



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la Aviación – Política

**FORTALECER LA RESPUESTA ANTE LA AMENAZA
DEL ELEMENTO INTERNO EN LA AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Uruguay)²

RESUMEN

Dentro de las medidas encaminadas a prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, se incluyen aquellas que contribuyan a mitigar el riesgo asociado con la amenaza del elemento interno. El Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASeP) de la OACI, reconoce la necesidad de examinar las medidas de seguridad relativas al personal, como parte de las acciones para aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos. Como complemento a la orientación técnica que es suministrada por la OACI sobre este tema, sería de gran ayuda para los Estados, disponer de diferentes alternativas de asistencia que les permitan desarrollar e implementar políticas y mecanismos de prevención ante las amenazas que representa el elemento interno.

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

- tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio, y
- solicitar al Consejo, diseñe y desarrolle actividades de asistencia a los Estados miembros (ejemplo: talleres, cursos, seminarios, paquetes de implementación [iPack] o cualquier otro mecanismo de asistencia técnica) que les permita desarrollar capacidades para la identificación, evaluación e implementación de medidas de mitigación sobre las amenazas del elemento interno en la aviación civil.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta Nota de Estudio se relaciona con los Objetivos Estratégicos de Seguridad y Facilitación
<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 — Seguridad de la Aviación Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) (Doc 10118) Declaración del Contexto Mundial de Riesgo para la Seguridad de la Aviación RCS (Doc. 10108).

¹ Versión en español proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de)

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los métodos tradicionales de seguridad de la aviación hacen hincapié en la gestión de los riesgos relacionados con los pasajeros y otros clientes de la aviación, como por ejemplo los consignatarios de carga, correo, etc. Pero se hace poco énfasis en la supervisión y mitigación de los riesgos de seguridad que presentan los empleados del sector. Una vez investigados los empleados de la aviación suelen recibir un estatus de "confianza" que les permite un acceso casi ilimitado a las infraestructuras, aeronaves, información y sistemas críticos de la aviación.

1.2 A lo largo del tiempo, diferentes casos han demostrado que el personal de aeropuertos, oficinas de gobiernos y aerolíneas utilizan su acceso y conocimiento de los procedimientos de seguridad de la aviación para cometer delitos e inclusive actos de interferencia ilícita. Dentro de estos incidentes se pueden encontrar: delincuencia común, crimen organizado, terrorismo, contrabando, violencia en el lugar de trabajo, trata de personas, amenazas cibernéticas, entre otros.

1.3 De acuerdo con las normas y métodos recomendados del Anexo 17, se requiere que los Estados contratantes desarrollen y pongan en práctica medidas de seguridad para impedir actos de interferencia ilícita en la aviación civil y resolver posibles vulnerabilidades. Dentro de estas medidas se pueden mencionar aquellas que contribuyan a mitigar el riesgo asociado a la amenaza del elemento interno, tales como verificaciones de antecedentes, procedimientos de selección, instrucción sobre conciencia de la seguridad e instrucción del personal que aplica controles de seguridad, entre otros.

2. ANÁLISIS

2.1 Como parte de las actividades diseñadas para los resultados prioritarios que se establecieron en el Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASeP) de la OACI, se reconoce la necesidad de examinar las medidas de seguridad relativas al personal, teniendo en cuenta el asesoramiento sobre riesgos y la orientación respecto de la amenaza interna, como parte de las acciones para aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos.

2.2 Asimismo, en el GASeP se propone que los Estados examinen la idoneidad de las medidas actuales para hacer frente a la amenaza interna, incluidas las verificaciones de antecedentes, las medidas físicas, la instrucción y mecanismos de notificación, y que de estos exámenes se incorporen medidas en los programas pertinentes de seguridad de la aviación de los Estados.

2.3 Los protocolos propuestos por la OACI para las evaluaciones de riesgos (Declaración del Contexto Mundial de Riesgo para la Seguridad de la Aviación / Doc. 10108), consideran la categoría de vulnerabilidad que plantean los elementos internos, recomendando que los Estados deberían proceder de manera similar al efectuar sus propias evaluaciones de riesgo para la seguridad.

2.4 Es importante que las vulnerabilidades que se vinculan con el elemento interno deban considerarse más graves, ya que dicho elemento tiene acceso a niveles de seguridad del sistema y cuenta con más oportunidades que los pasajeros u otro personal de lograr algún tipo de afectación de los mismos.

2.5 Como apéndice del Doc. 10108 (distribución limitada), se presenta orientación sobre las amenazas que representa el elemento interno, que abarca desde una propuesta para la evaluación de los riesgos de amenaza de los elementos internos y las medidas de atenuación sobre aquellas amenazas identificadas sobre estos elementos.

3. CONCLUSION

3.1 En referencia a la importancia que tienen para la seguridad de la aviación, se concluye como un factor importante para la seguridad de la aviación, que los Estados desarrollen e implementen mecanismos adecuados para una efectiva identificación, evaluación y mitigación de las posibles amenazas que puede representar el elemento interno. En apoyo a los Estados, la OACI debería diseñar y disponer de un conjunto de actividades o mecanismo de asistencia técnica, que les permita desarrollar capacidades en el tratamiento de las amenazas del elemento interno en las actividades de aviación civil.

— FIN —