatoria por nacionalidad, origen étnico, raza, género o religión.

2.3 Existen experiencias regionales encaminadas a crear competencias que permitan poner en práctica mecanismos para la detección de comportamientos anómalos en la aviación civil, ejemplo de esto es el curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas”, que fue diseñado en el Grupo Regional de Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSE/FAL/RG) conformado por los Estados de las regiones CAR/NAM y SAM de la OACI y la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil (CLAC).

2.4 Iniciativas de capacitación como la antes mencionada deberían ser complementadas con políticas y protocolos de actuación, con el propósito de desarrollar programas eficientes para la detección de comportamientos anómalos en la aviación civil.

## 3. CONCLUSION

3.1 Con lo antes mencionado queda claro la importancia que tienen los programas de detección de comportamientos anómalos para reducir el riesgo, detectar posibles actividades que puedan significar una amenaza a la aviación civil, así como la necesidad de una adecuada orientación, por parte de la OACI, para poner a disposición de los Estados asistencia (por ejemplo talleres, seminarios, paquetes de implementación (iPack) o cualquier otro mecanismo de ayuda) que les permita desarrollar capacidades e implementar sus programas de detección de comportamiento anómalo en aviación civil.