



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC DGCA-C — NE/02  
18/09/15

Reunión of Directores General of Aviación Civil of Norteamérica, Centroamérica y Caribe y el  
Consejo of la OACI (NACC DGCA-C)  
Montego Bay, Jamaica, 13 of octubre of 2015

Cuestión 2 del  
Orden del Día:

**La Declaración de Puerto España y los Retos de seguridad operacional, navegación aérea y Seguridad de la Aviación/Facilitación en los Estados NAM/CAR**

## RIESGO DE CONSPIRADOR INTERNO EN LA AVIACIÓN CIVIL

(Presentada por Estados Unidos)

### RESUMEN EJECUTIVO

Pueden existir conspiradores internos dentro de casi toda organización, incluyendo las autoridades de aviación civil. Reconocer los diferentes riesgos, causas y motivaciones de un conspirador puede ayudar a mitigar el riesgo de un conspirador. Al estar más conscientes del riesgo de un conspirador interno, las de organizaciones aviación civil y otras autoridades adecuadas pueden reforzar la seguridad de la aviación en apoyo directo al Capítulo 4 del Anexo 17, de la Organización Internacional de Aviación Civil.

<b>Acción:</b>	Se proporcionan recomendaciones en el párrafo 4.
<i>Objetivos</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li></ul>
<i>Estratégicos:</i>	

## 1. Introducción

1.1 En diciembre de 2013, un empleado de aeropuerto con amplio conocimiento de las medidas de seguridad de la aviación en un aeropuerto de Wichita, Kansas, trató de detonar un vehículo lleno de explosivos en la plataforma. El empleado de aeropuerto había estudiado el diagrama, los patrones de vuelo y el volumen de pasajeros y se había radicalizado a través de actividad en internet vía *Inspire*, una publicación de al-Qaeda en la península arábiga. Un presunto grupo de contrabandistas de estupefacientes fue descubierto en un aeropuerto de Nueva Orleans, Luisiana que operó desde octubre de 2013 a junio de 2014. Los registros de las aerolíneas detallan cómo se transportaron siete paquetes al aeropuerto a través de la carga de la aerolínea y, en otros casos, los investigadores afirman que los traficantes de estupefacientes transportaron personalmente la droga en el equipaje de los pasajeros y pasaron las maletas a empleados de la aerolínea en los baños del aeropuerto. Estos ejemplos pueden definirse como conspiradores internos—un inspector de seguridad de la aviación, empleado, vendedor o contratista en un aeropuerto, capaz de utilizar su puesto de confianza, conocimiento y acceso para cometer un acto doloso, de displidencia, o de ignorancia.

1.2 Un conspirador no se restringe a un grupo o persona específico y puede ser producto de un sinnúmero de motivadores. Los factores personales que pueden motivar a un individuo pueden ir desde

la ideología, la codicia/necesidades financieras, la ira/venganza, la aventura y/o vulnerabilidad a soborno. Para ampliar el ejemplo inicial, un conspirador puede hallarse en los empleados de aeropuerto, contratistas, empleados de agencias de gobierno, plantillas de construcción/mantenimiento, compañías de limpieza, vendedores, personal de inspectores de seguridad de la aviación, agentes de la ley, el personal que manipula el equipaje, mecánicos de aeronaves, agentes de aerolíneas, y choferes de taxi/limusinas.

1.2 La Administración de Seguridad de la aviación del Transporte (TSA) ha buscado crear conciencia del riesgo de conspiradores y ha implantado esfuerzos significativos para educar a las partes interesadas sobre cómo mitigar el riesgo del conspirador. La TSA se ha enfocado en proporcionar talleres sobre el riesgo del conspirador en varios lugares a nivel nacional e internacional para identificar, evaluar, y mitigar el riesgo del conspirador.

## 2. Riesgo del conspirador

2.1 Hay muchos riesgos que plantean los conspiradores internos a un aeropuerto debido a su acceso único a áreas que de otra manera están restringidas. La prevalencia del riesgo del conspirador se basa en amenazas posibles del conspirador, que incluyen:

1. **Espionaje** es el uso del acceso del conspirador para obtener información confidencial para explotarla y que impacta la seguridad nacional de la aviación.
2. **Comprometer a la seguridad de la aviación** es el uso del acceso para invalidar o burlar las contramedidas de seguridad de la aviación, tales como contrabando y drogas.
3. **Sabotaje** es la destrucción intencional de equipo o material.
4. **Violencia en el lugar de trabajo** es el uso de violencia o amenazas que causan un riesgo a la salud y seguridad del personal y el público viajero.
5. **Terrorismo** es el uso del acceso para cometer o facilitar un acto de violencia como medio de trastornos o coerción para efectos políticos.
6. **Robo físico a la propiedad** es el uso del acceso del conspirador para robar artículos materiales, incluyendo las posesiones o el equipo de los viajeros.
7. **Robo de información** es el uso del acceso del conspirador para robar o explotar información.

2.2 El riesgo del conspirador es una combinación de vulnerabilidad y amenaza del conspirador; sin embargo, no son términos intercambiables. La vulnerabilidad es cuando hay brechas en un sistema que puede explotar un conspirador, v.gr. falta de verificación de antecedentes, control de acceso mediocre, etc. La amenaza del conspirador es cuando alguien tiene intención y/o capacidad de realizar algo que luego se desarrolla con los tres atributos de los conspiradores internos.

2.3 Los tres atributos principales de los conspiradores internos que pueden causar riesgo del conspirador son la ignorancia, la displicencia y el dolo. La ignorancia ocurre cuando hay falta de conciencia de las políticas y los procedimientos que crea riesgos. Esto prevalece particularmente cuando se trata con amenazas emergentes o con nuevos empleados. El personal que utiliza los medios sociales puede caer dentro de la categoría del conspirador ignorante al proporcionar información valiosa al público que puede explotarse para realizar un ataque. La displicencia ocurre con el enfoque negligente de los empleados a las políticas, los procedimientos, y la seguridad potencial de los riesgos de la aviación. Los conspiradores internos displicentes a menudo asumen que el comportamiento específico no tiene un impacto notable y que nadie está monitoreando su comportamiento. En este caso, el conspirador displicente no percibe que su comportamiento tenga un impacto en la organización y puede tener un enfoque poco cuidadoso a la seguridad potencial de los riesgos de aviación.

2.3 Los conspiradores internos dolosos son aquellos que de hecho pretenden causar daño y elaboran típicamente un plan por adelantado. Los conspiradores internos dolosos típicamente están motivados por un número limitado de factores tales como el dinero, la ideología, y/o la venganza. Al realizar un acto doloso, tratan de beneficiarse financiera o materialmente, o simplemente probar una idea, infligir daño o corregir los que perciben como una injusticia. Los conspiradores internos dolosos pueden ser susceptibles a la coerción, especialmente si las circunstancias personales los vuelve vulnerables. Un ejemplo podría ser un trabajador con dificultades financieras graves que ha sido identificado por una entidad externa y que quiere el acceso del conspirador al aeropuerto. Otro ejemplo podría ser un empleado de aeropuerto que un externo identifica a través del uso de chantaje con el objeto de utilizar el estatus del empleado conspirador para cometer un acto doloso.

2.4 Puede haber varios indicadores de comportamiento relacionados con los conspiradores internos dolosos. Es importante reconocer los signos potenciales que pueden incluir violaciones previas a la ley o una historia de problemas sociales o de salud mental. Otros indicadores más sutiles pueden incluir retrasos rutinarios, violaciones de procedimientos, y/o conflictos interpersonales con colegas. Es importante también estar consciente de los factores potenciales fuera del trabajo que ejercen estrés en los empleados tales como problemas financieros, personales, o legales.

2.5 Las contramedidas son esenciales para reducir el riesgo del conspirador y pueden incluir a personas, procesos y/o tecnología que ayuden a mitigar la amenaza. Una mayor consciencia de la aviación y responsabilizar a los empleados por los procedimientos son esenciales para mitigar el riesgo. El control de acceso, las políticas, los procedimientos, la instrucción, y las verificaciones iniciales y recurrentes del historial son parte de un enfoque en capas para ayudar a mitigar todo tipo de riesgo del conspirador. Estados Unidos utiliza un enfoque en capas con las verificaciones de historial, la investigación de antecedentes perpetua, y el uso de medidas aleatorias e impredecibles de la seguridad de la aviación. Esto está armonizado con las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17 que esbozan la importancia de las verificaciones de historial y el proceso de selección de los empleados, así como el uso de inspecciones y otros controles de seguridad de la aviación.

### **3. Conclusión**

3.1 Un conspirador – un inspector de seguridad de la aviación, empleado, vendedor, o contratista en un aeropuerto - es capaz de utilizar su posición de confianza y acceso para cometer un acto doloso, displicente o ignorante. Su acceso y conocimiento privilegiados de las vulnerabilidades permiten una mayor posibilidad de éxito si no existen políticas ni procedimientos para mitigar este riesgo. Para comprender cómo mitigar el riesgo del conspirador, es crítico comprender cómo puede un conspirador obtener acceso con intención de causar daño. El riesgo del conspirador tiene el potencial de existir dentro de cualquier organización, y es crítico reconocer los diversos riesgos, conductores, y motivaciones de un conspirador. Aumentar la conciencia y compartir las mejores prácticas permitirá mejor que los Estados encaren de manera más adecuada y eficaz las vulnerabilidades y mitiguen el riesgo del conspirador.

### **4. Recomendaciones**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a. reconocer que el riesgo del conspirador interno es un tema que deben atender las organizaciones de aviación civil, y
- b. alentar a los Estados dentro de la Región a compartir las mejores prácticas para mitigar este riesgo.