

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/A21-NE/05
CORRIGENDUM
17/11/14

XXI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de noviembre de 2014)

Cuestión 8 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión y Revocatoria

- *Proyectos de Decisión (Nuevos)*

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. La Resolución A16-11 sobre “*Métodos y procedimiento para la elaboración, puesta en vigencia, derogación o enmienda de las decisiones de la CLAC*”, entre otras cosas, establece que le corresponde al Comité Ejecutivo coordinar y dirigir el Programa de trabajo establecido por la Asamblea, con el apoyo de los grupos de trabajo o de expertos, cuando sea necesario.
2. La XX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Brasilia, Brasil, noviembre de 2012), aprobó el Plan Estratégico para el bienio 2013-2014, en el mismo que se detallaron las Macrotareas y tareas a desarrollar en materia de Transporte y política aérea, Gestión Aeroportuaria, Capacitación, Medio Ambiente, Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación/Facilitación.
3. Para el desarrollo de las tareas señaladas, el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) y el Grupo de Expertos en Asuntos de Seguridad de la Aviación y Facilitación (GRU/AVSEC/FAL/RG CLAC-OACI) mantuvieron cuatro reuniones el primero y dos el segundo, apoyados por la Secretaría y Grupos *ad hoc*. Como producto del trabajo desarrollado, se elaboraron varios proyectos de decisión:

Medidas propuestas a la Asamblea

4. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar los Proyectos de Decisión que se acompañan a la presente, de conformidad al siguiente detalle:
 - Proyecto de Resolución A21-05 “*Guía de coordinación entre la CLAC e IATA para la realización y entrega de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros*” (**Adjunto 1**)
 - Proyecto de Recomendación A21-06 “*Modelo de Programa Nacional de Seguridad de*

la Carga Aérea” (Adjunto 2)

- Proyecto de Recomendación A21-08 “*Marco para la adquisición, pruebas y despliegue del equipo de seguridad*” (**Adjunto 3**)
- Proyecto de Recomendación A21-10 “*Estandarización en el proceso de certificación de instructores en seguridad de la aviación (AVSEC) en la región*” (**Adjunto 4**)
- Proyecto de Recomendación A21-12 “*Estandarización de los procedimientos de revisión de pasajeros y sus equipajes de mano y un listado de objetos prohibidos*” (**Adjunto 5**)
- Proyecto de Resolución A21-07 “*Directrices de de Orientación Sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica*” (**Adjunto 6**)
- Proyecto de Recomendación A21-14 “*Líneas de orientación sobre Aviación Civil y Cambio Climático*” (**Adjunto 7**)

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A21-05

GUIA DE COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL - CLAC Y LA ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION), PARA LA REALIZACIÓN Y ENTREGA DE LOS ESTUDIOS SOBRE LA CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA ECONOMÍA DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que para la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil es vital cuantificar el aporte, impacto y contribución del transporte aéreo en el desarrollo económico y social de cada uno de sus Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, la tarea relacionada al seguimiento de los Estudios de Impacto económico del transporte aéreo en el PBI;

CONSIDERANDO que la IATA ha manifestado que es indispensable o es una responsabilidad por parte de los organismos locales de cada Estado la entrega de información fidedigna y actualizada para poder completar estos estudios para los países miembros de la CLAC; y,

CONSIDERANDO que el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA), en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la Directriz para disponer de un procedimiento de Coordinación y colaboración entre la CLAC y la IATA para los Estudios de Impacto económico del transporte aéreo en el PBI.

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar como Directriz de procedimiento para la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la IATA el documento que a continuación se detalla:

**GUIA DE COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE LA COMISIÓN
LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL - CLAC Y LA ASOCIACIÓN DEL
TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT
ASSOCIATION), PARA LA REALIZACIÓN Y ENTREGA DE LOS ESTUDIOS SOBRE LA
CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA ECONOMÍA DE LOS
ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**

MECANISMO DE APOYO

- La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil solicitará a los Estados la designación un punto de contacto en sus Administraciones al más alto nivel, para facilitar a la IATA la entrega de la información necesaria para la realización de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de la CLAC y, comunicará a IATA lo pertinente.
- La IATA proporcionará la Guía informativa para circular a los Estados en los formatos pre establecidos, que contenga la información que requiere recolectar por parte de Estados, Autoridades y Aerolíneas.

CRONOGRAMA ESTIMADO

La IATA realizará los 9 estudios faltantes durante el 2013 considerando que para la elaboración de los mismos se debe contar con los datos completos y no parciales además de obtener financiación adecuada, razón por la cual este plazo será cumplido por IATA si y solo si los estados se comprometen a entregar los datos necesarios dentro de los plazos requeridos.

COOPERACIÓN FINANCIERA NO REMBOLSABLE

En los eventos que IATA manifieste que presenta limitaciones de recursos financieros para contribuir con los Estudios Económicos, se informe a la CLAC para que adelante las gestiones pertinentes con los Estados involucrados, a fin de establecer posibles mecanismos de cooperación financiera para la asignación de recursos a IATA con el objeto de apoyar la financiación de los estudios.

ENTREGA DE LOS ESTUDIOS

1. Una vez concluidos los Estudios, la IATA se compromete a realizar entrega formal de los mismos a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC, para lo cual podrá invitar al Presidente y/o Secretario de la Comisión al acto de entrega a la Autoridad respectiva, y en este mismo escenario entregar oficialmente el referido estudio al Organismo regional.
2. En todo caso en el evento que la CLAC no participe en el acto de entrega señalado en el punto anterior, la IATA se compromete a remitir vía correo y de manera simultánea, el documento físico y la versión electrónica del mismo a la Comisión.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A21-06

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA CARGA

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, una tarea relacionada a elaborar un Modelo de “Programa Nacional de Seguridad de la Carga”

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en sus reuniones de trabajo desarrolló establecer una Directriz de Procedimiento para la elaboración de un “Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Carga”

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Adoptar como Directriz el Modelo de “Programa Nacional de Seguridad de la Carga” para los Estados miembros, de conformidad al texto que se acompaña:

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA

ÍNDICE

CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES

- A. OBJETIVO DEL PROGRAMA
- B. ALCANCE Y ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN
- C. AUTORIDAD DE APLICACIÓN
- D. DISTRIBUCIÓN Y RESERVA DE LA INFORMACIÓN
- E. VIGENCIA Y ENMIENDAS
- F. PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD PARA LA CARGA

CAPITULO II: DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

- A. GENERALIDADES
- B. DEFINICIONES
- C. SIGLAS Y ACRÓNIMOS

CAPITULO III: LEGISLACIÓN VIGENTE

- A. LEGISLACIÓN INTERNACIONAL
- B. LEGISLACIÓN NACIONAL

CAPITULO IV: ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

A. AUTORIDADES

- 1. AUTORIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
- 2. AUTORIDAD AERONÁUTICA - JEFE DE AEROPUERTO
- 3. ORGANISMOS PÚBLICOS
- 4. EXPLOTADOR DEL AEROPUERTO

B. CADENA DE SUMINISTRO

- 1. EXPEDIDOR RECONOCIDO
- 2. AGENTE ACREDITADO
- 3. TRANSPORTADOR TERRESTRE
- 4. EXPLOTADOR AÉREO
- 5. DEPÓSITO
- 6. PERMISIONARIO/ADMINISTRADOR POSTAL
- 7. EMPRESAS DE SEGURIDAD PRIVADA

CAPITULO V: REQUISITOS DE HABILITACIÓN Y REGISTRO DEL AGENTE ACREDITADO:

- A. PRESENTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN
- B. REQUISITOS PARA EL EXPEDIDOR RECONOCIDO
- C. PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN
- D. VIGENCIA DEL REGISTRO DE HABILITACIÓN

CAPITULO VI: SISTEMA DE AGENTE ACREDITADO Y EXPEDIDOR RECONOCIDO:

- A. GENERALIDADES
- B. ACEPTACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO
- C. REGISTRO DOCUMENTAL

CAPITULO VII: MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EXPLOTADORES AÉREOS NO INCLUIDOS EN EL SISTEMA DE AGENTE ACREDITADO:

- A. GENERALIDADES
- B. EXPLOTADOR AÉREO
- C. DEPÓSITO

CAPITULO VIII: INSPECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO:

- A. AUTORIDAD DE INSPECCIÓN Y REGISTRO
- B. PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN Y REGISTRO
- C. MEDIOS TÉCNICOS PARA LA INSPECCIÓN Y REGISTRO.
- D. INSPECCIONES Y REGISTRO ALEATORIOS
- E. CARGA DE TRANSBORDO.

CAPITULO IX: CATEGORÍAS ESPECIALES DE CARGA:

- A. PROCEDIMIENTOS ESPECIALES DE INSPECCIÓN
 - 1. CARGA DE VALOR ELEVADO
 - 2. CORREO DIPLOMÁTICO.
 - 3. ANIMALES VIVOS
 - 4. EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO
 - 5. MERCANCÍAS PELIGROSAS
 - 6. EXCEPCIONES A LA INSPECCIÓN

CAPITULO X: PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PARA EL ALMACENAMIENTO DE LA CARGA Y CORREO

- A. SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES
- B. CONTROL DE ACCESO
- C. ENTORNO SEGURO

CAPITULO XI: CAPACITACIÓN DEL PERSONAL

- A. SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN
- B. CAPACITACIÓN
- C. CERTIFICACIÓN

CAPITULO XII: NIVELES DE AMENAZA

- A. GENERALIDADES

CAPITULO XIII: EVALUACIÓN DE LA EFICACIA

- A. GENERALIDADES
- B. INSPECCIONES Y AUDITORIAS
- C. PRUEBAS DE SEGURIDAD
- D. ESTUDIOS DE SEGURIDAD
- E. INVESTIGACIONES DE SEGURIDAD
- F. EJERCICIOS

CAPITULO XIV: RÉGIMEN DE SANCIONES

LISTADO DE APÉNDICES:

- APÉNDICE 1: MODELOS DE DOCUMENTACIÓN EN LA CADENA DE SUMINISTRO**
- ANEXO I DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO**
- ANEXO II MANIFIESTO DE SEGURIDAD DEL ENVÍO**
- ANEXO III MODELO DE ACUERDO ENTRE UN EXPEDIDOR RECONOCIDO Y UN AGENTE ACREDITADO**

APÉNDICE 2: RÉGIMEN DE PROCEDIMIENTOS EN PUNTOS DE INSPECCIÓN DE CARGA Y CORREO (RESERVADO)

ANEXO I: FUNCIONES DEL PERSONAL DEL PUNTO DE INSPECCIÓN

APÉNDICE 3: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE EQUIPOS DE SEGURIDAD (RESERVADO)

APÉNDICE 4: REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA CARGA Y EL CORREO (RESERVADO)

APÉNDICE 5: REGLAMENTO DE ELABORACIÓN, PRESENTACIÓN, EVALUACIÓN Y APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD (RESERVADO)

ANEXO I: GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD DE LA CARGA (PSC)

APÉNDICE 6: MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA APLICABLES EN CADA NIVEL DE AMENAZA (RESERVADO)

CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES

A. OBJETIVO DEL PROGRAMA

1. El PNSCA tiene como objetivo el establecimiento del marco normativo, las medidas y procedimientos de seguridad apropiados, para salvaguardar el transporte de la carga y el correo por vía aérea contra actos de interferencia ilícita.
2. El PNSCA procura asegurar la adecuada aplicación de las normas y métodos recomendados contemplados en el Anexo 17 “Seguridad”; las normas de seguridad de aviación civil contempladas en otros Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil y demás normas jurídicas aplicables en el ámbito aeroportuario nacional, observando en la medida de lo posible, las previsiones y orientaciones contempladas en el “Manual de Seguridad para la protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita” (Documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI).
3. El presente programa establece los procedimientos de seguridad que deben aplicar los explotadores aéreos, agentes acreditados, expedidores reconocidos, administradores postales, explotadores de aeropuertos y cualquier otra entidad que intervenga en la cadena de suministro, a fin de proteger el transporte de carga y correo por vía aérea, de cualquier acto de interferencia ilícita, teniendo en cuenta la seguridad, regularidad y eficacia de los vuelos.
4. El propósito del programa consiste en establecer medidas de seguridad para evitar que se introduzcan por intermedio del transporte de carga y el correo por vía aérea, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

B. ALCANCE Y ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN

1. Las medidas de seguridad contempladas en el PNSCA son de cumplimiento obligatorio para todas las personas físicas y jurídicas -de carácter público o privado- que intervengan en las actividades relacionadas con la Cadena de Suministro, que incluye: la elaboración, envío, aceptación, clasificación, manipulación, almacenamiento, despacho, transporte terrestre y custodia de la carga y el correo que haya de transportarse a bordo de aeronaves de transporte aerocomercial.
2. Las prescripciones contenidas en este documento, se corresponden con las políticas generales establecidas por el PNSAC de [Indicar Nombre del Estado] para la consecución de operaciones aéreas y actividades aeroportuarias en un marco adecuado de seguridad.
3. Los preceptos de este programa deberán ser obligatoriamente observados para la protección de las operaciones de transporte aerocomercial efectuadas en los aeropuertos de [Indicar Nombre del Estado].

C. AUTORIDAD DE APLICACIÓN

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil es (Indicar el nombre de la organización), que constituye la autoridad de aplicación de la Convenio de CHICAGO de la OACI, (Ley N° xxxx), junto con el Anexo 17 “SEGURIDAD” y sus normas y métodos recomendados en todo lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, y de los tratados suscritos y ratificados por la Nación en la materia.

D. DISTRIBUCIÓN Y RESERVA DE LA INFORMACIÓN

1. El presente programa está compuesto por un cuerpo principal y apéndices complementarios. El cuerpo principal se encuentra constituido por información de carácter público y algunos de sus apéndices complementarios son de carácter RESERVADO.

2. El contenido del presente PNSCA y de sus eventuales modificaciones será comunicada a todas las personas responsables del cumplimiento de algún aspecto específico del mismo, mediante su publicación en el Boletín Oficial de cada Estado.

E. VIGENCIA Y ENMIENDAS

1. El presente documento podrá ser modificado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, en los supuestos indicados a continuación:

1.1 Cuando las modificaciones efectuadas al Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil ocasionen la consecuente necesidad de la introducción de cambios en el PNSCA.

1.2 Cuando con posterioridad a la promulgación del PNSCA resulte necesario introducir ajustes vinculados a modificaciones experimentadas por la normativa nacional y/o internacional aplicable en la materia.

1.3 Cuando como resultado de los controles de calidad de seguridad de la aviación aplicados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, y/o las evaluaciones efectuadas con posterioridad a un acto de interferencia ilícita registrado en el Estado Nacional, o en el extranjero, se considere necesario y/o conveniente la introducción de ajustes al PNSCA.

1.4 Cuando resulte necesario reflejar eventuales cambios registrados en relación a los organismos, instituciones y/o entidades involucradas en la aplicación de las medidas contempladas en el programa.

1.5 Los Planes de Seguridad para la Carga Aérea aprobados, tendrán una vigencia de VEINTICUATRO (24) meses a contar a partir de la fecha de su aprobación.

La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil podrá exigir modificaciones a un Programa de Seguridad aprobado cuando considere que existe una circunstancia que amerite de una acción inmediata y que se encuentre en estrecha relación con los Niveles de Amenaza, atento a que las mismas redundarán en una mayor eficiencia de las medidas de seguridad.

F. PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA

1. Los Programas de Seguridad para la Carga Aérea que presenten los Explotadores Aéreos, los Agentes Acreditados, Administradores Postales, Empresas de Seguridad Privada y Depósitos, para su evaluación y aprobación ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, deberán seguir el ordenamiento indicado en el Anexo I del Apéndice 5 del presente programa.

2. Los Explotadores Aéreos, Agentes Acreditados, Administradores Postales, Empresas de Seguridad Privada y Depósitos deberán presentar su Plan de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) para su evaluación y aprobación a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

3. El proceso de evaluación de los Programas de Seguridad para la Carga Aérea que presenten deberá llevarse a cabo de acuerdo a lo prescripto en el Apéndice 5 del PNSCA.

CAPÍTULO 2 – DEFINICIONES, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

A. GENERALIDADES

1. Las definiciones indicadas a continuación, constituyen un marco de referencia e interpretación común destinado a facilitar la comprensión y aplicación de los conceptos y directrices contemplados en el PNSCA.

2. Las mismas se han establecido sobre la base de una armonización de los términos empleados por la OACI, para la descripción de actos, actividades, medios, instalaciones, servicios, medidas y procedimientos y otros conceptos relativos a las operaciones aéreas, la planificación de aeródromos y la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, con aquellos consignados en el PNSAC de cada estado.

B. DEFINICIONES

Acto de interferencia ilícita: acto, o tentativa, destinada a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- Destrucción de una aeronave en servicio.
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, o en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales.
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o el medio ambiente.
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el equipaje, el personal de tierra y el público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Agente Acreditado: agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador de aeronave y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.

Agente de Carga: Organización comercial que brinda un servicio de asesoramiento, coordinación y organización de las operaciones del comercio internacional de mercaderías de terceros.

Alerta de bomba: Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o el descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

Amenaza: la cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico.

Área de preparación de cargas: Espacio que ha de utilizarse para la preparación de la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo para su transporte por vía aérea.

Artículos restringidos: Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones y el público.

Auditoría de seguridad: Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Autoridad de seguridad de la aviación competente: La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.

Aviso de bomba: Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

Cadena de suministro: sistema que incluye controles de seguridad aplicables a un determinado envío, desde el momento que es preparado por un expedidor hasta que llega al destinatario. Los componentes claves del sistema son los expedidores reconocidos, los agentes acreditados y los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial de pasajeros.

Carga: Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga Agrupada: Envío que incluye varios paquetes remitidos por mas de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular.

Carga reconocida: Envío de un expedidor reconocido o agente acreditado, el cual ha sido sometido a controles de seguridad apropiados, recibida en condiciones seguras y protegida del acceso no autorizado desde que ha sido tomada bajo custodia de la compañía.

Carga no reconocida: Envío recibido de un Agente no acreditado, al que se le deberán aplicar los controles de seguridad adecuados, y protegerla del acceso no autorizado, a fin de transformarla en carga reconocida, y así pueda ser transportados con seguridad por vía aérea.

Carga o correo de alto riesgo: La carga o el correo presentado por un entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerara de alto riesgo si, además, se cumple uno de los siguientes criterios:

- a). hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil, o
- b) la carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha, o
- c) la naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado, al respecto.

Carga y correo de transbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquella en la llegaron.

Certificación: Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

COMAIL: Abreviatura de correo de una empresa aérea enviado dentro de su red de estaciones.

COMAT: Abreviatura de materiales de una empresa aérea enviados dentro de su red de estaciones.

Control de seguridad: medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Correo: Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Declaración de seguridad de la carga: Documento escrito mediante el cual el expedidor del envío reconoce la carga y declara ser responsable sobre la seguridad de la misma ante la entidad a la cual hace entrega en la cadena de suministro.

Depositario: Persona, Organismo Público o Empresa Privada que recibe o almacena una carga hasta su transporte por vía aérea, en cumplimiento con la normativa vigente, adoptando medidas de seguridad a efectos de evitar que se introduzca elementos o sustancias que puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación.

Ejercicio de seguridad: Un ejercicio de seguridad general es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que el plan de contingencia es adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias.

Un ejercicio de seguridad parcial es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de cada dependencia participante y los componentes del plan de contingencia, tales como el sistema de comunicaciones, son adecuados.

Entorno seguro: Área de aceptación, preparación, manipulación y almacenamiento de cargas y/o correo, donde se aplican procedimientos de seguridad apropiados establecidos por la autoridad competente, tendientes a evitar que se introduzca elementos que puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación.

Equipaje no acompañado: equipaje que se transporta como carga en una aeronave en la cual no viaja la persona a la cual pertenece.

Equipo de detección de trazas: Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaz de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma la presencia de materiales explosivos en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

Equipo de seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Estudio de seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Facilitación: La gestión eficiente de un proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

Expedidor: persona que origina el envío de las mercancías, las prepara para su transporte y/o las identifica como carga aérea.

Expedidor Reconocido: es aquel expedidor que mantiene relaciones comerciales con un Agente Acreditado; que establece, aplica y mantiene medidas y procedimientos de seguridad, en base a criterios acordados exigidos o aceptados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

Explotador de aeronave: Persona, organismo o empresa que utiliza legítimamente por cuenta propia una aeronave, aún sin fines de lucro.

Inspección: La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Nota: Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones.

Inspección de seguridad: Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

Investigación de seguridad: Investigación de un acto o tentativa de acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o de un caso supuesto o sospechado de incumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil de un Estado u otros requisitos impuestos por las leyes o los reglamentos relacionados con la seguridad de la aviación civil.

Manifiesto de Seguridad del Envío: Es el documento firmado por el expedidor reconocido o agente acreditado certificando que el/los envío/s a que se refiere el documento es considerado carga reconocida.

Mercancías peligrosas: Todo artículo o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas comprendidas en las Instrucciones Técnicas de la OACI, o que hayan sido clasificadas conforme a tales Instrucciones.

Nivel de amenaza: conceptualización efectuada por la autoridad nacional competente en seguridad de la aviación civil frente a situaciones de riesgo predeterminadas, a los efectos de establecer y aplicar medidas de prevención adecuadas para evitar la comisión de actos de interferencia ilícita.

Operación de transporte aéreo comercial: Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Nota: Para los fines de este manual se empleará la expresión “explotador de aeronaves” en vez de “explotador de transporte aéreo comercial”.

Permisos: Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otros documentos expedidos a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. También se expiden y usan permisos para vehículos para fines similares y permitir el acceso de vehículos. Algunas veces, los permisos se denominan tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.

Plan de Seguridad de la Carga (PSC): Documento escrito que contiene y describe el conjunto de medidas y procedimientos de seguridad adoptadas para asegurar que la carga y el correo se someten a controles de seguridad apropiados, previo a su transporte por vía aérea.

Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea (PNSCA): Conjunto de normas, métodos y procedimientos de seguridad adoptados por el Estado para asegurarse que la carga y el correo se someten a controles de seguridad apropiados, para su transporte a bordo de aeronaves de transporte aerocomercial.

Proyección de imágenes de amenaza (TIP): Soporte lógico aprobado por la autoridad competente que puede instalarse en algunas máquinas de rayos X. El programa proyecta imágenes virtuales de objetos amenazantes (por ejemplo, pistolas, cuchillos, artefactos explosivos improvisados) en la imagen de rayos X de un bolso real que se está examinando o imágenes virtuales completas de bolsos que contienen objetos amenazantes y provee información inmediata a los operadores de la máquina de rayos X respecto a la capacidad de éstos para detectar dichas imágenes.

Prueba de seguridad: Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

Punto de Inspección de carga y correo: lugar donde se aplican controles de seguridad con medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar en los envíos de carga y correo transportados por vía aérea, armas, explosivos u otros artículos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Registro de seguridad de personas y equipaje / carga / correo: control manual realizado para la detección de armas, explosivos u otros artículos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita

Riesgo: La probabilidad de que se produzca con éxito un ataque contra un objetivo.

Sector de carga: el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados a la manipulación, transferencia y/o depósito de cargas y mercancías que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje facturado.

Sector de correo: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al despacho y/o depósito de correspondencia y a la prestación de otros servicios postales.

Sistema de detección de explosivos (EDS): Sistema o combinación de diferentes técnicas con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

Terminal de Carga: Conjunto de áreas del aeropuerto específicamente delimitadas para la recepción, guarda, almacenamiento, control, movimiento y entrega de cargas, encomiendas de mensajerías y por expreso, y el correo a transportar por vía aérea.

Transportador: Persona física o jurídica que realiza servicios de traslado de cargas, encomiendas de mensajerías y por expreso y el correo.

Verificación de antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal o criminal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Vulnerabilidad: Las características de un objetivo que pudieran ser explotadas en un ataque, o la facilidad con que se puede atacar un objetivo.

Zona de seguridad restringida: Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

C. SIGLAS Y ACRÓNIMOS

Los acrónimos empleados en este Programa tienen el siguiente significado:

PNSAC	PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
PNSCA	PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA
PNCCSAC	PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
PNISAC	PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
PSC	PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA
OACI	ORGANIZACIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
AAC	AUTORIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
ASCSAV	AUTORIDAD DE SEGURIDAD COMPETENTE DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
DGAC	DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

CAPITULO III: LEGISLACIÓN VIGENTE

A. LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

La República de (indicar el nombre del Estado) como Estado Contrante de la OACI (Organización Civil Internacional), y signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional (CHICAGO, 1944), ratificado por Ley N° (precisar), ha asumido la obligación de garantizar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados incluidos en el Anexo 17 “SEGURIDAD”, como así también toda otra norma relativa a la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

1. ANEXO 17 “SEGURIDAD” 4.6 MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTÍCULOS – (Actualizado y conciliado con el proyecto de Enmienda 13 del Anexo 17 de OACI.-)

4.6.1 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.

4.6.2 Cada Estado contratante establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, que incluya la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo.

4.6.3 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

4.6.3 (bis) Cada Estado contratante se asegurará de que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo del alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.

4.6.4 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado o una entidad que este aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.

4.6.5 Cada Estado contratante asegurará que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales de pasajeros se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave.

4.6.6 Cada Estado contratante asegurará que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas sean objeto de controles de seguridad apropiados, que pueden incluir la inspección.

4.6.7 Cada Estado contratante asegurará de que la carga y el correo que haya sido objeto de confirmación y demostración disponga de un estatus de seguridad que los acompañara, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministros segura.

4.6.8. Cada Estado contratante asegurará de que la carga y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio.

4.6.9. Método Recomendado – Cada Estado debería establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y correo de transbordo que entren en su territorio hayan pasado por los controles apropiados.

LEGISLACIÓN NACIONAL

1. El marco jurídico nacional adoptado por (indicar nombre del Estado) miembro para la protección de la seguridad de la carga aérea y el correo contra los actos de interferencia ilícita, estará integrado por las normas mencionadas a continuación:

- ❖ El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)
- ❖ El Programa Nacional de Seguridad para la Carga Aérea (PNSCA)
- ❖ El Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC).
- ❖ El Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC)
- ❖ El Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA).
- ❖ Reglamentos, circulares y demás normas complementarias.

2. La legislación precedentemente individualizada debería identificar la autoridad competente del Estado designada responsable de la seguridad de la aviación y asignarle poderes y facultades legales apropiadas para hacer cumplir las normas, reglamentos y procedimientos de seguridad de la aviación.

CAPITULO IV: ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

A. AUTORIDADES

1. AUTORIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1.1 Cada estado miembro deberá identificar [Nombre de la Organización] a la Autoridad de Aplicación del Anexo 17 al Convenio de Chicago, de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) designada.

1.2 Cada estado miembro deberá dotar a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil de atribuciones suficientes para desarrollar la política nacional en seguridad de la aviación civil.

2. AUTORIDAD AERONÁUTICA - JEFE DE AERÓDROMO

2.1 Sus responsabilidades específicas en materia de seguridad de la carga y correo son:

2.1.1 Asegurar que su personal observe las medidas de seguridad contempladas en el PNSCA y las normas complementarias de seguridad de la aviación civil establecidas.

2.1.2 Aplicar toda medida de seguridad contribuyente al cumplimiento de los objetivos de los PNSCA de los aeropuertos sujetos a su jurisdicción.

3. ORGANISMOS PÚBLICOS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO

3.1 Los organismos e instituciones públicas tales como Servicio Nacional de Aduana, Autoridad de Controles Fitosanitario, y otros, que desarrollan actividades en el ámbito aeroportuario deberán:

3.1.1 Observar y hacer observar a su personal, las medidas de seguridad contempladas en el PNSCA del aeropuerto en que desarrollan sus actividades y las respectivas normas complementarias.

3.1.2 Asegurar la aplicación de medidas de control y registro de accesos a sus instalaciones que posean puntos de vinculación entre la parte pública y la zona de seguridad restringida del aeropuerto.

3.1.3 Trabajar en forma coordinada con las autoridades de seguridad aeroportuaria, estableciendo mecanismo de comunicación y alertas.

3.1.4 Participar en los comités de seguridad de los aeropuertos.

4. EXPLOTADOR DEL AEROPUERTO

4.1 Sus responsabilidades específicas en materia de seguridad de la carga y el correo son:

4.1.1 Asegurar que su personal observe las medidas seguridad contempladas en el PNSCA y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.

4.1.2 Incorporar al Plan de Seguridad de Explotador de Aeropuerto las medidas y procedimientos adoptados por la empresa para la protección de las operaciones desarrolladas, en concordancia con las prescripciones contempladas en el PNSCA.

4.1.3 Aplicar toda medida de seguridad contribuyente al cumplimiento de los objetivos de los PNSCA de los aeropuertos sujetos a su explotación.

4.1.4. Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.

4.1.5 Disponer de una instalación adecuada para almacenar mercancías peligrosas rechazadas para el embarque, para que se mantenga en forma provisoria, por si se requiere peritajes, verificaciones y devoluciones, por parte de seguridad aeroportuaria.

B. CADENA DE SUMINISTRO

1. EXPEDIDOR RECONOCIDO

1.1 Sus responsabilidades específicas en materia de seguridad de la carga y el correo incluyen, a título meramente enunciativo:

1.1.1 Consignar/Registrar su identidad y dirección ante un agente acreditado, así como los datos del personal autorizado para realizar entregas en su nombre.

1.1.2 Identificar los envíos como carga aérea y/o correo.

1.1.3 Declarar que los envíos los preparan miembros del personal fiables en locales seguros;

1.1.4 Declarar que los envíos están protegidos contra manipulación indebida durante las operaciones de preparación, almacenamiento y transporte de las cuales es responsable;

1.1.5 Declarar su aceptación de que el embalaje y el contenido de todo envío puede ser examinado por razones de seguridad;

1.1.6 Certificar por escrito que, a su leal saber y entender, el envío no contiene artículos restringidos ni sustancias o artefactos peligrosos.

1.1.7 Proteger los envíos contra interferencias no autorizadas durante la preparación, almacenamiento y transporte de los mismos.

1.1.8 Proporcionar una descripción completa del contenido del envío, por medio de la entrega al agente acreditado de una Declaración de Seguridad del Envío, según modelo adjunto como Anexo I al Apéndice N° 1 del presente PNSCA.

1.1.9 Asegurar que los agentes y/o terceros Responder por los agentes y/o terceros por ellos contratados acerca de las medidas que deberán ser implementadas.

1.1.10 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga sean llevadas a cabo por personal capacitado de acuerdo a lo prescrito en el Capítulo XII Capacitación del PNSCA.

1.1.11 Requerir y verificar que su personal respete las medidas seguridad contempladas en el presente programa y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.

1.1.12 Aplicar las medidas adecuadas para la protección de las instalaciones de la empresa y controles de acceso a dichas instalaciones.

1.1.13 Capacitar a su personal en materias de seguridad de la carga aérea, correo y mercancías peligrosas

2. AGENTE ACREDITADO

2.1 Las responsabilidades específicas del agente acreditado en materia de seguridad de la carga y el correo incluyen, a título meramente enunciativo:

2.1.1 Solicitar ante la Autoridad Competente la Habilitación y Registro como Agente Acreditado de carga y correo.

2.1.2 Elaborar, aplicar, mantener actualizado y someter a la aprobación de la Autoridad Competente, un Plan de Seguridad de la Carga (PSC) que describa el conjunto de medidas y procedimientos de seguridad adoptadas para asegurar que la carga y el correo se someten a controles de seguridad apropiados, previo a su transporte por vía aérea, en concordancia con las prescripciones contempladas en el PNSCA.

2.1.3 Exigir a cada Expedidor de carga y/o correo, como condición necesaria para ser considerado Expedidor Reconocido, que cumpla con las responsabilidades asignadas en el presente programa.

2.1.4 Mantener un registro actualizado de los expedidores reconocidos y de la/s persona/s autorizada/s para realizar la entrega de los envíos.

2.1.5 Asegurar que cada Expedidor Reconocido proporcione una Declaración de Seguridad del Envío, según modelo adjunto como anexo I al Apéndice N° 1 del presente PNSCA.

- 2.1.6 Proteger el envío recibido, frente a cualquier interferencia ilícita mientras el mismo se encuentre bajo su custodia, especialmente después que ha sido aceptado y clasificado como “carga reconocida”.
- 2.1.7 Someter los envíos de “carga reconocida” a verificaciones aleatorias para comprobar que su contenido se corresponda al declarado en la documentación que la acompaña.
- 2.1.8 Someter los envíos de carga provenientes de Expedidores No Reconocidos a inspección por medios técnicos y aplicar los controles de seguridad expuestos en el presente programa.
- 2.1.9 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga sean llevadas a cabo por personal capacitado de acuerdo a lo prescrito en el Capítulo XI “Capacitación” del presente programa.
- 2.1.10 Designar e identificar ante la Autoridad Competente, a las personas responsables de la implantación, aplicación y supervisión de los controles de seguridad obligatorios para la carga y el correo.
- 2.1.11 Observar las medidas y procedimientos de seguridad previstos en los aeropuertos en que desarrollen sus operaciones.
- 2.1.12 Aplicar las medidas adecuadas para la protección de las instalaciones de la empresa y controles de acceso a dichas instalaciones
- 2.1.13 Adoptar las medidas de seguridad establecidas en el presente programa ante el eventual incremento del nivel de amenaza, de acuerdo a lo prescrito en el Capítulo XIII del PNSCA.
- 2.1.14 Responder por los agentes y/o terceros por ellos contratados acerca de las medidas que deberán ser implementadas.
- 2.1.15 Conservar una copia del Plan de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) aprobado, la que deberá ser puesta a disposición de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil en caso de ser solicitada.
- 2.1.16 Observar cualquier otra medida que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere necesaria para el adecuado cumplimiento de los objetivos del PNSCA.
- 2.1.17 Requerir y verificar que su personal respete las medidas seguridad contempladas en el PNSCA y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.
- 2.1.18 Elaborar un programa de capacitación, que verificando que su personal sea capacitado en materias de seguridad de la carga y mercancías peligrosas
- 2.1.19 Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.
- 2.1.20 Entregar la carga con una declaración de responsabilidad y seguridad donde manifieste que esta ha sido sometida procedimientos de seguridad, tales como inspección, control en la aceptación, protección y vigilancia en la custodia y transporte

2.2. El Agente acreditado y los procedimientos de inspección

- 2.2.1 El Agente Acreditado deberá cumplir con las condiciones establecidas para la inspección de la carga y el correo descriptas en los siguientes Apéndices:
- 2.2.2 “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.
- 2.2.3 “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.
- 2.2.4 “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

3. TRANSPORTADOR TERRESTRE.

- 3.1 El Expedidor Conocido / Reconocido o el Agente Acreditado será responsable que el Transporte Terrestre, propio o contratado, destinado al transporte carga y correo a embarcar por vía aérea; cumpla con los requisitos de seguridad necesarios para satisfacer las exigencias emanadas del PNSCA.

3.2 Para el traslado por vehículos de transporte terrestre fuera del ámbito aeroportuario de la carga y el correo a transportar por vía aérea, los Expedidores Conocidos y los Agentes Acreditados deben aplicar las medidas que a continuación se enuncian:

3.2.1 Asegurar que la carga y correo sean transportadas exclusivamente en vehículos cerrados y precintados o en caso contrario custodiados; y cumplir con todos los requisitos legales exigidos para el desarrollo de la actividad.

3.2.2 Determinar en su Programa de Seguridad, los procedimientos para que el traslado por vehículos se desarrolle manteniendo condiciones de seguridad apropiadas.

3.2.3 Aplicar medidas de seguridad apropiadas para impedir el transporte de cualquier tipo de carga y correo con un embalaje dañado y/o con signos de violación.

3.2.4 Asegurar que los conductores de los vehículos de transporte terrestre cuenten con una credencial habilitante para su ingreso al sector de descarga de la Terminal de Cargas de un Aeropuerto.

3.3 Inspeccionar el compartimento de carga del vehículo de transporte terrestre previo a inicio de la operaciones de estiba de la mercancía, manteniéndose vigilado hasta tanto el envío se encuentre completamente cargado en el vehículo.

4. EXPLOTADOR AÉREO.

4.1 Las responsabilidades del explotador de aeronaves en materia de seguridad de la carga y el correo, consistirán en:

4.1.1 Elaborar y mantener actualizado su Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) que determine las medidas y procedimientos adoptados por la empresa para la protección de las operaciones desarrolladas, en concordancia con las prescripciones contempladas en el PNSCA

4.1.2 Someter el Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) a la aprobación de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

4.1.3 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga sean llevadas a cabo por personal capacitado de acuerdo a lo prescripto en el Capítulo XII del presente programa.

4.1.5 Requerir y verificar que su personal respete las medidas seguridad contempladas en el presente programa.

4.1.6 Proteger el envío que provenga de un agente acreditado frente a cualquier interferencia ilícita mientras el mismo se encuentre bajo su custodia, especialmente después que ha sido clasificado como "carga reconocida".

4.1.7 Proteger el envío de intervenciones no autorizadas desde el punto donde se aplica la inspección hasta el momento en que sean cargados en una aeronave.

4.1.8 Garantizar que la carga y el correo estibado a bordo de la aeronave haya sido registrado en el manifiesto correspondiente al vuelo en cuestión.

4.1.9 Someter los envíos de "carga reconocida" a registros aleatorios para comprobar que su contenido se corresponda al declarado en la documentación acompañante.

4.1.10 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga las lleve a cabo personal adecuadamente capacitado de acuerdo a lo prescripto en el presente programa.

4.1.11 Designar e identificar ante la Autoridad Competente a las personas responsables de la implantación, aplicación y supervisión de los controles de seguridad obligatorios para la carga y el correo.

4.1.12 Asegurar que los agentes y/o terceros contratados apliquen las medidas las medidas y procedimientos de seguridad expuestos e n el presente programa.

4.1.13 Someter a la carga y correo que no provenga de un Agente Acreditado a inspección y registro y demás controles de seguridad expuestos en el presente programa.

4.1.14 Elaborar un programa de capacitación, que verificando que su personal sea capacitado en materias de seguridad de la carga y mercancías peligrosas

4.1.15 Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.

4.1.14 El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial deberá cumplir con las condiciones establecidas para la inspección de la carga y el correo descritas en los siguientes Apéndices:

a) “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.

b) “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.

c) “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

4.1.15 Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial que opten por solicitar su Habilitación y Registro como Agente Acreditado, deberán seguir las indicaciones prescriptas en el Capítulo VI y cumplir con las responsabilidades de un agente acreditado, enumeradas en el presente programa.

5. DEPÓSITO, BODEGA Y/O CONSOLIDADORES DE CARGA

5.1 Las responsabilidades específicas de la persona física o jurídica, pública o privada habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Depósito, incluyen a título meramente enunciativo:

5.1.1 Requerir y verificar que su personal respete las medidas seguridad contempladas en el PNSCA y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.

5.1.2 Proteger

mediante controles de accesos y vigilancia los envíos, luego de su recepción, frente a cualquier interferencia ilícita mientras el mismo se encuentre bajo su custodia, especialmente después que ha sido clasificado como “carga reconocida”.

5.1.3 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga las lleve a cabo personal capacitado de acuerdo a lo prescripto en el Capítulo XII del presente programa.

5.1.4 Designar e identificar ante la Autoridad Competente, a las personas responsables de la implantación, aplicación y supervisión de los controles de seguridad aplicados a la carga.

5.1.5 Presentar para su aprobación ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil un Programa de Seguridad para la Carga Aérea que contenga las medidas y procedimientos de seguridad previstos en el presente programa.

5.1.6 Asegurar la aplicación de controles de seguridad apropiados en los accesos a las instalaciones de la empresa que posean puntos de vinculación entre la parte pública y la zona de seguridad restringida del aeropuerto.

5.1.7 Facilitar a los explotadores aéreos espacios suficientes en sus instalaciones para aplicar inspección por medios técnicos a la carga transportada por vía aérea.

5.1.8 Adoptar las medidas de seguridad establecidas en el presente programa ante el eventual incremento del nivel de amenaza, de acuerdo a lo prescripto en el Capítulo XIII del PNSCA.

5.1.9 Elaborar un programa de capacitación, que verificando que su personal sea capacitado en materias de seguridad de la carga y mercancías peligrosas

5.1.10 Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.

6. PERMISIONARIO/ADMINISTRADOR POSTAL

6.1 Sus responsabilidades específicas en materia de seguridad del correo, consistirá en:

6.1.1 Asegurar que su personal observe las medidas seguridad contempladas en el PNSCA y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.

6.1.2 Elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) escrito que describa en detalle las medidas y procedimientos adoptados para el cumplimiento de las tareas de seguridad de su responsabilidad establecidas en el presente programa.

6.1.3 El programa de seguridad deberá ser presentado ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para su evaluación y aprobación.

6.1.4 Incorporar al Programa de Seguridad las medidas y procedimientos adoptados por la empresa para la protección de sus operaciones en concordancia con las prescripciones contempladas en el PNSCA.

6.1.5 Aplicar toda medida de seguridad contribuyente al cumplimiento de los objetivos de los PNSCA de los aeropuertos en donde desarrolla sus actividades comerciales.

6.1.6 Someter a inspección y registro al correo que no provenga de un Agente Acreditado y Expedidor Reconocido de acuerdo a los procedimientos establecidos en el presente programa.

7. EMPRESAS DE SEGURIDAD PRIVADA.

7.1 Las empresas prestadoras de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario, deberán:

7.1.1 Asegurar que su personal observe las medidas de seguridad contempladas en el PNSCA y las normas complementarias de seguridad de la aviación civil establecidas por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

7.1.2 Elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad para la Carga Aérea escrito que describa en detalle las medidas y procedimientos adoptados para el cumplimiento de las tareas de seguridad de su responsabilidad establecidas en el presente programa.

7.1.3 El programa de seguridad de estas empresas deberá ser presentado ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para su evaluación y aprobación.

7.1.4 Ejecutar las tareas de seguridad inherentes a su ámbito de responsabilidad en las instalaciones aeroportuarias y aeronaves pertenecientes al explotador, prestador de servicio aeroportuario y/o permisionario, por el cual fuera contratado.

7.1.5 Asegurar la adopción de los recaudos necesarios para la intensificación de las medidas de su responsabilidad que resulten necesarias para responder ante el eventual incremento de la amenaza.

7.1.6 Elaborar un programa de capacitación, que verificando que su personal sea capacitado en materias de seguridad de la carga y mercancías peligrosas

7.1.7 Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.

CAPÍTULO V – REQUISITOS DE HABILITACIÓN Y REGISTRO DEL AGENTE ACREDITADO

A. PRESENTACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

1. Toda persona física o jurídica, pública o privada que realice operaciones comerciales con el transporte aerocomercial y solicite que sus medidas y controles de seguridad sobre la carga y el correo sean validados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, deberá presentar una “Solicitud de Habilitación y Registro del Agente Acreditado” ante (indicar el organismo y/dependencia designado) por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil a los fines de iniciar el trámite de aceptación para ser reconocido como Agente Acreditado.
2. La Solicitud de Habilitación y Registro del Agente Acreditado” deberá contener:
 - ❖ Nombre o denominación comercial, Razón Social y datos comerciales.
 - ❖ Datos filiatorios de los integrantes de la razón social, personal directivo y responsable de la seguridad.
 - ❖ Número de personas empleadas por la empresa.
 - ❖ Volumen promedio de carga transportada mensualmente.
 - ❖ Descripción del tipo de mercancía que transporta habitualmente.
 - ❖ Planos del sitio utilizado para el almacenamiento de la carga
 - ❖ Descripción de las medidas de seguridad aplicadas por la empresa.
 - ❖ Nombre de las líneas aéreas con las que habitualmente mantiene relaciones comerciales.
 - ❖ Empresa de seguridad privada contratada para la prestación de servicios.
 - ❖ Registro de los Expedidores Reconocidos por la Empresa.
3. La solicitud de habilitación y registro, deberá adjuntar constancia de:
 - ❖ Estatuto de la Razón Social de la empresa
 - ❖ Poder general facultando para actuar en nombre de la razón social.
 - ❖ Habilitación Municipal, Provincial o Nacional según corresponda.
 - ❖ Inscripción ante organismos tributarios nacionales.
 - ❖ Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) del Agente Acreditado aprobado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
 - ❖ El personal de los agentes acreditados que cuente con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringida, que se encuentre en contacto con la carga aérea en cualquier parte de la cadena de suministros, incluido el medio terrestre, que cumple funciones de protección, verificación, e inspección de la carga aérea, deberá presentar un certificado de antecedentes penales y criminales como requisito previo al inicio del desempeño de sus funciones y previo a la obtención de los permisos aeroportuarios permanentes de seguridad necesarios para el desempeño la misma.

B. REQUISITOS PARA EL EXPEDIDOR RECONOCIDO

1. El Agente Acreditado deberá exigir el cumplimiento de los siguientes requisitos para registrar a un Expedidor como Expedidor Reconocido:
 - ❖ Razón Social y datos comerciales.
 - ❖ Integrantes de la razón social, del personal directivo y del responsable de la seguridad.
 - ❖ Datos comerciales de los agentes autorizados a hacer entregas en su nombre;
 - ❖ Declarar que los envíos fueron protegidos contra manipulación indebida durante las operaciones de preparación, almacenamiento y transporte de las cuales es responsable;
 - ❖ Declarar que los envíos puedan ser examinados por razones de seguridad;
 - ❖ Certificar por escrito que el envío no contiene artículos restringidos ni sustancias o artefactos peligrosos.
 - ❖ El personal de los expedidores reconocidos que cuente con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringida, que se encuentre en contacto con la carga aérea en cualquier parte de la cadena de suministros, incluido el medio terrestre, que cumple funciones de protección,

verificación, e inspección de la carga aérea, deberá presentar un certificado de antecedentes penales y criminales como requisito previo al inicio del desempeño de sus funciones y previo a la obtención de los permisos aeroportuarios permanentes de seguridad necesarios para el desempeño la misma.

C. PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN

1. La aprobación de la Solicitud de Habilitación y Registro tramitara por expediente administrativo y tendrá lugar en caso de que:

1.1 Se cumpla satisfactoriamente con los requerimientos efectuados, se promoverán las acciones pertinentes para impulsar la continuidad del trámite y procederá a notificar por escrito a la persona física o jurídica que corresponda, de su efectiva Habilitación y Registro como Agente Acreditado.

1.2 Se constataran observaciones, se notificará por escrito a la persona física o jurídica que corresponda y se requerirá la presentación de la documentación adicional que considere necesaria para su efectiva Habilitación y Registro.

2. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil notificará por escrito a la persona física o jurídica que corresponda el rechazo a su Solicitud de Habilitación y Registro, exponiendo las razones por las cuales es rechazada.

3. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil verificará por medio de una inspección que las instalaciones, edificios, locales, vehículos de transporte, medidas de seguridad, procedimientos aplicados y todo aquello que considere pertinente, se corresponda con los datos consignados en la Solicitud de Habilitación y Registro.

4. La Habilitación y Registro de un Agente Acreditado de carga tendrá una vigencia de 2 (DOS) años, a partir del momento de recibida la notificación y se efectuara. mediante un certificado de que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación “Agente Acreditado” (vigencia de dos (02) años. (ANEXO IV)

5. Aquella persona física o jurídica que haya sido notificada de su habilitación y registro como agente acreditado, dispondrá de un máximo de TREINTA (30) días hábiles, contados a partir de la fecha de notificación de la medida adoptada por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación, para la presentación de un Plan de Seguridad para la Carga Aérea (PSC).

D. VIGENCIA DEL REGISTRO DE HABILITACIÓN

1. Una vez transcurridos los DOS (2) años de vigencia de la acreditación como agente, las personas físicas o jurídicas involucradas en la operatoria, deberán remitir a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil la actualización del PSC como condición para renovar su registro como agente acreditado.

2. En el caso de existir discrepancias entre los procedimientos aplicados por un agente acreditado de carga y los exigidos por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, no se otorgará la renovación hasta tanto no se resuelvan.

3. Cualquier modificación sobre los datos consignados en la solicitud de habilitación y registro del agente acreditado, deberá incorporarse en la actualización del PSC presentado por el Agente Acreditado.

4. La Autoridad Competente de seguridad de la Aviación, en caso de incumplimiento de la normativa vigente, podrá determinar la suspensión transitoria o cancelación definitiva de la acreditación otorgada a un Agente de Carga.

CAPÍTULO VI: SISTEMA DE AGENTE ACREDITADO Y EXPEDIDOR RECONOCIDO.

A. GENERALIDADES

1. La Autoridad competente en Seguridad de la Aviación [Indicar Organismo de cada Estado], debe exigir que el Sistema de Agente Acreditado obligue a quienes participen en la Cadena de Suministro de la Carga Aérea a responder por la seguridad de todos los envíos. Tal sistema debería consistir en:

1.1 Medidas de seguridad y procedimientos de operación específicos que definan las funciones y responsabilidades de los Agentes Acreditados (Plan de Seguridad para la Carga Aérea PSC);

1.2 Procedimientos de fiscalización para asegurar que antes de ser aprobados como Agentes Acreditados, las organizaciones solicitantes hayan sido inspeccionadas por la autoridad competente para confirmar que:

1.2.1 Los edificios, locales, instalaciones y vehículos de transporte que participan en el procesamiento o movimiento de la carga aérea están protegidos en todo momento o son inspeccionados antes de ser puestos de servicio; y

1.2.2 El personal que participa de las diferentes operaciones que intervengan en las actividades relacionadas con la Cadena de Suministro, que incluye: la elaboración, envío, aceptación, clasificación, manipulación, almacenamiento, despacho, transporte terrestre y custodia de la carga y el correo, se encuentre debidamente capacitado de acuerdo al Capítulo XI del PNSCA.

1.2.3 Los envíos incluidos dentro del sistema de agente acreditado y expedidor reconocido son sometidos a controles de seguridad apropiados antes de ser transportados en una aeronave aerocomercial.

1.2.4 La carga y el correo que provenga de un agente acreditado y/o expedidor reconocido son protegidos frente a interferencias no autorizadas desde su aceptación como carga reconocida hasta su estiba a bordo de la aeronave.

1.2.5 Las medidas y procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) son aplicadas en su organización.

B. ACEPTACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO

1. El expedidor reconocido deberá presentar el envío acompañado de una Declaración de Responsabilidad y Seguridad del Envío, que certifique que la carga y/o correo han sido debidamente embalados y protegidos de intervenciones no autorizadas y remitidos a un agente acreditado por medio de un transporte seguro, siguiendo el modelo adjunto como Anexo I al Apéndice N° 1 del PNSCA.

2. El agente acreditado deberá verificar si el envío proviene de un expedidor reconocido, constatando que el contenido se corresponda con la información obrante en la Declaración Responsabilidad y Seguridad del Envío, como condición necesaria para su efectiva aceptación.

3. En caso de no encontrar discrepancias, el agente acreditado deberá proceder a la aceptación del envío y mantener las condiciones de seguridad, protegiéndolo desde el momento de su recepción, hasta su estiba en la bodega de la aeronave. Asimismo, deberá completar un Manifiesto de Seguridad del Envío, según modelo adjunto como Anexo II al Apéndice N° 1 del presente programa.

4. En caso de encontrar discrepancias, entre el contenido del envío y la documentación obrante, el agente acreditado deberá someter el envío a inspección y registro, de acuerdo a los procedimientos contenidos en el presente programa.

5. La carga y correo proveniente de un expedidor no reconocido es considerada carga no reconocida, por lo tanto, el agente acreditado deberá someter dicho envío a inspección y registro, de acuerdo a los procedimientos contenidos en el presente programa.

6. El Agente Acreditado deberá cumplir con las condiciones establecidas para la inspección de la carga y el correo descriptas en los siguientes Apéndices:

- ❖ “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.
- ❖ “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.
- ❖ “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

7. El agente acreditado que en el proceso de inspección y registro verifique la existencia de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que pudiera poner en riesgo la seguridad de la aviación, deberá aplicar los procedimientos descritos en el Apéndice 2 del presente programa.

8. Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial que acepten carga o correo presentados por un agente acreditado, deberán mantener las condiciones de seguridad de los envíos y asegurar su protección frente a interferencias no autorizadas hasta su estiba a bordo de la aeronave.

9. El compartimento de carga del vehículo de transporte terrestre deberá encontrarse protegido por un precinto inviolable y/o cerraduras, inmediatamente después de completada la carga.

10. El conductor del vehículo de transporte terrestre deberá hacerse responsable por el transporte seguro de la carga, evitando las paradas innecesarias o no previstas. En casos en los que deba abandonar el vehículo por cuestiones de emergencia, se deberá verificar la integridad de los precintos y/o cerrojos, antes de retomar el viaje.

11. Los Servicios de Custodia durante el movimiento terrestre de las cargas a transportar por vía aérea, que contraten los Expedidores Conocidos y los Agentes Acreditados; tendrán que estar inscriptos y habilitados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

C. REGISTRO DOCUMENTAL

1. A los fines de aplicar medidas adecuadas para el control de la carga y el correo, los expedidores reconocidos, agentes acreditados y/o explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, deberán mantener un registro documental detallado de la carga en todas sus instancias, desde el momento en que pasa a ser reconocida hasta que es recibida por el agente acreditado y/o explotador de aeronaves de transporte aerocomercial.

2. El registro documental de la carga en todas sus instancias comprende:

2.1 **La Declaración Responsabilidad y Seguridad del Envío:** es emitida por el originador de la carga y/o correo (expedidor reconocido) o entidad a través de la cual el envío pasa a ser considerado carga reconocida. Se adjunta modelo como Anexo I al Apéndice N° 1 del PNSCA.

2.2 **El Manifiesto de Seguridad del Envío:** es emitido por el agente acreditado que al recibir la carga reconocida, deberá conservar el original de la Declaración de Responsabilidad y Seguridad del Envío y emitir su propio Manifiesto de Seguridad del Envío para ser presentado ante el explotador de aeronaves de transporte aerocomercial u otro agente acreditado. Se adjunta modelo como Anexo II al Apéndice N° 1 del PNSCA.

2.3 **El Etiquetado de seguridad:** consiste en una etiqueta de seguridad que deberá ser colocada en un lugar visible del envío, por parte del responsable que corresponda, según el envío de que se trate. Existen 3 tipos posibles de etiquetados de seguridad, a saber:

- ✓ **Etiqueta de carga inspeccionada:** es la etiqueta que deberá ser colocada por el agente acreditado y/o explotador de aeronave de transporte aerocomercial, cuando reciba un envío que no provenga de un expedidor reconocido.
- ✓ **Etiqueta de carga reconocida:** es la etiqueta que deberá ser colocada por parte del agente acreditado cuando reciba un envío proveniente de un expedidor reconocido. Anexo VI.
- ✓ **Etiqueta de carga inspeccionada por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil:** es la etiqueta que deberá ser colocada por la Autoridad de aplicación del presente programa, cuando considere aplicar inspección por sus propios medios sobre cualquier tipo de envío.

2.4 **Modelo de acuerdo entre un expedidor reconocido y un agente acreditado:** Es la documentación que respalda un acuerdo entre ambos actores, según el cual el expedidor reconocido se hace responsable de preservar las condiciones de seguridad del envío. Se adjunta modelo como Anexo III al Apéndice N° 1 del presente programa.

CAPITULO VII: MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LOS EXPLOTADORES AÉREOS NO INCLUIDOS EN EL SISTEMA DE AGENTE ACREDITADO.

A. GENERALIDADES

1. Todo Explotador de Aeronaves de Transporte Aero comercial y/o cualquier otra entidad habilitada para efectuar operaciones relacionadas con algún aspecto de la carga y el correo que no adopte el sistema de agente acreditado y expedidor reconocido deberá ajustarse a las condiciones de seguridad que se encuentran detalladas en la presente sección.

B. EXPLOTADOR AÉREO

1. Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial que acepten carga o correo presentados por un agente acreditado, deberán mantener las condiciones de seguridad de los envíos de carga y correo y asegurar su protección frente a interferencias no autorizadas hasta su estiba a bordo de la aeronave.

2. El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial que no opte por el empleo del sistema de agente acreditado y expedidor reconocido y acepte carga y/o correo que no provenga de un agente acreditado, deberá someter dicho envío a inspección, protegiéndolo de interferencias no autorizadas desde el punto donde se aplica la inspección hasta su estiba en una aeronave.

3. El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial que no opte por el sistema de agente acreditado y expedidor reconocido deberá realizar la inspección del 100% de la carga y el correo recibidos, de acuerdo a los procedimientos contenidos en el presente programa.

4. El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial deberá presentar un Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) con las medidas y procedimientos adoptados por la empresa para la protección de las operaciones desarrolladas, en concordancia con las prescripciones contempladas en el Anexo I del Apéndice N° 5 del PNSCA y someter dicho Programa a la aprobación de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

5. El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial deberá cumplir con las condiciones establecidas para la inspección de la carga y el correo descritas en los siguientes Apéndices:

- ❖ “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.
- ❖ “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.
- ❖ “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

C. DEPÓSITO.

1. Toda persona física o jurídica, pública o privada habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Depósito, podrá solicitar su Habilidad y Registro como agente acreditado, en cuyo caso deberá seguir las indicaciones prescriptas en el capítulo 4 del presente programa y cumplir con las responsabilidades de un agente acreditado, enumeradas en el presente programa.

2. Toda persona física o jurídica, pública o privada habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Depósito, que no opte por registrarse como agente acreditado de

carga, deberá presentar un Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC), de acuerdo a lo prescrito en el Anexo II del Apéndice N° 5 del presente programa.

3. Adicionalmente, deberá cumplimentar una serie de requisitos excluyentes, detallados en el presente apartado:

3.1 Contar con sectores diferenciados en las instalaciones que fueran utilizadas para el depósito de la carga y correo, que deberán encontrarse físicamente delimitados y su ingreso estará controlado y circunscripto a:

- ✓ Acceso peatonal: permitirá únicamente el ingreso del personal autorizado que cuente con una Credencial habilitante.
- ✓ Acceso vehicular: estará restringido a los vehículos de transporte de carga y correo que cuenten con la correspondiente documentación que avale dicho envío.

4. El depósito donde se almacene carga y correo ubicado en zona de seguridad restringida deberá cumplimentar una serie de requisitos excluyentes, detallados en el presente apartado:

4.1 Controlar el acceso con un punto de inspección y registro debidamente autorizado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

4.2 Asignar un sector exclusivo para la carga y correo que fuera considerada reconocida, separado y limitado de un sector para carga no reconocida.

4.3 Asignar un sector exclusivo para la carga y correo que fuera considerada no reconocida.
Someter a inspección y registro, la carga y correo que fuera considerada no reconocida y mantener en condiciones de esterilidad en un sector exclusivo dentro de sus instalaciones para los envíos inspeccionados.

4.4 Asignar un sector exclusivo para el tratamiento de la carga reconocida que se encuentre en condiciones de ser paletizada.

4.5 Resguardar el sector de cualquier tipo de acceso no autorizado a la carga y/o correo a partir del momento en que es considerada carga reconocida.

4.6 Mantener en condiciones de esterilidad, un sector dentro de sus instalaciones para la aplicación de procedimientos de inspección a la carga de transbordo.

4.7 Mantener un registro actualizado de las personas autorizadas a ingresar a las zonas de seguridad restringida.

4.8 Controlar el acceso de las personas autorizadas a ingresar a la zona de seguridad restringida.

4.9 Contar con personal debidamente capacitado en materias de seguridad de la carga aérea y mercancías peligrosas

CAPÍTULO VIII – INSPECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO

A. AUTORIDAD DE INSPECCIÓN Y REGISTRO

1. La inspección y registro de la carga y el correo, deberá llevarse a cabo por personal debidamente calificado y habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
2. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil posee las facultades suficientes para autorizar cuando lo considere necesario, que la aplicación de servicios de inspección y registro de la carga y el correo sean llevados a cabo por otras entidades con responsabilidades en la protección de la seguridad de la aviación, siempre que sean ejecutados:
 - 2.1 Por personal debidamente calificado de conformidad con los requerimientos del presente programa.
 - 2.2 En condiciones previamente aprobadas por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
 - 2.3 Con equipamiento técnico habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
3. La prestación de los servicios de inspección de la carga y el correo podrá ser efectuada por:
 - 3.1 La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil,
 - 3.2 Empresas de seguridad privada que prestan servicios de inspección en el ámbito aeroportuario a Agentes Acreditados y/o Explotadores Aéreos y/o Permisionario/Administrador Postal y/o a otras entidades expresamente habilitadas por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
4. La prestación del servicio de inspección de la carga y el correo por parte de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil quedará supeditada a:
 - 4.1 La disponibilidad de los medios y recursos necesarios al efecto.
 - 4.2 El nivel de amenaza asignado a la operación aérea respectiva.
 - 4.3 Cualquier otra cuestión que a juicio de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, determine la necesidad o conveniencia del cumplimiento de dicha tarea.
5. Sin perjuicio de lo establecido precedentemente, la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil se reserva el derecho de efectuar la inspección de la carga y el correo de aquellos vuelos que por razones específicas de seguridad o producto de una evaluación de riesgo, resultaran de especial interés.

B. PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN Y REGISTRO DE LA CARGA Y EL CORREO

1. La inspección de la carga y el correo deberá ser efectuada mediante el empleo de equipamientos técnicos y servicios previamente habilitados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
2. Los servicios de inspección de la carga y el correo contemplados en esta sección deberán efectuarse en las condiciones establecidas los siguientes Apéndices.
 - ❖ “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.
 - ❖ “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.

- ❖ “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

C. MEDIOS TÉCNICOS PARA LA INSPECCIÓN Y REGISTRO.

b) no reconoce el uso de tecnología de detección de amenaza como un método de escaneo. Se recomienda que la carga transportada en un avión de pasajeros con destino en los Estados Unidos sea escaneada en un 100% de las piezas a través de medios físicos o tecnológicos diseñados para detectar uno o más componentes de un dispositivo explosivo improvisado, tales como detonadores, cargas o el explosivo en sí mismo.

1. La carga y el correo que se disponga a ser despachada en una aeronave de transporte aerocomercial debería ser inspeccionada en su totalidad (100%), a fin de detectar artefactos explosivos improvisados o uno más de sus componentes, tales como detonadores, cargas o el explosivo en sí, a través del empleo de los medios físicos o técnicos enumerados a continuación:

1.1

- 1) Inspecciones manuales o registro físico de la carga;
- 2) Inspección por rayos X clásica;
- 3) Sistemas de detección de explosivos;
- 4) Detección de metales;
- 5) Detección de trazas y vapores de explosivos;
- 6) Canes entrenados para la detección de explosivos;
- 7) Máquinas de rayos X de inspección de carga aérea
- 8) Máquina de Rayos X de inspección de carga en Pallets y ULD.
- 9) Tecnología avanzada, rayos X u otros sistemas de inspección por ondas milimétricas.

1.2. Se recomienda que la Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación establezca y verifique la aplicación de un proceso normalizado diario de calibración y verificación para la tecnología de detección, a fin de asegurar el correcto funcionamiento de los mismos. Este procedimiento debe ser realizado obligatoriamente por todas las Entidades con responsabilidad conferida por el presente Programa, en el sostenimiento de la cadena de suministros y la seguridad de la carga aérea.

2. Los Programas de Seguridad de la Carga (PSC) deberán consignar información precisa relativa a los medios empleados para la aplicación de los controles de seguridad.

D.- AUTORIZACIÓN, CERTIFICACIÓN Y PRUEBA DE EQUIPOS

1.- La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación Civil, autorizara el funcionamiento de los equipos de inspección, previa inspección y prueba de que el equipamiento cumple con las especificaciones técnicas declaradas por el fabricante y aquellas contenidas en las **ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE EQUIPOS DE SEGURIDAD** adjuntas al presente Programa como **APÉNDICE 3**.

2.- Para tal efecto la Autoridad Competente de la seguridad de Aviación Civil, designara un equipo de inspectores compuesto de un profesional electrónico y de un especialista AVSEC para verificar las condiciones de operación del equipo, así como la capacitación que cuenta el personal operador del equipo de Rayos.

3. Del resultado del Informe del equipo de inspecciona la Autoridad Competente de la Seguridad de la Aviación Civil, entregara un certificado de autorización de operación del equipo de inspección. (ANEXO V)

E. INSPECCIONES Y REGISTROS ALEATORIOS

1. La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación deberá regular, verificar, y asegurar, que la Entidades encargadas de llevar a cabo la inspección y registro de la de la carga aérea, la cual deberá ser inspección de forma total (100 %) independientemente si la misma es considerada carga conocida o no reconocida. En un mismo sentido se encuentra prohibida la realización de registros e inspecciones aleatorias.

F. CARGA DE TRANSBORDO

1. La carga y el correo de transbordo deberá ser inspeccionada con el fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave, artículos que puedan constituir un riesgo para la aviación civil.

2. La carga y el correo de transbordo que hayan sido sometidos a inspección deberán protegerse contra interferencias ilícitas, hasta su estiba en la bodega de la aeronave y el cierre de la misma.

3. Los explotadores de aeropuertos y/o explotadores de transporte aerocomercial asignarán y mantendrán instalaciones y servicios que posibiliten la aplicación de procedimientos de inspección a la carga de transbordo.

4. Los Programas de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) deberán incluir información respectiva a los sectores, instalaciones y condiciones expresamente habilitadas para el almacenamiento seguro de la carga y el correo de transbordo.

CAPÍTULO IX – CATEGORÍAS ESPECIALES DE CARGA:

A. PROCEDIMIENTOS ESPECIALES DE INSPECCIÓN

1. CARGA DE VALOR ELEVADO

1.1 Se considera carga de valor elevado el envío que contenga uno o varios de los artículos detallados en el presente apartado:

- ❖ Artículos cuyo valor para el transporte es de \$ 5000 o más por kilogramo bruto.
- ❖ Oro en lingotes, plata aurífera, monedas de oro y oro puro en todas sus formas.
- ❖ Metales y aleaciones de platino en todas sus formas (excluidos los isótopos radioactivos de los metales y aleaciones mencionadas que se encuentran sujetos a los requisitos de etiquetado de artículos restringidos).
- ❖ Billetes de banco de curso legal, cheques de viajero, valores, acciones, cupones de acciones y sellos.
- ❖ Diamantes, rubíes, esmeraldas, zafiros, ópalos y perlas verdaderas.
- ❖ Joyas con diamantes, rubíes, esmeraldas, zafiros, ópalos y perlas verdaderas.
- ❖ Joyas y relojes hechos de plata y/o oro y/o platino.
- ❖ Tarjetas de crédito valoradas

1.2 En los casos en que el expedidor lo manifieste o que el agente acreditado y/o explotador de aeronaves de transporte aerocomercial lo considere, podrá tratarse como carga de valor elevado:

- ❖ Bienes para los cuales no se declara valor, pero que requieren seguridad por otros motivos que se declaren.
- ❖ Documentos de un Explotador de Aeronaves en blanco.
- ❖ Valijas Diplomáticas que sean declaradas como de valor elevado.
- ❖ Sustancias Narcóticas para uso medicinal.

1.3 En caso de tratarse de envíos que contengan elementos categorizados como carga de valor elevado, el agente acreditado y/o explotador de aeronaves de transporte aerocomercial deberá asegurar que el expedidor de la carga comunique el valor del envío y especifique su contenido, previo a su recepción.

1.4 La carga de valor elevado deberá ser tratada y segregada de la carga aérea regular. Los agentes acreditados y/o explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial deberán proporcionar un servicio adicional para efectuar una protección especial a la carga de valor elevado.

1.5 Los detalles acerca del envío que contenga carga de valor elevado (valor, contenido, itinerario y almacenamiento), deberán mantenerse en forma confidencial, con acceso exclusivo a personal directamente relacionado con el tratamiento de dicho envío.

1.6 El personal que manipule carga de valor elevado podrá ser objeto de verificaciones de antecedentes cuando la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil lo considere necesario.

1.7 Los agentes acreditados y/o explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial deberán mantener un registro actualizado de toda la carga de valor elevado que sea transportada, sin omitir:

- ❖ Identificación del bulto
- ❖ Fecha y hora en que es colocado en zona de seguridad restringida, e identidad de las personas autorizadas a tener acceso a dichas zonas.

- ❖ Fecha y hora en que el bulto se quita de la zona de seguridad restringida, e identidad de las personas autorizadas a tener acceso a dichas zonas.
- ❖ Condición de expedidor reconocido.

1.8 Los PSC de los agentes acreditados y/o explotadores de transporte aerocomercial deberán consignar información relativa a:

- ❖ Procedimientos de aceptación, almacenamiento y entrega de la carga de valor elevado.
- ❖ Un procedimiento detallado de escolta para salvaguardar la carga de valor elevado entre el lugar utilizado para el almacenamiento de la carga y su estiba a bordo de la bodega de la aeronave.
- ❖ El Procedimiento debe ser considerado Reservado, y ser notificado bajo acta a los organismos policiales y de seguridad aeroportuaria, el ingreso debe ser por un acceso especial y considerar poco tiempo de espera en los aeropuertos.

1.9 Un agente acreditado y/o explotador de aeronaves de transporte aerocomercial que detecte signos de manipulación indebida, faltantes de objetos, extravíos y/o cualquier otra irregularidad concerniente a un envío de valor elevado, deberá dar conocimiento inmediato a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

2. CORREO DIPLOMÁTICO

2.1 El correo diplomático no será inspeccionado siempre que: se encuentre precintado, posea signos externos visibles indicadores de su carácter y se encuentre acompañado de la correspondiente identificación y autorización firmada por el funcionario del ESTADO NACIONAL responsable de su envío, respetando lo establecido en los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el ESTADO NACIONAL, en especial la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, firmado en Viena, el 18 de abril de 1961.

2.2 La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil y los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, tienen el derecho a negar el transporte de un envío, en caso de tener motivos suficientes para suponer que puedan significar riesgo para la actividad aeronáutica y/o se considere que la seguridad de la aeronave puede estar en peligro.

3. ANIMALES VIVOS

3.1 Los animales vivos dispuestos a transportarse como carga, podrán ser exceptuados de los procedimientos de inspección, sin embargo se le deberán aplicar los controles de seguridad expuestos en la sección Excepciones a la Inspección del presente Programa.

3.2 En caso de que el envío se encuentre acompañado de otros objetos -tales como bolsas de alimentos, jaulas, contenedores y demás- los mismos deberán ser sometidos a inspección y controles de seguridad conforme lo establecido en el presente PNSCA.

3.3 El transporte de animales y plantas debe contar con las autorizaciones de las autoridades fitosanitarias y de sanidad animal correspondientes.

4. EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO

4.1 Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial de pasajeros deberán:

- ❖ Asegurar que el equipaje no acompañado sea considerado y tratado como carga.
- ❖ Considerar el equipaje no acompañado como carga No Reconocida y por lo tanto deberá someterse a inspección y demás controles de seguridad aplicables a la carga.
- ❖ Constatar que el dueño del equipaje sea el titular de la documentación de viaje válida para el lugar de destino donde se deberá dirigir el equipaje.

5. MERCANCÍAS PELIGROSAS

5.1 Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas; comprometidas en la Cadena de Suministro que acepten el transporte de artículos o sustancias, considerados como Mercancías Peligrosas deberán aplicar las normas y procedimientos establecidos en el Anexo 18 “Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea”, Documento 9284 – AN/905 (Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea) de la Organización de Aviación Civil Internacional en el documento.

6. EXCEPCIONES A LA INSPECCIÓN

6.1 Podrá ser exceptuado de los procedimientos de inspección el envío que contenga: restos humanos, animales vivos, materiales de socorro legítimos, correo diplomático y materiales nucleares especiales. Tales envíos deberán:

- ❖ Encontrarse descritos en los documentos de embarque;
- ❖ Autorizaciones de las autoridades competentes
- ❖ Someterse a revisión física al momento de su recepción, para verificar que no existen señales de alteración del envío.
- ❖ Encontrarse sujetos a la revisión de los documentos para establecer su identidad.
- ❖ Ser protegidos contra cualquier interferencia ilícita.

CAPÍTULO X – PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PARA EL ALMACENAMIENTO DE LA CARGA Y EL CORREO

A. SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES

1. La protección de las instalaciones empleadas para el almacenamiento de la carga y el correo deberá realizarse mediante la aplicación de una combinación de medidas de seguridad, que incluyan sistemas para el control de acceso y la vigilancia mediante circuito cerrado de televisión (CCTV), además del personal de seguridad privada para los controles de acceso y protección de la carga.

2. Las medidas aplicadas para la protección de las instalaciones para el almacenamiento de la carga y el correo en los aeropuertos sometidos a la aplicación del PNSCA, se encuentran establecidas en el punto B Control de Acceso del presente capítulo.

3. En el supuesto de que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil lo considere necesario, la aplicación de las medidas de protección de las instalaciones para el almacenamiento de la carga y el correo deberá ser llevada a cabo con la colaboración del concesionario o explotador aeroportuario u otra entidad excepcionalmente designada en su defecto.

4. Las medidas de protección de las instalaciones para el almacenamiento de la carga y el correo recaerán en su caso, y a título meramente enunciativo, sobre:

- ❖ Las vialidades de acceso e internas.
- ❖ El control del acceso.
- ❖ Los estacionamientos vehiculares para usuarios.
- ❖ Sectores de ascenso y descenso de la carga y correo.
- ❖ Otras instalaciones que se encuentren fuera del ámbito aeroportuario.
- ❖ Cualquier otro sitio que se considere necesario incorporar.

B. CONTROL DE ACCESO

1. El ingreso a las áreas identificadas con el almacenamiento de la carga y el correo, sujetas a la aplicación del presente programa, deberá efectuarse a través de un puesto de control de acceso peatonal y vehicular específicamente habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

2. La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación se asegurara que se inspeccione y se apliquen controles de seguridad a todo las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional.

3. Cada puesto de control de acceso deberá estar dotado de:

- ❖ Personal de seguridad.
- ❖ Cobertura de imágenes mediante un sistema de CCTV.
- ❖ Sistema de iluminación de seguridad.
- ❖ Equipo de Rayos X, Arco
- ❖ Pórtico detector de metales
- ❖ Detector de metales de mano o portátil.
- ❖ Procedimientos escritos normalizados para impugnación de los controles realizados y de reinspección.
- ❖ Procedimientos escritos normalizados de prueba, custodia, y acompañamiento, para mantener la integridad de los envíos, y garantizar la aplicación continúa de las medidas de seguridad de facilitación y asegurar su continuidad.

4. El ingreso a las áreas de almacenamiento de la carga y el correo, deberá efectuarse de conformidad con las medidas y procedimientos indicados en la presente sección:

- ❖ Las autorizaciones de acceso deberá limitarse a personas provistas de permisos personales aeroportuarios habilitantes vigentes, otorgados por la autoridad competente.
- ❖ Los permisos personales habilitantes para el acceso se otorgarán con arreglo a los términos y condiciones previstos en el Régimen de permisos personales aeroportuarios vigente establecido por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
- ❖ El régimen de Permisos personales debería incluir la obligatoriedad para todo el personal con responsabilidades conferidas por PNSCA (Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea), que trabaja en el sostenimiento de la seguridad de la cadena de suministros, de presentar como requisito un certificado de antecedentes penales, elaborado por la Autoridad de Gobierno competente. No podrán bajo ningún aspecto iniciar un trámite de obtención de un permiso aeroportuario, de acceso sin escolta o de cualquier tipo que sea, aquellas personas que se encuentren en condenadas por la Justicia, o incluidas bases de datos internacionales de actividad criminal o terrorista.
- ❖ Los vehículos y sus conductores deberán estar debidamente autorizados y con la correspondiente documentación vigente.
- ❖ El personal autorizado deberá someterse a los controles de seguridad pertinentes.

5. El ingreso a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos sujetos a la aplicación del presente programa deberá efectuarse a través de un punto de inspección y registro habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

6. Se deberá contar con un Plan de respuesta de emergencia de acuerdo a las prescripciones del Anexo 14 de OACI , y de contingencia, de acuerdo al Anexo 17 de OACI, que considere a lo menos los siguientes aspectos

- ❖ Incendios
- ❖ Accidentes y derrames de Mercancía peligrosas
- ❖ Intrusión por la fuerzas con fines ilícitos
- ❖ Detección de Artefactos explosivos
- ❖ Robos o pérdidas de mercadería.
- ❖ Sabotaje
- ❖ Otros tipos de acto de interferencia ilícita.

C. ENTORNO SEGURO

1. Las instalaciones utilizadas para el almacenamiento o depósito de los envíos provenientes de agentes acreditados y/o expedidores reconocidos (Carga Reconocida) que vayan a ser transportados por vía aérea, deberán contar con medidas de seguridad apropiadas de modo de establecer “entornos seguros” especialmente delimitados para su preparación, tratamiento y manipulación.

2. Las instalaciones utilizadas para el almacenamiento o depósito de los envíos provenientes de agentes no acreditados y/o expedidores no reconocidos (Carga No Reconocida) que vayan a ser transportados por vía aérea, deberán someterse a inspección de seguridad por medios técnicos antes de permitir su acceso a un “entorno seguro”.

3. En las instalaciones destinadas al almacenamiento de la carga y el correo se deberán establecer áreas para la aceptación, preparación, manipulación y almacenamiento de carga y/o correo, donde se apliquen los procedimientos de seguridad establecidos en el presente programa.

4. La integridad y seguridad de los entornos seguros se mantendrá de acuerdo a lo establecido en el presente apartado:

- ❖ Los accesos a los sectores designados como “entornos seguros” deberán restringirse al mínimo indispensable y contar con un sistema de pases de seguridad manual o automatizado, que controle el acceso del personal autorizado.
- ❖ Sus instalaciones deberán contar con personal de seguridad privada y mantener las condiciones de seguridad fuera del horario de operaciones.
- ❖ Los sectores designados como “entornos seguros” deberán contar con letreros que informe acerca de la prohibición de acceso a toda persona no autorizada y la obligación de declarar todo artículo peligroso que pueda contener un envío, a fin de impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.
- ❖ La carga debe estar siempre protegida durante toda la cadena de suministro, es decir en la aceptación, transporte, **confirmación y demostración de la aplicación de los controles**, bodega de almacenamiento y en plataforma antes de embarcarlas

CAPÍTULO XI - CAPACITACIÓN DEL PERSONAL.

A. SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN

1. Toda persona física o jurídica de carácter público o privado persona que participe en el proceso de seguridad de la cadena de suministro, aplicando controles de seguridad a la carga y el correo que hubieran de transportarse a bordo de aeronaves de transporte aerocomercial, deberá reunir los requisitos de idoneidad exigibles para el desempeño de cada función específica, conforme las prescripciones del PNISAC.

2. Toda persona física o jurídica de carácter público o privado obligada al cumplimiento de algún aspecto del PNSCA, deberá aplicar los criterios de selección, contratación y capacitación de personal establecidos en el PNSAC.

B. CAPACITACIÓN

1. Toda organización involucrada en el proceso de aceptación, manipulación, y/o aplicación de procedimientos de seguridad sobre la carga y el correo deberá conservar y mantener actualizado un registro documental del personal de la empresa, las constancias de la formación recibida, y el resultado de las evaluaciones practicadas.

C. CURSOS Y CERTIFICACIÓN

1. El personal con responsabilidades en la aplicación de medidas de seguridad de la carga y el correo deberá acreditar los siguientes cursos establecidos en el PNISAC:

1.1 “AGENTE DE INSPECCIÓN O VIGILANTE DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN DEPÓSITOS Y TERMINALES DE CARGA Y CORREO”

1.1.1 El personal que deba efectuar tareas de seguridad de la aviación civil relacionadas con la aceptación, clasificación, manipulación, almacenamiento, transporte y custodia de carga y correo deberá:

- a) Estar certificado como vigilante y:
- b) Acreditar la aprobación del Curso de Vigilante de Seguridad Aeroportuaria con funciones en Terminales de Cargas y Correos, expedido por un centro de capacitación cuyos certificados sean reconocidos como válidos por la Autoridad Competente.
- c) Se considerará certificado al vigilante de seguridad aeroportuaria en depósito y terminales de carga y correo una vez cumplidas veinticuatro (24) horas de entrenamiento en esta área específica, las cuales deberán demostrarse mediante un formulario de acreditación en carácter de declaración jurada, expedido por el empleador y suscripta por personal responsable de su supervisión dentro de los quince (15) días corridos a partir de la emisión del certificado de aprobación del Curso.
- d) Las personas que realicen labores de inspección y operación con equipos de rayos X en depósitos y terminales de carga y correo deberán además de estar certificadas como vigilantes, estar certificadas como operador de rayos X e interpretación de imágenes y acreditar la aprobación del curso expedido por un centro de capacitación cuyos certificados sean reconocidos como válidos por la Autoridad Competente.
- e) El Programa Nacional de Seguridad de la Carga deba establecer los criterios específicos requeridos para el entrenamiento inicial y periódico en seguridad e inspección de la carga para cada función.
- f) El personal que realice instrucción inicial y capacitación recurrente en entrenamiento de seguridad de la carga, e inspección de carga, deberá aprobar los exámenes normalizados de cada módulo de capacitación con un mínimo de 85% (85 de 100 preguntas correctas).
- g) Los entrenamientos en todas las asignaturas de capacitación recurrente deben ser planificados y conducidos de forma anual.

1.2 OPERADOR DE EQUIPOS DE RAYOS X E INTERPRETACIÓN DE IMÁGENES

1.2.1 Las personas que desarrollen tareas de operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes, deberán estar certificados como vigilantes y además:

a) Poseer certificado de aprobación del Curso de operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes - Básico y/o su actualización semestral (Curso de Operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes - Actualización), expedido por un centro de capacitación cuyos certificados sean reconocidos como válidos por la Autoridad Competente.

b) Para la realización del Curso de operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes - Actualización se deberá demostrar una experiencia laboral en materia de entrenamiento o práctica en el puesto de trabajo no menor a quince (15) horas mensuales no interrumpidas por un período mayor a cuarenta y cinco (45) días demostrables.

1.3 SUPERVISOR DE CARGA Y CORREO

1.3.1 El personal que desarrolla tareas de supervisión de carga y correo deberá:

a) Estar certificado como vigilante de seguridad aeroportuaria con funciones en terminales de carga y correo.

b) Estar certificado como operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes.

c) Acreditar un mínimo de dos (2) años de experiencia continua como operador de equipos de rayos X mediante una certificación expedida por el empleador en carácter de declaración jurada.

d) La mencionada certificación de servicios deberá ser presentada por duplicado y conservada por dos (2) años, debidamente intervenida por la Autoridad Competente.

e) No haber cometido alguna de las infracciones previstas la normativa legal vigente durante el último año en el desempeño de sus funciones en el ámbito aeroportuario.

f) Acreditar la aprobación del Curso de Supervisor en Seguridad Aeroportuaria expedido por un centro de capacitación cuyos certificados sean reconocidos como válidos por la Autoridad Competente.

CAPÍTULO XII – EVALUACIÓN DE LA AMENAZA Y GESTIÓN DEL RIESGO.

A. EVALUACIÓN DE LA AMENAZA

1. Las autoridades Competentes de Seguridad de la Aviación Civil deben permanecer alertas de manera que la carga aérea no llegue a ser un medio para cometer actos de interferencia ilícita. La carga aérea podría percibirse como un blanco atractivo porque:

- ❖ la industria es bastante compleja y crece continuamente;
- ❖ se necesita cada vez más personal para satisfacer el crecimiento de la industria, ampliando así la masa de trabajadores que tienen conocimientos de las operaciones de carga y sus posibles debilidades; y
- ❖ se están aplicando medidas más rigurosas a otros tipos de operaciones de aviación, una evolución que podría atraer la atención a las operaciones de carga a menos que las medidas de seguridad de la carga continúen adaptándose a los niveles de amenaza en evolución y al entorno de las operaciones.

2. La carga aérea enfrenta dos amenazas principales, que son:

- a) la colocación de un IED (Dispositivo Explosivo Improvisado) en la carga que habrá de cargarse en una aeronave de pasajeros; y
- b) apoderamiento de una aeronave exclusivamente de carga a fin de usarla como arma de destrucción masiva.

3. Las medidas de seguridad de la carga debe responder a condiciones normales de amenaza, si el nivel de amenaza aumenta, sea en general o para un vuelo o envío en particular, deberían aplicarse medidas de seguridad adicionales apropiadas.

4. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil deberá efectuar una permanente evaluación y determinación del nivel de amenaza vigente en los aeropuertos integrantes del ámbito de aplicación del presente Programa, para lo cual deberá considerar los siguientes principios..

- ❖ Identificar la Amenaza
- ❖ Aplicar un proceso de análisis y difusión
- ❖ Mantener un sistema de seguimiento y evolución

5. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil deberá:

5.1 Notificar el nivel de amenaza vigente en el aeropuerto de su jurisdicción, a todas aquellas entidades deban conocerlo para el adecuado cumplimiento de algún aspecto de su responsabilidad contemplado en el respectivo Programa de Seguridad de Aeropuerto.

5.2 Comunicar a toda entidad responsable del cumplimiento de algún aspecto concreto del Programa de Seguridad de Aeropuerto de su jurisdicción, cualquier modificación experimentada por el nivel de amenaza vigente.

5.3 Requerir y fiscalizar que las entidades involucradas en el cumplimiento del Programa de Seguridad de Aeropuerto de su jurisdicción, adopten las medidas de su responsabilidad, previstas para el correspondiente nivel de amenaza.

6. El nivel de amenaza podrá ser BAJA, MEDIA O ALTA. Cada nivel se corresponde con la aplicación de diferentes medidas de seguridad, las cuales se detallan, en el caso del transporte para la carga por vía aérea, en el Apéndice N° 6 (RESERVADO) del presente Programa.

7. Las organizaciones involucradas en el presente programa deberán incluir en sus respectivos PSC las medidas y procedimientos de seguridad adaptados según el nivel de amenaza determinado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

B. GESTIÓN DE RIESGOS

1. La Autoridad Competente de Seguridad de aviación civil, deberá disponer que los Jefes u oficiales de seguridad de los aeropuertos en la gestión de riesgo apliquen en forma sistemática, políticas, procedimientos y medidas para identificar, analizar, evaluar, tratar y controlar los riesgos con el propósito de estar preparados

2. Las autoridades de seguridad aeroportuarias deben analizar la probabilidad y la severidad de cada factor de riesgo con el fin de establecer el nivel de riesgo y se determina considerando en el ámbito externo la amenaza y el ámbito interno vulnerabilidad, todo esto relacionado con los controles y medidas de seguridad existentes;

3. Dentro de los factores externos e internos que pueden afectar la seguridad de los aeropuertos y para ello se deben utilizar algunos instrumentos o indicadores para detectar o identificar los riesgos tales como:

- ❖ Información con el nivel de amenaza al Aeropuerto
- ❖ Observaciones de las Auditorias de Seguridad a los explotadores Aéreos
- ❖ Resultados de Pruebas de seguridad efectuados a los sistemas de seguridad de la carga a las bodegas y depósitos en los aeropuertos
- ❖ Información proporcionada por los Jefes de seguridad o Gerentes de bases de los explotadores aéreos en relación a la rotación de personal, conflictos laborales.
- ❖ Información proporcionada por la policía en relación a los delitos comunes que se cometen en los aeropuertos.
- ❖ Evaluar el número de vuelos y pasajeros y el volumen de equipaje y carga que habrían de estar sometidos a procedimientos de seguridad mejorados.
- ❖ Resultados de auditorías agencias de carga acreditadas
- ❖ Resultado de la inspecciones a las bodegas u oficinas de carga
- ❖ Agencias de carga no acreditadas
- ❖ Personal de las empresas sin capacitación.

5. Se podrá considerar el análisis de riesgo identificando como amenazas más específicas tales como:

- ❖ Amenaza falsa de Bomba en aeronaves o aeropuertos.
- ❖ Trafico de Químicos
- ❖ Trafico de fuentes radioactivas
- ❖ Tráfico de material biológico.
- ❖ Tráfico de drogas y estupefacientes, narcóticos
- ❖ Tráfico de armas
- ❖ Trafico de patrimonio culturales
- ❖ Trafico de especias protegidas.

6.- Los resultados de la gestión de riesgo le permitirá a la Autoridad de Seguridad Aeroportuaria, establecer las medidas de seguridad mas adecuada con los medios humanos y técnicos acorde a la situación de seguridad de la carga aérea y su aeropuerto.

CAPITULO XIII - EVALUACIÓN DE LA EFICACIA

A. GENERALIDADES

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], es responsable de fiscalizar las organizaciones y entidades con responsabilidad en el mantenimiento de la Seguridad en la Cadena de Suministro establecidas en el Programa Nacional de Seguridad para la Carga Aérea.

2. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], es responsable de fiscalizar los procedimientos de seguridad que se aplican a la carga y el correo, conform

3. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil elaborará, aprobará, aplicará y mantendrá actualizado un PNCCSAC que incluya la realización de auditorías, inspecciones, pruebas, estudios y ejercicios de seguridad, a fin de asegurar que las medidas y procedimientos establecidos en el PNSCA, sean adecuados y mantengan su eficacia. Las medidas de control de calidad contempladas en el marco del PNCCSAC deberán ser de carácter obligatorio y comprenden a todos los actores involucrados en el cumplimiento del presente programa.

4. Los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, los agentes acreditados, los expedidores reconocidos, los permisionarios /administradores postales y las empresas de seguridad privada y cualquier otro organismo, institución o entidad obligada a la presentación de un programa de seguridad, deberán elaborar y aplicar procedimientos de control de calidad internos basados en los lineamientos establecidos en el PNCCSAC, con el propósito de garantizar la eficiencia de las medidas contempladas en sus respectivos programas de seguridad para la protección de la aviación civil.

5. La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación deberá establecer en el PNCCSAC de la obligatoriedad de la realización anual de pruebas normalizadas de los procedimientos y sistemas de seguridad utilizados por los agentes acreditados y expedidores reconocidos para la preparación, protección, e inspección, de los envíos de carga aérea. Los resultados deberán ser documentados por las Entidades intervinientes y remitidos a la Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación quien los deberá mantener en un archivo por el lapso de tiempo de un año calendario desde la realización.

6. Las actividades de control de calidad de realizadas por la Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación a las Entidades con responsabilidades en el mantenimiento de la seguridad de la cadena de suministros de la carga aérea, deberán ser llevadas de acuerdo a una planificación anual y sus resultados deberá ser mantenidos en un archivo por el lapso de tiempo de un año calendario desde la realización.

B. INSPECCIONES Y AUDITORÍAS

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] elaborará y aplicará un cronograma anual de inspecciones y/o auditorías de seguridad de la aviación civil en el ámbito de aplicación del presente programa, a efectos de:

1.1 Verificar el cumplimiento de los objetivos de los programas de seguridad citados precedentemente, controlando que tales objetivos se ajusten a lo establecido en la normativa vigente sobre seguridad de la aviación civil.

1.2 Identificar deficiencias de seguridad vinculadas con los recursos técnicos, humanos o los procedimientos de seguridad aplicados.

1.3 Promover y ordenar la corrección de las deficiencias detectadas.

- 1.4 Fiscalizar el cumplimiento de las medidas correctivas ordenadas.
- 1.5 Requerir la aplicación de las acciones correctivas y/o sanciones que hubieran de corresponder.
2. Las evidencias y hallazgos recolectados, tendrán la siguiente categorización:
- a) **Categoría 1**
Se cumple la norma, procedimiento o medida de seguridad;
- b) **Categoría 2**
No se cumple la norma, procedimiento o medida de seguridad, presenta deficiencia.
- c) **Categoría 3**
No se cumple la norma, procedimiento o medida de seguridad. Un rubro de Categoría 3 representa un rango grave que es necesario mejorar para lograr el cumplimiento. En este caso, la mejora es esencial para corregir las deficiencias y para cumplir con la norma, procedimiento o medida de seguridad. La entidad examinada debe asignar una elevada prioridad a las medidas correctivas.
- d) **NA (No aplica)**
Medidas o procedimientos que no existen en un aeródromo o entidad examinada, o que no están disponibles.
- e) **NC (No confirmado)**
Cuando una medida no ha sido verificada u observada, debido a la falta de tiempo u otras circunstancias.

C. PRUEBAS DE SEGURIDAD

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], en base a las previsiones del PNCCSAC elaborará y aplicará un régimen periódico de pruebas de seguridad en el ámbito de los aeropuertos sujetos a la aplicación del presente programa destinadas a la verificación práctica de:
- 1.1 El cumplimiento de las medidas y procedimientos adoptados para la protección de la seguridad de la aviación civil.
- 1.2 La eficacia de los controles aplicados para la protección de la seguridad de la aviación.
- 1.3 La idoneidad del personal a cargo de la aplicación de los controles de seguridad.
- 1.4 La efectividad del equipamiento técnico utilizado al efecto.
- 1.5 Finalizada una prueba de seguridad, la autoridad competente, redactará el respectivo Informe Final de Prueba de Seguridad donde se consignarán los resultados obtenidos.
- 1.6 El Informe será remitido a la entidad examinada, para que tome conocimiento y formule el respectivo Plan de Acciones Correctivas.
- 1.7 El Plan de Acción Correctivo deberá ser remitido a la autoridad competente AVSEC, en un plazo no superior a veinte (20) días, a partir de la fecha de recepción del Informe, quién examinará si las medidas adoptadas o por adoptar atienden adecuadamente los hallazgos evidenciados

D. ESTUDIOS DE SEGURIDAD

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], en base a las previsiones del PNCCSAC, asegurará la aplicación de estudios de seguridad en los aeropuertos sujetos a la aplicación del presente programa, destinados a:

1.1 La evaluación de necesidades existentes en materia de seguridad de la aviación civil.

1.2 La identificación de los puntos vitales que podrían aprovecharse para cometer actos de interferencia ilícita.

1.3 La individualización y aplicación de las medidas correctivas que hubieran de corresponder.

E. INVESTIGACIONES DE SEGURIDAD

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] a través del PNCCSAC y con posterioridad al eventual registro de un acto de interferencia ilícita, promoverá la realización de investigaciones de seguridad destinadas a:

1.1 La identificación de las causas y/o condiciones determinantes o coadyuvantes para la producción del acto y la magnitud de sus efectos.

1.2 La determinación del grado de aplicación y eficacia de las medidas de respuesta aplicadas sobre el particular.

1.3 La evaluación de la efectividad de las comunicaciones y coordinaciones efectuadas entre los organismos y/o entidades involucradas en el incidente.

1.4 La extracción de conclusiones adecuadas que posibiliten la elaboración y aplicación de las medidas correctivas que hubiera de corresponder para evitar nuevos incidentes y/o la implementación de reformas o mejoras de las medidas de respuesta aplicables.

F. COMITÉS, TALLERES Y EJERCICIOS

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] a través del PNCCSAC, establecerá lineamientos generales para la realización de Comités de Seguridad de la carga aérea, Talleres y Ejercicios regulares, a los efectos de:

1.1 Mantener informado a los participantes en la cadena de seguridad de la carga aérea sobre nuevas medidas, implementación de otros sistemas y normativa actualizada sobre la materia.

1.2 Contribuir con la capacitación y el entrenamiento del personal involucrado en la aplicación de medidas y procedimientos de contingencia.

1.3 Determinar el nivel de efectividad y eficacia de las medidas y procedimientos diseñados para hacer frente a un acto de interferencia ilícita.

CAPITULO XIV: RÉGIMEN DE SANCIONES.

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] es responsable de aplicar el régimen de sanciones establecidas en el [Indicar nombre del Código/Régimen de Sanciones/Faltas/Infracciones].
2. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] en cuanto a la aplicación de sanciones, actuará conforme a lo establecido en el [Indicar nombre del Código/Régimen de Sanciones/Faltas/Infracciones].
3. Los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, los agentes acreditados, los permisionarios /administradores postales y las empresas de seguridad privada y cualquier otro organismo, institución o entidad involucradas en la Cadena de Suministro, que luego de haber sido fiscalizada por parte de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], no ajusten sus procedimientos con las medidas de seguridad definidas en el presente programa, actuará aplicando las sanciones, multas y clausuras, conforme a lo establecido en el [Indicar nombre del Código/Régimen de Sanciones/Faltas/Infracciones].

APÉNDICE N° 1

MODELOS DE DOCUMENTACIÓN NECESARIA EN LA CADENA DE SUMINISTRO

- ANEXO I: DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO**
- ANEXO II: MANIFIESTO DE SEGURIDAD DEL ENVÍO**
- ANEXO III: MODELO DE ACUERDO ENTRE UN EXPEDIDOR RECONOCIDO Y UN AGENTE ACREDITADO**
- ANEXO IV: MODELO DE CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN DE AGENTE DE CARGA**
- ANEXO V: MODELO DE CERTIFICADO QUE AUTORIZA LA OPERACIÓN DE MAQUINAS DE RAYOS X**
- ANEXO VI: MODELO DE ETIQUETA DE CARGA RECONOCIDA**

ANEXO I

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD SEGURIDAD DEL ENVÍO

FECHA:.....

Nº Guía Aérea:Destino:

Descripción contenido del Envío:

.....
.....
.....
.....

Por medio de la presente declaro que la carga despachada por
.....(nombre o razón social del expedidor reconocido); C.U.I.T./
C.U.R. Nº.....;y que se entrega
a.....(Nombre del agente acreditado o Explotador de
Aeronaves de Transporte Aerocomercial y/o Depósito), para su transporte por vía aérea, ha sido
debidamente embalada y protegida de intervenciones no autorizadas, y que se ha remitido a un Agente
Acreditado y/o Explotador de Aeronaves, por medio de un transporte seguro.

He sido informado y apruebo que el envío sea sometido a cualquier control de seguridad antes de ser
embarcado y/o en escalas intermedias, con el objeto de garantizar la seguridad de la aviación.

Comprendo que una declaración falsa puede llevar a que se inicie una acción legal.

.....

Firma

.....

Aclaración

ANEXO II

MANIFIESTO DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

FECHA _____

EXPEDIDOR/AGENTE ACREDITADO _____

IDENTIFICACIÓN DEL ENVÍO _____

DESTINO _____

A nombre de la Compañía arriba mencionada declaro que, según mi completo conocimiento, este envío se encuentra sujeto a los controles de seguridad correspondientes en cumplimiento con lo dispuesto en el Anexo 17 “Seguridad” de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y como se indica a continuación:

Marcar con una cruz el/los ítem/s correspondiente.

- Procedimiento del Expedidor Reconocido
- Registrado Manualmente
- Inspeccionado con rayos “X”
- Inspeccionado por otros medios Técnicos (*en éste caso, especificar cuál*)

El presente envío puede ser considerado como “carga reconocida”.

Comprendo que una declaración falsa puede llevar a que se tome una acción legal.

FIRMA: _____

ACLARACIÓN: _____

POSICIÓN EN LA COMPAÑÍA: _____

ANEXO III

**MODELO DE ACUERDO ENTRE UN EXPEDIDOR RECONOCIDO Y UN AGENTE
ACREDITADO**

FECHA:

Este acuerdo se realiza entre(Expedidor Reconocido) de
.....(dirección postal) y
.....(Agente Acreditado) de
....., Y se
pondrá en vigencia a partir de la fecha:

En calidad de funcionario autorizado del arriba mencionado “Expedidor Reconocido”, declaro que todos los envíos entregados al “Agente Acreditado” nombrado anteriormente, para su transporte como carga aérea y certificada como “carga reconocida”, serán:

1. Embalados en un “entorno seguro” y bajo estricta supervisión.
2. Almacenados en un ambiente seguro.
3. Controlado por el personal, incluyendo el personal subcontratado por la empresa, involucrado en la preparación y manejo de los envíos.
4. No contendrán ningún artículo prohibido.
5. Se encontrarán respaldados por un Manifiesto de Seguridad del Envío, firmado por un funcionario autorizado de la compañía.

Entiendo que la declaración falsa de datos puede llevar a que se tome la acción legal correspondiente.

.....
Firma

.....
Aclaración

.....
Cargo en la Compañía

En Presencia de..... (Agente Acreditado)

ANEXO IV

AUTORIDAD COMPETENTE
SEGURIDAD DE AVIACION

CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN
N° /

Vistos los antecedentes presentados y verificados por la Autoridad Competente de Aviación Civil, se extiende el presente certificado a la Agencia “_____”, N° de Registro Comercial _____ con domicilio en _____, la cual cumple con los estándares de seguridad establecidos en el Programa nacional de Seguridad de la Carga se autoriza a operar la Máquina de rayos X Marca _____, Modelo _____, con personal de seguridad debidamente capacitado..

La presente Certificación tendrá vigencia hasta el _____, debiendo renovarse con 30 días de anticipación a la fecha de expiración.

La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación Civil podrá realizar las inspecciones necesarias para verificar si la Agencia, mantiene los estándares de seguridad contenidos en su Programa de Seguridad, exigidos para el transporte por vía aérea de carga y correo.

FIRMA DIRECTOR AVSEC

ANEXO V

AUTORIDAD COMPETENTE
SEGURIDAD DE AVIACIÓN

CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN DE MAQUINAS DE RAYOS X
N° /

Vistos los antecedentes presentados y verificados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, se extiende el presente certificado a la Agencia, Bodega o Depósito de carga “ _____ ”, N° de Registro Comercial _____ con domicilio en _____, la cual cumple con los estándares de seguridad exigidos para el transporte de CARGA por vía aérea.

La presente Acreditación tendrá vigencia hasta el _____, debiendo renovarse con 30 días de anticipación a la fecha de expiración.

La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación Civil podrá realizar las inspecciones necesarias para verificar si la Agencia, Bodega o Depósito mantiene los estándares de seguridad contenidos en su Programa de Seguridad, exigidos para el transporte por vía aérea carga y correo.

FIRMA DIRECTOR AVSEC

ANEXO VI

LOGO

Nombre de la Empresa

CARGA RECONOCIDA

Control N° _____

Fecha _____

Hora _____

APÉNDICE N° 2

RÉGIMEN DE PROCEDIMIENTOS EN PUNTOS DE INSPECCIÓN DE CARGA Y CORREO

(RESERVADO)

1. OBJETIVO

1.1 - El objetivo del presente documento consiste en el establecimiento de un procedimiento normalizado aplicable en los puestos de inspección de carga y correo, previo a su estiba a bordo de las aeronaves que realicen vuelos de transporte aerocomercial.

2. ALCANCE

2.1 - Los procedimientos contemplados en el presente, serán de aplicación obligatoria y uniforme en todos los puestos de inspección de carga y correo.

2.2 - El control, seguimiento y fiscalización del cumplimiento del presente será responsabilidad de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

3. CONTROL DE SEGURIDAD EN LOS PUNTOS DE INSPECCIÓN DE CARGA y CORREO

3.1 - GENERALIDADES

3.1.1 - Toda carga y correo que deba ser transportada en la bodega de una aeronave utilizada en el transporte aerocomercial, deberá ser obligatoriamente inspeccionada a través de los medios técnicos previstos a tal fin en el presente programa.

3.1.2 - La inspección de la carga y el correo deberá aplicarse en un puesto de inspección de carga y correo, con equipos de inspección y personal capacitado expresamente habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

3.1.3 - La inspección obligatoria de la carga y correo que deba ser transportada a bordo de una aeronave de transporte aerocomercial, comprenderá también a la carga y correo de operaciones de transbordo.

3.1.4 - Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, depósitos fiscales, agentes acreditados, empresas de Seguridad Privada y Administradores Postales, deberán evitar:

a. Que se introduzca en la aeronave carga y correo que no haya sido inspeccionado y protegido correctamente, contra interferencias no autorizadas, hasta su carga en bodega.

b. El acceso irrestricto de personas a las inmediaciones del punto de inspección de carga y correo que haya de ser transportado en una aeronave de pasajeros. El acceso deberá estar exclusivamente limitado a personal autorizado vinculado a la operación de inspección de la carga y el correo.

c. La introducción en la carga y el correo, de explosivos, armas y/o artículos o sustancias que puedan ocasionar un riesgo significativo para la salud, el medioambiente, la propiedad y la seguridad técnica de la aeronave, cuando se transportan por vía aérea, que no hayan sido declarados y embalados de acuerdo a las normas establecidas en el Anexo 18 y en el Documento 9284 – AN/905 (Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea) de la OACI.

3.2 - ORGANIZACIÓN DE LOS PUNTOS DE INSPECCIÓN Y REGISTRO DE CARGA Y LOS PUNTOS DE INSPECCIÓN DE CORREO.

3.2.1 – La línea de inspección de carga y correo debe estar compuesta por la cantidad necesaria y suficiente de puntos de inspección, los cuales serán determinados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo al movimiento de cargas y correo de cada terminal de cargas y correo de un aeropuerto.

Cada línea de inspección deberá contar con un equipo IMS o de Vapores de Traza a fines de realizar los controles de explosivos de acuerdo a perfil de carga, demanda, grado de la amenaza, confirmación de la detección e identificación de explosivos o sustancias a través de equipos de inspección de RX.

Cada punto de inspección de de carga y correo debe estar constituido por:

a. Una (1) máquina de Rayos X con capacidad de inspección de carga y correo, previamente habilitada por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

b. Un (1) equipo de operadores de máquina de Rayos X debidamente capacitado y habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil. El equipo de inspección deberá estar necesariamente integrado por un mínimo de tres (3) operadores, un supervisor y dos (2) personales de protección y custodia del envío, que deberán cumplir alternadamente las funciones consignadas en el Anexo I del presente Apéndice.

c. Un libro de novedades, que deberá ser completado y conformado de acuerdo a los Procedimientos de intervención previstos por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

3.2.2 – Los servicios de inspección de carga y correo proporcionados por entidades habilitadas, deberán ser obligatoriamente fiscalizados por personal calificado perteneciente a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil. Las tareas del fiscalizador se encuentran descriptas en el Anexo I del presente Apéndice.

Dichos servicios deberán cumplir en todo con las prescripciones del PNSCA y sus Apéndices.

3.3 - PROCEDIMIENTO

3.3.1 - El personal responsable de la aplicación del servicio de inspección debe adoptar los recaudos necesarios para asegurar que la carga y correo sujeto a inspección, provenga de un canal válido establecido para la recepción y despacho de la mismos, conforme lo prescripto en el PNSCA

3.3.2 - Cuando como resultado de la inspección, pudiera detectarse el presunto transporte de algún objeto prohibido, deberá observarse el procedimiento de intervención específicamente establecido para la atención de alguno de los supuestos indicados a continuación:

- a. Detección de un presunto artefacto explosivo.
- b. Detección de una presunta arma de fuego.
- c. Detección presunta de artículos o sustancias riesgosas.

3.4 - DETECCIÓN DE UN PRESUNTO ARTEFACTO EXPLOSIVO.

3.4.1 - En el supuesto de que como consecuencia de la inspección se detectara el transporte de un presunto artefacto explosivo, deberán observarse las medidas indicadas a continuación:

a. El Operador que detectara el transporte presunto de un explosivo, deberá proceder a la inmediata detención de la cinta transportadora del equipo, adoptando la precaución de mantener el envío en cuestión dentro del túnel. En ningún caso deberá procederse al apagado del equipo.

b. Producida la detención de la cinta transportadora del equipo en cuestión, deberá dar inmediato aviso de la novedad al supervisor del punto de inspección.

c. Recibida la novedad relativa a la detección del transporte de un presunto artefacto explosivo, el supervisor del punto inspección deberá ordenar el inmediato aislamiento de la zona circundante al punto de inspección, estableciendo un área mínima de despeje no inferior a quince (15) metros de radio de la localización del punto de inspección en cuestión, o distancia superior que posibilitara la infraestructura de la terminal de carga o aeropuerto respectivo. En la medida de lo posible, el área de despeje deberá extenderse hasta una distancia aproximada de cincuenta (50) metros como mínimo, una vez convocado la misma será establecida por el técnico de explosivos de acuerdo a tablas normalizadas internacionales.

d. Una vez aislada la zona, el supervisor deberá asegurar que los dos miembros de protección del equipo apliquen medidas adecuadas de contención de la zona aislada, a efectos de evitar interferencias no autorizadas. Simultáneamente deberá adoptar las medidas necesarias para asegurar la inmediata comunicación de la novedad a un fiscalizador de servicios de inspección perteneciente a la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción. Acto seguido deberá hacerse lo propio con el Jefe de Turno de la guardia de prevención de la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción y el coordinador de seguridad del explotador de aeronave de transporte aéreo comercial, al agente acreditado, respectivos.

e. El Jefe de Turno de la guardia de prevención de la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción deberá ordenar la inmediata localización del agente acreditado que hubiese despachado la carga o correo en cuestión, como así también de toda otra persona que pudiera haberse registrado junto con él. En forma simultánea, el fiscalizador de servicios de inspección que hubiese tomado intervención deberá efectuar una evaluación adicional del contenido de la carga o correo, a los fines de ratificar o desvirtuar la sospecha del presunto transporte de un elemento explosivo. Para ese cometido deberá recurrir a la visualización de la imagen respectiva, el intercambio de apreciaciones con los operadores del servicio, los datos eventualmente proporcionados por el agente y cualquier otro que considere de utilidad, siempre que ello no implique la movilización del objeto inspeccionado.

f. En el supuesto de verificarse la inexistencia de razones de seguridad que justifiquen la denegación del transporte aéreo de la carga o correo en cuestión, el mismo deberá continuar su proceso ordinario de expedición.

g. Si por el contrario persistiesen las dudas con respecto al contenido de la carga o correo - ya sea porque no pudo localizarse al agente, no pudo precisarse su respectivo contenido, o las explicaciones del agente no hubieran resultado satisfactorias – la novedad deberá ser comunicada al Jefe de Turno, quien con posterioridad deberá ordenar la inmediata aplicación de los procedimientos de intervención previstos en el PCA del aeropuerto correspondiente para el tratamiento del supuesto respectivo y en su caso, la consecuente aprehensión preventiva del correspondiente representante del explotador , agente acreditado u expedidor reconocido.

i. La aplicación del presente procedimiento no eximirá, al personal involucrado, del cumplimiento de toda otra medida que pudiera corresponder en virtud de lo prescripto en otras normas legales aplicables al supuesto en cuestión (por ej.: la aplicación de medidas de carácter procesal penal, administrativo, etc.)

3.5 - DETECCIÓN PRESUNTA DE ARTÍCULOS O SUSTANCIAS RIESGOSAS

3.5.1 - En el supuesto en que como consecuencia de la inspección aplicada al envío se detectara el transporte de artículos o sustancias que puedan ocasionar un riesgo significativo para la salud, la seguridad técnica de la operación aérea o la propiedad, y el medio ambiente, deberán observarse las medidas indicadas a continuación:

a. El operador que detectara el presunto transporte de un artículo o sustancia, no declarado, mal declarado o mal embalado, que pueda ocasionar un riesgo significativo para la salud de las personas, la seguridad técnica de la operación aérea, o las propiedades involucradas en el transporte aéreo, deberá proceder a la inmediata identificación de la carga o correo y a asegurar su separación del resto de envíos que hayan de transportarse a bordo de la aeronave. Posteriormente deberá dar aviso de dicha circunstancia al supervisor del servicio respectivo.

b. Recibida la comunicación relativa al presunto transporte del artículo o la sustancia en cuestión, el supervisor de servicio deberá notificar la novedad al coordinador de seguridad del explotador de aeronave respectivo, solicitando su intervención a los fines de la convocatoria del agente acreditado para el correspondiente reconocimiento del objeto en cuestión. La novedad deberá ser inmediatamente comunicada al Jefe de Turno de la guardia de prevención de la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción.

c. El reconocimiento del envío en cuestión deberá ser efectuado en el sitio específicamente asignado para ese fin, conforme las prescripciones del aeropuerto respectivo. En caso de apreciarse la necesidad de la apertura del envío en cuestión para una debida identificación del objeto transportado, la misma deberá ser necesariamente efectuada en presencia del agente acreditado y del personal específicamente designado para la realización de tareas de fiscalización de los servicios de inspección de cargas y correos proporcionados en ese ámbito de responsabilidad y competencia. En caso de no poder localizarse al agente acreditado, deberá procederse a la aplicación de los procedimientos establecidos ante el hallazgo de un objeto sospechoso.

d. Comprobado el transporte de un artículo o sustancia que pueda ocasionar un riesgo significativo para la salud de las personas, la seguridad técnica de la operación aérea, o las propiedades involucradas en el transporte aéreo, se procederá a la consecuente extracción del envío de bodega y su posterior secuestro.

e. La aplicación del presente procedimiento no eximirá, al personal involucrado, del cumplimiento de toda otra medida que pudiera corresponder en virtud de lo prescripto en otras normas legales aplicables al supuesto en cuestión (por ej.: la aplicación de medidas de carácter procesal penal, administrativo, etc.).

3.6 - DETECCIÓN PRESUNTA DE ARMAS INCORRECTAMENTE DESPACHADAS

3.6.1 - En el supuesto en que como consecuencia de la inspección aplicada al envío se detectara el presunto transporte de armas incorrectamente despachadas, deberán observarse las medidas indicadas a continuación:

a. El operador que detectara el transporte presunto de un arma de fuego, deberá proceder a la inmediata identificación del envío en cuestión y a asegurar su separación del resto de los envíos que hayan de transportarse a bordo de la aeronave. Posteriormente deberá dar aviso de dicha circunstancia al supervisor del servicio respectivo.

b. El supervisor del servicio respectivo deberá requerir la posterior intervención del coordinador de seguridad del explotador de aeronave y de personal responsable de la oficina de Registro de Armas correspondiente a la jurisdicción.

c. De corroborarse el incumplimiento de las condiciones establecidas para el correspondiente despacho y transporte del arma, el personal de la compañía aérea y el personal responsable de la oficina de Registro de Armas correspondiente a la jurisdicción, deberán localizar al agente acreditado y requerir su posterior intervención para el reconocimiento del arma, la presentación de la respectiva documentación del arma y el cumplimiento de otros trámites y/o medidas que hubiesen de corresponder.

d. De acreditarse el posterior cumplimiento de condiciones habilitantes para el transporte del arma, se procederá a la aplicación de los controles y registros documentales correspondientes, la verificación del arma en cuestión y el cumplimiento de las medidas establecidas por la autoridad nacional de seguridad aeroportuaria para el transporte seguro de armas de fuego en la bodega de las aeronaves.

e. La aplicación del presente procedimiento no eximirá, al personal involucrado, del cumplimiento de toda otra medida que pudiera corresponder en virtud de lo prescripto en otras normas legales aplicables al supuesto en cuestión (por ej.: la aplicación de medidas de carácter procesal penal, administrativo, etc.).

ANEXO I

FUNCIONES DEL PERSONAL DEL PUNTO DE INSPECCIÓN Y REGISTRO DE CARGA AEREA

REGLA GENERAL

El personal integrante de un equipo de operadores responsables de la aplicación de servicios de inspección con equipo de rayos x, deberá estar debidamente calificado y habilitado al efecto por la autoridad competente.

FUNCIÓN N° 1 - OPERADOR DE RAYOS X

El personal que tenga a su cargo el cumplimiento de esta tarea, deberá ubicarse frente al monitor o pantalla del equipo de rayos X y visualizar el contenido del envío sometido a inspección, a efectos de la detección del presunto transporte de explosivos, armas incorrectamente despachadas, artículos o sustancias que puedan ocasionar un riesgo significativo para la salud de las personas, la seguridad técnica de la operación aérea, o las propiedades involucradas en el transporte aéreo.

Cuando el operador de rayos X detectara, o sospechara el presunto transporte de un explosivo, arma incorrectamente despachada, artículo o sustancia que puedan ocasionar un riesgo significativo para la salud de las personas, la seguridad técnica de la operación aérea, o las propiedades de los bienes transportados por vía aérea, deberá actuar conforme lo establecido en el cuerpo principal de este Régimen.

El desarrollo continuo de esta tarea no deberá ser efectuarse por períodos máximos de veinte (20) minutos, sin perjuicio del posterior desarrollo de otras funciones inherentes al punto de inspección.

La reanudación de esta tarea solo podrá efectuarse una vez transcurrido un mínimo de cuarenta (40) minutos de descanso desde la finalización del previo cumplimiento de esta función.

FUNCIÓN N° 2 - CONTROL Y PRESENTACIÓN DEL ENVIÓ SUJETO A INSPECCIÓN

La persona a cargo del cumplimiento de esta tarea deberá localizarse en el punto de inicio de la cinta de transporte de la máquina de rayos X y tendrá la función de comprobar y asegurar que el envío colocado en la cinta transportadora de la máquina de rayos x:

- a. Corresponda al vuelo consignado en la carta de porte.
- b. Provenga de un canal expresamente autorizado en el presente programa.
- c. Se reciba en condiciones de seguridad adecuadas.
- d. Sea debidamente presentado y posicionado en la cinta transportadora para su inspección.

El desempeño de esta función podrá ser indistintamente asignado a un (1) efectivo o vigilador de los tres (3) operadores de equipos de rayos x exigibles por cada punto de inspección, que se encuentre en descanso de su tarea de inspección.

FUNCIÓN N° 3 - CONTROL DE ENVÍOS INSPECCIONADOS

El desempeño de esta función podrá ser indistintamente asignado a un (1) efectivo o vigilador de los tres (3) operadores de equipos de rayos x exigibles por cada punto de inspección, que se encuentre en descanso de su tarea de inspección.

La persona a cargo del cumplimiento de esta tarea deberá localizarse en el punto de finalización de la cinta de transporte de la máquina de rayos X y tendrá la función de asegurar que el envío:

- a. Se mantenga inaccesible a cualquier persona ajena al personal involucrado en las tareas de su despacho, control, traslado y carga a bordo de la aeronave del correspondiente vuelo.

PERSONAL DE CUSTODIA DE ENVÍOS

Las dos (2) personas a cargo del cumplimiento de esta tarea deberán localizarse en el punto de finalización de la cinta de transporte de la máquina de rayos X y tendrán la función de asegurar que el envío:

- a. Sea preservado en condiciones adecuadas de seguridad, hasta su traslado y carga a bordo de la bodega de la correspondiente aeronave, debiendo alternadamente dirigirse de a uno hasta la misma junto con el personal de la empresa encargada del transporte y manejo de la carga.
- b. Sea adecuadamente vigilado a fines de evitar su mezcla con otros envíos que no hayan sido inspeccionados.
- c. Sea adecuadamente vigilado a fines de evitar que sea interferido.

NOTA ACLARATORIA:

Los integrantes de un equipo de operadores habilitados para la realización de tareas de inspección de envíos con equipo de rayos x, podrán alternarse en el cumplimiento de cada una de las funciones correspondientes al punto de inspección y registro de la carga, siempre que se respete el término máximo de operación continua autorizada y sus respectivos lapsos de descanso intermedio, y el personal posea las habilidades, conocimientos y destrezas requeridas por el PNISAC.

SUPERVISOR

Las tareas del supervisor del punto de inspección, podrán ser cubiertas por cualquiera de los miembros del equipo, y simultáneamente desarrolladas con alguna de las otras funciones inherentes al servicio de inspección de carga y correo a través de un equipo de rayos x. Las funciones a su cargo comprenderán entre otras cosas:

- a. El permanente seguimiento y apoyo de las tareas llevadas a cabo por el personal del punto de inspección.
- b. La implementación de las tareas o ajustes necesarios para el adecuado cumplimiento de las funciones asignadas a los miembros del equipo de operadores.
- c. Asistir al resto de los operadores en el proceso de interpretación de imágenes y la operación del equipamiento empleado.
- d. Requerir la asistencia e intervención de un fiscalizador de servicio perteneciente a la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción,
- e. Asegurar el cumplimiento de todos los requisitos y condiciones de índole administrativa y operativa relacionadas con el cumplimiento del servicio (Ej.: comunicación y registro de novedades en el libro de servicio, asiento de la rotación de los operadores, solicitud de intervención de un fiscalizador perteneciente a la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción, etc.).
- f. Cualquier otra medida necesaria para el adecuado cumplimiento del servicio.
- g. Controlar que el funcionamiento del punto de inspección se ajuste a las prescripciones legales aplicables sobre el particular.

d. Prestar toda colaboración que le sea requerida para la interpretación de imágenes correspondientes a la detección presunta de artículos peligrosos (explosivos, armas de fuego incorrectamente despachadas o no declaradas, artículos o sustancias riesgosas).

(RESERVADO)

RAYOS X

CONSIDERACIONES GENERALES

- a. El equipo de rayos X sirve exclusivamente para la inspección radiológica de objetos. No está permitido irradiar personas o animales vivos.
- b. No está permitido que las personas se sienten o se suban a la cinta transportadora, ni que toquen las piezas en movimiento.
- c. No debe introducirse ninguna parte del cuerpo en el túnel, mientras esté conectado el equipo.
- d. En caso de detectar daños en el mueble, cables, cinta de transporte o cortinas emplomadas, el equipo de rayos X deberá ser detenido.
- e. No debe utilizarse el equipo si las cortinas emplomadas se encuentran dañadas.
- f. Sólo el servicio técnico autorizado podrá desmontar las cubiertas y revestimientos del equipo.
- g. No deberán colocarse líquidos sobre los componentes del equipo. Si debe irradiarse un recipiente con líquido, se asegurará previamente utilizando un contenedor plástico, de manera que el líquido no pueda caer sobre el equipo o en la cinta transportadora. Se deberá desconectar rápidamente el equipo si se derrama algún líquido sobre el mismo.
- h. Deben mantenerse despejadas las aberturas de ventilación del equipo y de los monitores.
- i. Los objetos pequeños, objetos con correas sueltas o mal embalados y aquellos otros que no mantengan estabilidad sobre la cinta deberán colocarse en contenedores plásticos.

VERIFICACIONES PREVIAS AL ENCENDIDO DEL EQUIPO

- a. Comprobar que no existe deterioro en el mueble, teclados, monitores y cables visibles.
- b. Verificar el estado de las cortinas emplomadas de entrada y salida de túnel.
- c. Verificar que la cinta transportadora, los rodillos y la cadena de arrastre no presenten roturas, suciedad u objetos extraños adheridos.

ENCENDIDO Y OPERACIÓN DEL EQUIPO

- a. Después de haber realizado las verificaciones previas, se debe introducir la llave interruptora y girarla a la derecha para encender el equipo.
- b. Tras encender el equipo se debe comprobar que no hay ningún bulto en la cinta transportadora en el interior del túnel del equipo.
- c. Los bultos y envíos deben colocarse delante de la cortina emplomada de entrada, y centrados en la cinta transportadora.

- d. No está permitido introducir la mano en el túnel de inspección.
- e. Los objetos pequeños, con correas sueltas o mal embalados y aquellos otros que no mantengan estabilidad sobre la cinta deberán colocarse en contenedores plásticos.
- f. Se debe dejar una separación entre dos bultos consecutivos a efectos de poder identificar rápidamente las imágenes radioscópicas.

APAGADO DEL EQUIPO

- a. Se deben cerrar todos los menús.
- b. Es necesario asegurarse que no queda ningún objeto dentro del túnel del equipo. En caso contrario la cinta deberá moverse hacia la derecha o la izquierda hasta que el túnel quede libre.
- c. Se debe girar la llave interruptora hacia la izquierda y retirarla para que automáticamente se apague el equipo.

EQUIPOS DE RAYOS X PARA INSPECCIÓN DE CORREO Y CARGA AÉREA

A.- CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

1.-	Dimensión del equipo	
	Largo total	7,5 m máx., incluidas extensiones
	Ancho total	1,5 m máx.
	Alto total	1,7 m máx.
	Peso	1.000 Kg. máx.
2.-	Túnel de Inspección	
	Tamaño	1,10 x 1,10 m mín.
	Tamaño objeto inspeccionado	1 x 1 m máx.
3.-	Sistema Transportador	
	Cinta transportadora	Sin fin de goma o combinada, intercambiable, sin uniones que perjudiquen la interpretación de la imagen.
	Altura de cinta	Alta, aproximadamente 0,77 m.
	Velocidad cinta	0,2 / 0,24 (m/seg.)
	Capacidad de carga	200 kg mínimo. Distribución uniforme sobre cinta.
	Transmisión cinta	Directa, rodillo propulsor compacto (rodillo motor)
	Extensiones	Anterior y Posterior: mínimo 1,3 m, con fijaciones al equipo y con ajuste de inclinación.
	Transmisión Extensiones	Rodillo propulsor independiente en ambas, anterior y posterior.
4.-	Montaje del equipo	Sobre ruedas para movilidad, con sistema de bloqueo y anclaje

B.- CARACTERÍSTICAS OPERACIONALES

1.-	Panel de Control	
	Consola	Integrada al equipo, o en mesa remota móvil, con capacidad para dos (2) monitores de LCD de 19”.
	Teclado	Ergonómico, digital, con TrackBall, Mouse o similar, basado en microprocesador de última generación, protegido por tapa con llave; teclas para libre programación de funciones. Contará al menos con tres (3) teclas de acceso rápido a funciones reprogramables. La función correspondiente a cada una de las teclas de acceso rápido deberá estar indicada en pantalla en forma permanente, de modo de permitir un ágil desempeño del operador.
	Control de energía	Activación por llave cautiva, interruptor de paso, panel de protección del equipo y autodiagnóstico al encendido.
	Parada de Emergencia	Botón de parada accesible en panel y en equipo.
	Acceso a software	Mediante clave individual diferenciada para los operadores y el personal técnico
2.-	Monitores	
	Cantidad	Un monitor LCD SVGA / B y N, Color, con opción a dos (2) monitores LCD
	Tamaño	19” o superior
	Resolución	Alta (no inferior a 1024 x 768 píxeles), compatible con normas de baja emisión electromagnética MPRII. Controles digitales de imagen y geometría.
	Controles accesibles	Digitales de imagen (brillo, color y contraste) y geometría (amplitud vertical / horizontal).
3.-	Otras	
	Luz piloto	Indicador de activación de Rayos X en cada extremo del túnel y en consola.
	Zoom	Electrónico, ampliación de 2 a 16 veces, continuo, seleccionable por el operador. Sin graduación.
	Imágenes	B/N y color negativo, alta penetración, recorte orgánico, recorte inorgánico y luminancia variable.
	Indicadores en pantalla	Presentación de fecha/hora, contador de bultos, número de identificación del operador. La pantalla estará dividida en sectores, reservando el principal para la observación de los objetos inspeccionados. Además deberá disponer de una imagen miniatura tipo “cameo” que opere en forma simultánea y en tiempo real, y permita al operador evaluar claramente el sector de imagen sobre el que se está aplicando la función de zoom electrónico, mediante una superimpresión electrónica que determine el área ampliada. B / N y Color
	Registro	Identificación de acceso de operador y técnico.
	Funciones y Capacidades actuales y futuras	Función Review (visualización de imágenes previas. 5 mínimo)

	Funciones y Capacidades actuales y futuras	<p>Tecnología de aplicación con posibilidad de actualización teniendo en cuenta la evolución de diferentes amenazas y elementos emergentes.</p> <p>Sistema de realce de contornos (edge-enhancement) y función de super-realce (super-enhancement), que permita incrementar la resolución y penetración aparente en pantalla y lograr capacidades de penetración de acero típicas de 32 a 35 mm. Función de Súper - realce (tipo SEN o similar) para un óptimo contraste en toda la imagen de rayos x, tanto para objetos de baja absorción en las zonas de imagen claras (Ej. Ropa) como también en objetos en las zonas oscuras de la imagen (ocultos detrás de objetos de elevada absorción), sin interrumpir el funcionamiento de la cinta transportadora (con opción de programación de la misma).</p> <p>Sistema de reporte de error en pantalla, con almacenamiento de memoria.</p> <p>En una barra de comando, deberá exhibirse el modo de funcionamiento (procesamiento de imagen) en el que se encuentra operando la unidad en todo momento, además de fecha, hora y número de operador.</p> <p><u>Deberá contar con las siguientes capacidades adicionales a futuro:</u></p> <p>Capacidad de inserción de imágenes de prueba y amenaza (TIP). Archivo y reserva de imágenes en formato JPG de 1280 x 1024/ 24 BIT, disco rígido extraíble o CD RW. Capacidad para conexión a redes de datos de tipo Ethernet o superior, para posibilitar la administración remota y el retiro de imágenes. El equipo deberá contar con puertos USB, para realizar transferencia de datos mediante "llaves" o memorias USB estándar del mercado.</p> <p>Función de resaltar áreas de alta densidad u opacidad con marcación en pantalla y señal audible para visualizar de modo óptimo los sectores de la imagen que posean alta absorción de rayos X, aclarando estos sectores y manteniendo el tratamiento estándar del resto de la imagen. Esta función deberá operar en forma automática y en tiempo real, sin necesidad de manipulaciones por parte del operador, ni de detener la cinta transportadora del sistema.</p>
--	--	--

C.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

1.-	Fuente de Poder.	
	Energía	230 VAC, +10% -15%, 50 Hz., con sistema de rectificación tipo switching, tolerando fluctuaciones de tensión de alimentación en al menos + 10% -15% respecto del valor nominal y con regulador de voltaje incorporado, deseable UPS para 1 hs de autonomía
	Consumo	1 Kva. Máx.
	Ciclo de trabajo	Inspección inmediata luego del encendido
	Protecciones	Sobrevoltaje, shutdown térmico o diferencial
	Temperatura de Operación	0° C a 40° C y -20° C a + 60° C
	Humedad ambiente	10% a 90 % sin condensar
2.-	Generador de Rayos X	
	Tipo	Sellado hermético
	Voltaje de ánodo	160 KV
	Refrigeración	Por baño de aceite sellado
	Orientación de haz	Diagonal de abajo hacia arriba
	Seguridad y Protección Radiológica	Cumplir con todas las normas sanitarias aplicables a dispositivos emisores de radiación. Cumplir normativas Internacionales de emisión USA/CEE.
	Penetración acero (mín.)	Valor estándar: 32 Mm (acero). Valor típico: 35mm
	Resolución (Reconocimiento con hilo)	Estándar: 36 AWG (0,13 Mm aproximado) Típico: 38 AWG (0,09 Mm)
	Dosis Típica de Rayos X máxima por inspección Tasa de dosis al exterior (medida a 5 cm. gabinete)	Inferior a 2 uSv (MicroSievert) Inferior a 4 uSv/h (MicroSievert) en cumplimiento de las normas nacionales de seguridad radiológica.
	Blindaje	Integrado a la estructura y cortinas en túnel
	Protecciones	Interlocks de apertura
3.-	Sistema Detector	
	Tecnología	Línea detectora angular de alta resolución.
	Detectores	De tipo diedro, de estado sólido, que permita la inspección total del túnel, sin recorte de esquinas.
	Fotocélulas	Que activen la emisión de Rayos X cuando el envío ingrese en la zona de irradiación y desactive la misma cuando el elemento sometido a inspección abandone dicha zona.
	Discriminación	Material de alto, medio y bajo "Z" (N° atómico), orgánico e inorgánico

4.-	Procesamiento de Imagen	
	Tecnología	Digital, que posibilite el reconocimiento de materiales a través de técnica de procesamiento multienergético mejorada, que generará coloración en pantalla de acuerdo a la clasificación de sustancias en orgánicas, inorgánicas o de mezcla (colores naranja, azul y verde, respectivamente). La electrónica de procesamiento de video será de muy amplio rango dinámico, asegurando al menos 12 bits de memoria para los valores de luminancia (4096 niveles de gris).
	Sensibilidad de contraste	Mínimo 22 niveles de grises visibles en pantalla
	Capacidad de grabación	20.000 imágenes

C.-OTROS

	MANTENIMIENTO
	Preventivo: mensual Correctivo: dentro de las 24 hs de informado el desperfecto.
	SERVICIO TÉCNICO.
	Establecido en el país, para consultas, asistencia técnica permanente y adquisición de repuestos, con antecedentes comprobables en comercialización de sistemas de inspección por rayos X.

EQUIPOS DETECTORES DE EXPLOSIVOS / NARCÓTICOS

A.- CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, OPERACIONALES Y TÉCNICAS

1.-	Tecnología	Espectrometría de movilidad iónica (IMS, ITMS o DIMS)
2.-	Fuente Radiactiva	Níquel-63 (el fabricante deberá hacerse cargo de la disposición segura de la fuente radiactiva)
3.-	Recolección de Muestras	Partículas (trazas) y vapores.
4.-	Detección de explosivos	RDX, PETN, TNT, TATP, NG, H2O2, EGDN, marcadores OACI y otros. Mínimo 40 compuestos.
5.-	Detección de narcóticos	Mínimo: heroína, cocaína, metaanfetamina, marihuana, precursores químicos, MDMA, y otros.
6.-	Detección de agentes químicos (sólo en el caso de equipos portátiles)	Agentes químicos de guerra y agresivos tóxicos industriales.
7.-	Tiempo de análisis	No superior a 15 segundos.
8.-	Tiempo de calentamiento	No superior a 15 minutos.
9.-	Alarma	Audio visual con identificación de sustancias (con posibilidad de modo silencioso).
10.-	Display	3,5 “ color o superior
11.-	Almacenamiento de datos	Posibilidad de adquirir no menos de los cien (100) últimos análisis.
12.-	Falsos positivos	Menor al 1 %
13.-	Dimensiones	Máximo 58cm x 32cm x 32cm, en uno o dos módulos.
14.-	Peso	Máximo 27 kg
15.-	Alimentación	200 / 240 VCA, 50 Hz.
16.-	Autonomía	2.5 horas con batería.
17.-	Consumo máximo	600 Watt (en el arranque)
18.-	Puertos	USB y/o ETHERNET y/o DB9 y/o DB25.
19.-	Sensibilidad de detección	Explosivos: de 1 a 5 nanogramos Narcóticos: de 50 a 200 picogramos.

B.- OTROS

	MANTENIMIENTO
	Preventivo: mensual (mínimo). Correctivo: (incluidos repuestos necesarios, trampas e insumos) de acuerdo a la necesidad. No deberá demorar más de una semana luego de informado el desperfecto.
	SERVICIO TÉCNICO
	Establecido en el país, para consultas, asistencia técnica permanente y adquisición de insumos.

APÉNDICE 4

REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA CARGA Y EL CORREO (RESERVADO)

1. OBJETIVO

El objetivo del presente reglamento consiste en establecer un régimen de aplicación general y de cumplimiento obligatorio para la operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y correo con medios técnicos efectuados en el ámbito de aplicación del presente programa.

2. ALCANCE

El régimen establecido a través del presente, será de cumplimiento obligatorio para toda persona física o jurídica, pública o privada habilitada por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para la prestación de servicios de inspección de seguridad de la carga y correo a través de medios técnicos.

A título meramente enunciativo la aplicación del reglamento abarcará los servicios de inspección de cargas y correo, que hubieran de transportarse a bordo de una aeronave de transporte aerocomercial de pasajeros y en aviones de carga exclusivamente.

Las personas físicas o jurídicas públicas o privadas habilitadas por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para la prestación de servicios de inspección de seguridad de aviación civil con equipos de rayos X deberán aplicar los siguientes procedimientos:

Los procedimientos de revisión de la carga comprenden:

- a. Procedimientos activos que incluyen equipos de rayos X convencionales, detectores de explosivos, de trazas de explosivos y drogas, registro físico, cámaras de simulación y canes entrenados en detección de explosivos, para detectar artefactos, dispositivos y sustancias peligrosas que puedan ser colocados en ella.
- b. Procedimientos preventivos de seguridad para impedir que tales dispositivos, artefactos y sustancias, sean colocados en la carga al momento de embalarla en origen o durante su traslado, aplicando medidas de resguardo y protección apropiadas en cualquier etapa del proceso entre la recepción por el agente y el embarque en la aeronave.
- c. Procedimientos de verificación documental de la carga que será embarcada en las aeronaves.

3. REQUISITOS EXIGIBLES A LOS OPERADORES

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas sujetas a la aplicación del presente reglamento se aseguraran que el personal a cargo de la realización de procedimientos de operación de equipos de inspección de cargas y correo debe:

- a. Reunir las condiciones establecidas en el presente programa y su documentación complementaria.
- b. Poseer las condiciones de capacitación y entrenamientos específicamente requeridos en el PNISAC por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para el desempeño de la tarea incluyendo:
 1. Estudios secundarios completos, lo que se acreditará por medio de certificado legalizado otorgado por establecimiento público o privado incorporado a la enseñanza oficial.

2. La aprobación de los cursos iniciales y recurrentes específicamente exigidos para el ejercicio de la tarea, a saber AVSEC Básico 1,2,3 y recurrente; Operador de equipos de rayos x e interpretación de imágenes y recurrente, Entrenamiento en la Seguridad de la Carga Aérea y Correo (CMDN), Curso de Transporte de Mercancías Peligrosas sin riesgo por vía aérea (BÁSICO).

4. RÉGIMEN OPERATIVO

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas comprendidas en el presente reglamento deberán asegurar el cumplimiento del régimen operativo indicado a continuación:

a. Los operadores de equipos de inspección de rayos x deberán rotar en sus funciones en lapsos no superiores a los veinte (20) minutos y registrar descansos por lapsos equivalentes al doble del tiempo efectivamente trabajado en el control de pantalla.

b. La jornada de trabajo de los operadores de equipos de inspección de rayos x no deberá exceder las ocho (8) horas por día, incluyendo los periodos de descanso antes mencionados.

c. El personal a cargo de la operación de equipos de inspección de rayos x deberá contar con un descanso mínimo de doce (12) horas entre servicios y veinticuatro (24) horas consecutivas por cada periodo semanal laborado en forma continua.

5. RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas contempladas en el presente reglamento deberán asegurar:

a. Que las prestaciones del equipo de inspección de rayos x utilizado y sus condiciones de funcionamiento cumplan con las especificaciones técnicas, operativas y funcionales detalladas en el presente programa.

b. Que se aplique un programa de mantenimiento del equipo de rayos X a cargo de personal técnico calificado. Dicho programa de mantenimiento deberá ser preventivo –con una frecuencia mínima mensual- y correctivo –con solución a los inconvenientes técnicos dentro de las 24hs a partir de que se detecte el desperfecto-, ajustado a las recomendaciones del fabricante del equipo.

c. Que sus programas de seguridad incluyan un detalle del plan de mantenimiento de los equipos, precisando el régimen periódico de mantenimiento y de pruebas de funcionamiento establecido por la empresa.

6. DOCUMENTACIÓN DEL SERVICIO

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas contempladas en el presente reglamento deberán presentar a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil:

a. Una nómina de los operadores designados para realizar las tareas de inspección que describa:

1. El nombre, apellido y DNI de los operadores.
2. Nombre o denominación de la empresa a la que prestara sus servicios.

b. Copias de las constancias de aprobación de los cursos de instrucción y capacitación efectuados por los operadores.

c. Un libro de registro de servicio con hojas numeradas correlativamente. El mismo deberá ser suscripto por la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción y habilitado mediante la confección de un acta de apertura.

7. ASIENTO DE NOVEDADES DEL SERVICIO

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas contempladas en el presente reglamento deberán asentar en el libro de registro de servicio mencionado anteriormente, las cuestiones indicadas a continuación:

a. Día y hora de inicio y finalización de cada servicio de inspección proporcionado por la empresa, dejándose constancia de:

1. El nombre, apellido, DNI y firma correspondiente al personal a cargo de las tareas de inspección.
2. La indicación expresa del horario de inspección cubierto por cada operador.
3. Cualquier novedad producida en desarrollo de las tareas de inspección.
4. El nombre, apellido, DNI y firma del supervisor del servicio.

b. Día, hora y detalle técnico de las pruebas de seguridad y funcionamiento realizadas al equipo, dejándose constancia de:

1. El nombre, apellido, DNI y firma de la persona responsable de su ejecución.
2. Detalle de los elementos técnicos utilizados para su ejecución.
3. Resultados obtenidos como consecuencia de las pruebas efectuadas.

c. Día, hora y detalle del servicio de mantenimiento efectuado al equipo, con asiento de:

1. El nombre, apellido y DNI y firma de la persona que lo llevó a cabo, asentando cualquier novedad registrada en relación al funcionamiento del equipo.

8. SUSPENSIÓN DE SERVICIOS POR FALLAS TÉCNICAS

En caso de que la persona responsable de la ejecución de los servicios de mantenimiento o prueba de funcionamiento detectara deficiencias que ameritaran la inhabilitación del equipo de rayos x, deberá procederse conforme el procedimiento indicado a continuación:

a. La persona que hubiera detectado esta novedad deberá consignarla en el libro de registro de servicio y notificarla en forma inmediata al responsable de seguridad de la empresa prestadora del servicio de inspección.

b. El responsable de seguridad de la empresa prestadora del servicio de inspección respectivo deberá asimismo:

1. Proceder a la inmediata suspensión de la prestación del servicio en cuestión.
2. Comunicar por escrito y a la mayor brevedad posible al jefe de turno de la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción la novedad planteada sobre el particular.
3. Promover las gestiones que resulten necesarias para asegurar la continuidad del servicio mediante el empleo de otros medios o servicios habilitados.

El incumplimiento de lo establecido precedentemente constituirá causal de inhabilitación técnica del equipo y el servicio en cuestión, sin perjuicio de la aplicación de otras penalidades que pudieran corresponder sobre el particular teniendo en consideración las circunstancias particulares de cada caso.

9. SUSPENSIÓN DE SERVICIOS POR CUESTIONES AJENAS A FALLAS TÉCNICAS

Asimismo se deberá proceder a la suspensión del servicio cuando:

a. El personal designado para la prestación del servicio no resultara suficiente para la realización de los relevos del personal.

b. El personal a cargo de la prestación del servicio no cuente con el tiempo de descanso previsto en este reglamento.

c. Se constatare el vencimiento de las condiciones establecidas para la habilitación del equipo y el personal a cargo de la inspección.

d. Cualquier otro supuesto que comprometa la eficacia y seguridad del servicio en cuestión.

El incumplimiento de lo establecido precedentemente constituirá causal de inhabilitación técnica del equipo y el servicio en cuestión, sin perjuicio de la aplicación de otras penalidades que pudieran corresponder sobre el particular teniendo en consideración las circunstancias particulares de cada caso.

APÉNDICE 5

REGLAMENTO DE ELABORACIÓN, PRESENTACIÓN, EVALUACIÓN Y APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA CARGA

1. GENERALIDADES

1.1 OBJETIVO. El presente reglamento tiene por objeto:

- a. Establecer los lineamientos necesarios para la elaboración de los Programas de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) contemplados en el PNSCA, de una manera uniforme.
- b. Determinar los requisitos formales exigidos para la presentación de los PSC aludidos.
- c. Establecer un procedimiento estandarizado de evaluación y aprobación de los PSC.

1.2 ALCANCE. Las medidas contempladas en el presente reglamento deberán ser obligatoriamente observadas por todas las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas y/o dependencias a las que en virtud de las previsiones del PNSCA, les sea exigida la presentación de un Plan de Seguridad de la Carga Aérea (PSC). A título meramente enunciativo, el concepto de referencia incluye a:

- a. Agentes Acreditados.
- b. Depósitos.
- c. Explotadores de Aeronaves de Transporte Aerocomercial.
- d. Explotadores de Aeropuertos.
- e. Empresas de Seguridad Privada.
- f. Administradores Postales.
- g- Toda otra entidad pública y/o privada que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere pertinente.

1.3 CONFIDENCIALIDAD: las personas o dependencias comprendidas en el presente reglamento deberán establecer y aplicar procedimientos adecuados a los efectos de preservar las partes reservadas del PNSCA y de la información contenida en su respectivo plan de seguridad.

2. PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA

2.2 CONCEPTO: a los efectos del PNSCA, se entiende por “Plan de Seguridad de la Carga Aérea” al documento escrito que contiene y describe el conjunto de medidas y procedimientos de seguridad adoptadas para asegurar que la carga y el correo se someten a controles de seguridad apropiados, previo a su transporte por vía aérea.

2.3 CLASIFICACIÓN: los planes de seguridad pueden clasificarse en:

a. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) del Agente Acreditado, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Agente Acreditado.

b. Plan de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) del Depósito Fiscal, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Depósito, que no opte por registrarse como Agente Acreditado de Carga.

c. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) del Explotador Aéreo, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Explotador de Aeronaves de Transporte Aerocomercial, que no opte por registrarse como agente acreditado de carga.

- d. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) del Explotador de Aeropuertos, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Explotador de Aeropuertos.
- e. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) de Seguridad Privada, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Empresa de Seguridad Privada.
- f. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) de Administrador Postal, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Permisionario o Administrador Postal.
- g. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC), el que deberá ser elaborado por cualquier otra persona o dependencia a la cual, en virtud de sus responsabilidades, la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere necesario exigirle la presentación de un programa de seguridad.

3. PRESENTACIÓN DE LOS PROGRAMAS

3.1 FORMA: la presentación deberá efectuarse ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, mediante la entrega de DOS (2) ejemplares impresos (original y duplicado) redactados en idioma español, presentados en carpeta de tapa dura y suscriptos por la máxima autoridad de seguridad responsable de la entidad y/o de su respectivo representante en el Estado Nacional y UNA (1) copia en formato digital.

3.2 CONTENIDO: los programas de seguridad contemplados en este reglamento deberán ser confeccionados en base a las formas y los contenidos establecidos en las “guías de confección” anexas al presente programa.

Conforme lo consignado precedentemente y cuando la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil lo considere pertinente, la información incluida en los planes de seguridad contemplados en este reglamento deberá ser complementada con la documentación e información adicional necesaria para asegurar el cumplimiento de sus respectivos objetivos en un ámbito jurisdiccional determinado.

3.3 FORMACIÓN DE EXPEDIENTE – TRASLADO: recibido un programa de seguridad de carga presentado a consideración de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, se procederá a la formación de un Expediente con la documentación acompañada, agregándole cualquier otra pieza documental o instrumental que se hubiera anexado a la presentación. Cumplido lo indicado anteriormente, remitirá el expediente a la Dirección de Seguridad de la Aviación, a efectos de la prosecución del trámite.

4. EVALUACIÓN DE LOS PLANES

4.1 ANÁLISIS: una vez recibido el expediente, la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá efectuar un análisis técnico de la documentación incorporada en el mismo, en un lapso no superior a los TREINTA (30) días hábiles desde su recepción, a efectos de comprobar que el plan evaluado se ajuste a la normativa nacional vigente de seguridad de la aviación civil, la reglamentación específica inherente a la actividad desarrollada por la entidad involucrada y el presente reglamento.

4.2 INFORME: el análisis efectuado por la Dirección de Seguridad de la Aviación se consignará en un informe escrito que se anexará al expediente y deberá contener:

- a. Indicación expresa de las deficiencias u omisiones registradas en el plan evaluado.

- b. Recomendación de las modificaciones y/o incorporaciones necesarias para resolverlas.
- c. Opinión fundada favorable o desfavorable para su aprobación.

5. PROGRAMA OBSERVADO

5.1 NOTIFICACIÓN Y REQUERIMIENTO: en el supuesto de que el plan evaluado hubiera sido objeto de observaciones, la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá cursar una notificación escrita a la persona física o jurídica que corresponda, a efectos de comunicarle las observaciones efectuadas y de requerirle la presentación de las modificaciones y/o incorporaciones que considerara necesarias para la aprobación del Programa.

5.2 PRESENTACIÓN DE MODIFICACIONES: las modificaciones o agregados consecuentemente efectuados al plan observado, deberán presentarse mediante UN (1) juego original y UNA (1) copia, debidamente rubricadas, de todas las fojas modificadas para el eventual reemplazo de las correspondientes a la presentación original. La misma deberá ser efectuada dentro de los TREINTA (30) días de recibida la notificación de las observaciones efectuadas al plan.

5.3 REEVALUACIÓN: dentro de los TREINTA (30) días hábiles posteriores a la recepción de la documentación citada en el numeral anterior, la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá reevaluar las modificaciones o agregados efectuados al Programa de seguridad, verificando que los mismos cambios efectuados a la presentación original respondan y satisfagan los requerimientos realizados, sin alterar el contenido de aquellos aspectos que no hubieran sido objeto de observación.

5.4 OBSERVACIONES ADICIONALES: en caso de que las modificaciones o agregados efectuados al plan no hubieran satisfecho los requerimientos de la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá repetirse el procedimiento previsto en los artículos anteriores, hasta que los mismos sean íntegramente salvados.

5.5 MODIFICACIONES O AGREGADOS SATISFACTORIOS: en el supuesto de que las modificaciones o agregados efectuados al plan original o sus posteriores presentaciones hubieran cumplido satisfactoriamente los requerimientos efectuados por la autoridad de aplicación, la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá promover las acciones pertinentes para impulsar la continuidad del trámite de aprobación del plan de seguridad en cuestión.

5.6 INFORME TÉCNICO: la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá consignar en un Informe Técnico escrito agregado a las actuaciones, el debido cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas para la aprobación de los planes de seguridad sometidos a su evaluación.

5.7 PRESENTACIÓN DE MODIFICACIONES ESCRITAS: una vez satisfechos los requerimientos efectuados para la prosecución del trámite de aprobación del plan de seguridad originariamente observado, la Dirección de Seguridad de la Aviación requerirá a la entidad respectiva, la presentación de DOS (2) nuevos ejemplares escritos del plan, o bien de las páginas modificadas al plan para su debida agregación a las actuaciones. Cumplido lo anterior, se elevarán las actuaciones a la autoridad jerárquica inmediata superior correspondiente, para la prosecución del respectivo trámite.

6. APROBACIÓN DE LOS PROGRAMAS

6.1 DICTAMEN Y APROBACIÓN: cuando el Programa no hubiera recibido observaciones y/o contara con opinión favorable para su aprobación de la autoridad jerárquica inmediata superior correspondiente a la Dirección de Seguridad de la Aviación, las actuaciones deberán ser remitidas a Asuntos Jurídicos, a los efectos de que la misma proceda al análisis de la legalidad del respectivo acto y a la elaboración del dictamen correspondiente. Finalmente, y en su caso, se dispondrá lo necesario

para la firma de la Disposición aprobatoria del plan de seguridad, por parte de la dependencia autorizada a esos efectos por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

6.2 TRASLADO Y ARCHIVO: una vez suscripta la disposición aprobatoria del respectivo Programa de seguridad se remitirá el expediente a la Dirección de Seguridad de la Aviación.

Recibido el expediente, el Director de Seguridad de la Aviación deberá proceder a:

- a. La suscripción de cada uno de los folios de las DOS (2) versiones impresas del plan aprobado.
- b. El envío de UN (1) ejemplar a la entidad o autoridad responsable de su elaboración.
- c. El archivo de las actuaciones y del segundo ejemplar del plan en cuestión.

7 ENMIENDAS

7.1 INFORMACIÓN DE ENMIENDA: cuando se pretendan introducir cambios en el contenido de un plan de seguridad aprobado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, que por sus características no hayan de alterar las medidas y procedimientos de seguridad aprobados y/o de los medios empleados para su aplicación, dicha enmienda deberá comunicarse por escrito a la Dirección de Seguridad de la Aviación, dentro de los 5 (CINCO) días de la incorporación de la modificación.

7.2 PROPUESTA DE ENMIENDA: cuando se pretenda introducir cambios en el contenido de un plan aprobado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil se deberá presentar por escrito a la Dirección de Seguridad de la Aviación la pertinente propuesta de enmienda para su evaluación.

La propuesta de enmienda deberá presentarse con una antelación no menor a TREINTA (30) días de la fecha prevista para su entrada en vigencia. Además de detallar las cuestiones de contenido que correspondan, la propuesta de enmienda deberá especificar las páginas del Programa originalmente aprobado que se verían afectadas por la modificación.

7.3 EVALUACIÓN DE ENMIENDA: la evaluación de la propuesta de enmienda se regirá por las mismas pautas aplicables con relación a los planes de seguridad originales.

7.4 APROBACIÓN DE ENMIENDA: en caso de aprobarse la enmienda propuesta, deberá procederse al inmediato reemplazo de las páginas del plan y a su registro en el listado de páginas efectivas correspondientes.

7.5 RECHAZO DE ENMIENDA: si la Dirección de Seguridad de la Aviación rechaza una propuesta de enmienda, la entidad interesada deberá analizar las observaciones y podrá solicitar por escrito una reconsideración, en un plazo no superior a los TREINTA (30) días de recibida la comunicación. Si la propuesta de enmienda es reevaluada y se confirma su rechazo, no podrá presentarse nuevamente.

7.6 EXIGENCIA DE ENMIENDA: la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil podrá exigir modificaciones a un Programa de seguridad aprobado, cuando las mismas redunden en una mayor eficiencia de las medidas de seguridad y el beneficio del interés público o cuando obedezcan a cambios en la normativa vigente tanto a nivel nacional como internacional.

7.7 ACCIÓN INMEDIATA: en caso de que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere que existen razones fundadas para la aplicación de acciones inmediatas que involucren la necesaria enmienda de los Programas aprobados, ordenará la inclusión y aplicación de dichas medidas con una explicación breve de los motivos de la enmienda a ser adoptada.

8. ACLARACIONES FINALES

8.1 - La aprobación del Programa de seguridad de una entidad determinada, que se produzca por aplicación del procedimiento contemplado en este reglamento, no eximirá a la misma de la obligatoriedad del cumplimiento complementario de otras medidas adicionales establecidas a su respectivo cargo, eventualmente previstas en los programas de seguridad de los aeropuertos en los que desarrollen sus operaciones.

8.2 - La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil deberá requerir y verificar que las entidades que desarrollen actividades en su jurisdicción procedan al cumplimiento de aquellos aspectos del Programa de Seguridad de Aeropuerto específicamente establecidos a su cargo. A los efectos indicados precedentemente posee las atribuciones necesarias para requerir que las entidades aludidas, procedan a la presentación de un documento escrito que acredite los procedimientos adoptados a tal efecto, como así también de ordenar las modificaciones operativas que hubieran de corresponder para su adecuado cumplimiento.

ANEXO I

GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DE UN PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA CARGA (PSC)

INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye una guía de orientación para la confección de los PSC que deberá presentar las siguientes organizaciones involucradas en la Cadena de Suministro; Agente Acreditado, Depósito, Explotador Aéreo, Empresa de Seguridad Privada, Administrador Postal y cualquier otra persona o dependencia a la cual, en virtud de sus responsabilidades, la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere necesario exigirle la presentación de un Programa de seguridad. Los PSC deberán ser confeccionados de conformidad con la estructura y los contenidos contemplados en la presente guía.

CAPÍTULO 1 - ASPECTOS GENERALES.

- 1.1 Objetivo del PSC. En este apartado deberá describirse el objetivo del PSC, que consiste en asegurar el cumplimiento del PNSCA en el ámbito del aeropuerto del que se trate. Se deberá asimismo determinar la misión.
- 1.2 Un registro de enmiendas.
- 1.3 Un índice que indique la cantidad de páginas efectivas.
- 1.4 Cada PSC deberá contener:
 - a. La identificación del responsable de su elaboración (área, dependencia y persona responsable (nombre, apellido, documento de identidad y cargo).
 - b. La identificación del área, dependencia y persona responsable (nombre, apellido, documento de identidad y cargo) de quien realice la aprobación interna del PSC.
 - c. Organización de la compañía
 - d. Estructura de seguridad de la compañía.
 - e. La identificación de la persona responsable de la seguridad de la compañía.
 - f. La identificación de la persona responsable en la aceptación, manipulación, clasificación, almacenamiento, transporte y custodia de la carga y el correo.
 - g. Puntos de contacto (identidad y teléfono), necesarios para la coordinación con los diferentes organismos involucrados en la seguridad de la carga y el correo.

CAPITULO 2 - DEFINICIONES, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

2.1 En este apartado deberán indicarse las definiciones, siglas y acrónimos que fueran utilizadas en su PSC.

CAPITULO 3 - MARCO LEGAL

Deberán indicarse los detalles de la normativa jurídica (leyes, decretos, etc.) que dan autoridad al programa.

CAPÍTULO 4 – ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

3.1 En este capítulo deberán indicarse las responsabilidades de los principales actores involucrados en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad de la carga y correo.

CAPÍTULO 5 – PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD:

En este capítulo deberán indicarse los detalles respecto de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados en cada sitio utilizado para la recepción y almacenamiento de la carga del aeropuerto del que se trate.

5.1 CONTROL DE ACCESO.

Se deberá indicar las medidas de seguridad físicas adoptadas para el resguardo del sitio, incluyendo detalles de equipamiento utilizado y procedimientos para:

- a. La protección de locales o instalaciones.
- b. El control de acceso a sus locales o instalaciones (especialmente para el control de acceso personal y vehicular a las instalaciones de la empresa que sirvieran de vinculación entre la parte pública y la parte aeronáutica).
- c. La emisión y control de permisos, tarjetas de identificación o pases para el acceso a tales sitios.
- d. El control del acceso a las zonas sensibles.
- e. El control de puertas y sus cerraduras.
- f. El equipo de vigilancia.
- g. Los sistemas de alarma para la detección de intrusos.
- h. La supervisión de visitantes.
- i. Patrullas de seguridad e inspecciones.
- j. Seguridad de los vehículos que transitan en las instalaciones.
- k. Iluminación de seguridad interna y externa del sitio.
- l. Señales para disuadir a los intrusos.

5.2 RECEPCIÓN DE LA CARGA.

En este apartado se deberá describir los procedimientos adoptados para la recepción de la carga, incluyendo:

- a. El procedimiento utilizado para la validación de los Expedidores Reconocidos.
- b. El mantenimiento de una lista actualizada de Expedidores Reconocidos.
- c. La verificación de la documentación de la carga, incluyendo el Manifiesto de Seguridad de los envíos (detallando quien se encuentra autorizado para la elaboración de los mismos.)
- d. El establecimiento de “rastros de control” de la carga.

5.3 INSPECCIÓN Y REGISTRO DE LA CARGA.

En éste apartado se deberá incluir detalles sobre:

- a. Lista de personas autorizadas para llevar a cabo inspecciones y registro de la carga.
- b. Verificación e Inspección manual realizada a la carga una vez recibida.
- c. Inspección por medios técnicos realizada a la carga. Se deberá realizar una descripción técnica de los medios utilizados y un detalle del procedimiento mediante el cual se inspecciona la carga.
- d. Programas de mantenimiento y procedimientos utilizados del equipo de inspección de seguridad.
- e. Acción que se sigue en caso de sospecha de la existencia de un elemento que se pudiera utilizar para cometer un acto de interferencia ilícita.

5.4 MEDIDAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DE LAS INSPECCIONES, CONTROLES Y REGISTROS DE LA CARGA.

En el presente apartado se deberá detallar los procedimientos utilizados para:

- a. Verificación de antecedentes del personal antes de ser empleado.
- b. Instrucción del personal, incluyendo su actualización.
- c. Medidas y respuestas aplicables para cada nivel de amenaza.
- d. La respuesta ante las amenazas de casos particulares. Se deberá incluir la respuesta ante una amenaza de explosivos.
- e. Evaluación de la vulnerabilidad.
- f. Comprobación y evaluación del Plan de Seguridad.
- g. Notificación de incidentes.
- h. Procedimiento de respuesta ante las emergencias

5.5 ADJUNTOS. En caso de que resulte necesario, se podrá agregar a modo de adjunto:

- a. Diagramas estructurales de la organización
- b. Planos y mapas de los entornos seguros
- c. Requerimientos de capacitación
- d. Registros de entrenamiento
- e. Personal clave y puntos de contacto
- f. Registro de las verificaciones de pre-empleo

CAPÍTULO 6 – CARACTERÍSTICAS DE LOS SITIOS UTILIZADOS PARA LA RECEPCIÓN Y ALMACENAMIENTO DE LA CARGA

6.1 En este apartado se deberá incluir nombre, ubicación y dirección oficial del aeropuerto, mencionando su categoría, nombre del propietario/explotador del aeropuerto y número de teléfono.

6.2 Se deberá describir la ubicación de el/los local/es utilizado/s para la recepción y almacenamiento de la carga, incluyendo un plano grillado del lugar y la descripción física de los mismos, sin omitir para cada uno:

- a. La cantidad de accesos
- b. Puntos de aceptación y protección de la carga y el correo
- c. Puntos de Inspección
- d. Áreas de despacho de la carga
- e. Áreas especialmente protegidas
- f. Otras áreas que se consideren sensibles
- g. Detalles de horario de funcionamiento del sitio

CAPITULO 7 - POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA EMPRESA

El programa deberá consignar:

- a. Los lineamientos generales de la política de seguridad de la empresa.
- b. Organización y contactos de representantes en el país y en el exterior, incluyendo nombre y apellido, teléfono, fax y correo electrónico.
 - 1. La estructura orgánica de la empresa a nivel nacional, con indicación expresa de la dependencia con expresa responsabilidad en seguridad de la aviación.
 - 2. Las tareas y responsabilidades inherentes a los distintos niveles componentes de la dependencia responsable de la seguridad de la aviación.
 - 3. Identificación de las personas responsables de los distintos niveles de seguridad de la empresa (jefe o gerente de seguridad, departamento o área de la empresa, jefe de base, supervisor, coordinador de seguridad en vuelo y en tierra). Indicación de los datos de contacto: domicilio laboral, teléfonos / fax y correos electrónicos, correspondientes a los responsables en cada una de las estaciones aéreas en que la empresa desarrollara sus actividades.
 - 4. Indicación de estructuras jerárquicas y/o diagramas de reemplazos o suplencias aplicables.
 - 5. Identificación de las empresas prestadoras de servicios de provisiones, suministros, limpieza de aeronaves y/o seguridad privada en el ámbito aeroportuario que presten servicios a la empresa. Indicación de los aeropuertos en que los mismos se llevaran a cabo.
- 6. Identificación de los agentes acreditados y/o expedidores reconocidos por la empresa.
- c. Determinación de los canales de transmisión y/o recepción de información habilitados por la empresa. Deberá individualizarse:
 - 1. El área, dependencia y/o responsable de la empresa a cargo de la coordinación de sus tareas de seguridad con la autoridad de seguridad aeroportuaria competente u otros prestadores de servicios aeroportuarios indicando sus respectivos datos de contacto (teléfono, fax y correo electrónico).
 - 2. La persona o las personas autorizadas a contactar y/o transmitir información de seguridad, consignando expresamente las instrucciones y directivas establecidas para el manejo y difusión de información reservada y comunicados de prensa, proporcionando sus respectivos datos de contacto (teléfono, fax y correo electrónico).

3. El área, dependencia y/o persona responsable del manejo de eventuales contingencias y de la aplicación de medidas adicionales de seguridad ante el incremento del nivel de amenaza y sus respectivos datos de contacto (teléfono, fax y correo electrónico).

d. Descripción de las operaciones de la empresa:

1. Actividad desarrollada por la empresa con expresa indicación de los términos y alcances de su habilitación para operar en el Estado Nacional.
2. Detalle de los aeropuertos en que desarrolla sus actividades.
3. Indicación expresa de las rutas aéreas de la empresa que tuvieran como punto de partida y/o destino algún aeropuerto sujeto a la aplicación del presente programa.
4. Mención de los vuelos especiales efectuados por la empresa.
5. Indicación de los aspectos de su programa de seguridad cuyo cumplimiento haya sido encomendado a otra empresa (p. ej. prestador de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario), con la correspondiente individualización del prestador y/o los prestadores de dichos servicios.

CAPITULO 7 - TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

El Programa de Seguridad para la Carga deberá describir las normas y procedimientos aplicables para la detección de envíos que contengan mercancías peligrosas mal declaradas.

El Plan de Seguridad para la Carga deberá aplicar las normas y procedimientos establecidos en el Anexo 18 “Transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea” y en el Documento 9284 – AN/905 (Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea) de la OACI.

CAPITULO 8 - EQUIPOS TÉCNICOS EMPLEADOS PARA LOS CONTROLES DE SEGURIDAD

El programa deberá consignar:

- a. Detalle de los equipos utilizados.
- b. Especificaciones técnicas de los equipos utilizados.
- c. Régimen de mantenimiento, prueba y calibración de los equipos.
- d. Sistemas de CCTV.

CAPITULO 9 - CAPACITACIÓN

El programa deberá incluir:

- a. La descripción del programa de instrucción AVSEC inicial aplicado por la empresa para la capacitación y el entrenamiento del personal de seguridad que desarrolla tareas de inspección, registro y/o verificación de carga y correo.
- b. La descripción de la instrucción repetitiva del personal enumerado precedentemente.

CAPITULO 10 - PLANIFICACIÓN Y RESPUESTA ANTE CONTINGENCIAS

El programa de seguridad deberá incluir medidas y procedimientos específicos para responder ante contingencias aeroportuarias.

CAPITULO 11 - NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES

El programa deberá describir los procedimientos empleados para la notificación a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil frente a cualquier incidente de seguridad de la aviación.

CAPITULO 12 - CONTROLES DE CALIDAD

El programa de seguridad deberá consignar:

- a. Un detalle de las medidas aplicadas por la empresa para comprobar el grado de cumplimiento y eficacia de las medidas y los medios asignados para el cumplimiento de sus objetivos en materia de seguridad de la aviación, así como los procedimientos previstos para efectuar las correcciones o adecuaciones que pudieran corresponder.
- b. El procedimiento empleado para el registro de resultados de los controles de calidad aplicados y de las medidas o directivas aplicadas en consecuencia.

APÉNDICE 6

MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA APLICABLES EN CADA NIVEL DE AMENAZA (RESERVADO)

A. MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA APLICABLES EN CADA NIVEL DE AMENAZA A AERONAVES DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL DE PASAJEROS.

Nº	ÁREA DE ACCIÓN	NIVEL I BÁSICO	NIVEL II INTERMEDIO	NIVEL III ALTO
1	Carga Aérea	Todos los artículos (envíos) serán sometidos a controles de seguridad de los transportistas aéreos y/o de agentes acreditados designados y/o cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave	Aplicar las medidas básicas, con un nuevo registro aleatorio y más verificaciones. (A excepción de agentes acreditados).	Toda la carga aérea ha de ser sometida a controles de seguridad y seguidamente protegida hasta su carga en las aeronaves
2	Correo	Todos los artículos han de someterse a controles de seguridad del transportista y/o de la autoridad postal designada acreditada y/o de cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave.	Aplicar las medidas básicas con nuevo registro aleatorio y más verificaciones. (A excepción de agentes acreditados)	Todo el correo debe ser registrado y protegido hasta que sea cargado. Las aeronaves que sólo transporten carga aplicarán las medidas que correspondan a Nivel II.

B. MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA APLICABLES EN CADA NIVEL DE AMENAZA A AERONAVES DE TRANSPORTE EXCLUSIVO DE CARGA.

Nº	ÁREA DE ACCIÓN	NIVEL I BÁSICO	NIVEL II INTERMEDIO	NIVEL III ALTO
1	Carga Aérea	Todos los artículos (envíos) serán sometidos a controles de seguridad de los transportistas aéreos y/o de agentes acreditados designados y/o cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave	Aplicar las medidas básicas, con un nuevo registro aleatorio y más verificaciones. (A excepción de agentes acreditados).	Toda la carga aérea ha de ser sometida a controles de seguridad y seguidamente protegida hasta su carga en las aeronaves
2	Correo	Todos los artículos han de someterse a controles de seguridad del transportista y/o de la autoridad postal designada acreditada y/o de cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave.	Aplicar las medidas básicas con nuevo registro aleatorio y más verificaciones. (A excepción de agentes acreditados)	Todo el correo debe ser registrado y protegido hasta que sea cargado. Las aeronaves que sólo transporten carga aplicarán las medidas que correspondan a Nivel II.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A21-08

MARCO REFERENCIAL PARA LA ADQUISICIÓN, PRUEBAS Y DESPLIEGUE DEL EQUIPO DE SEGURIDAD

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, una tarea para la elaboración de una Directriz de procedimiento para la Adquisición de Equipos de Seguridad;

CONSIDERANDO necesario que los Estados Miembros de la CLAC dispongan de un marco referencial que les permita planear la adquisición de su equipo, identificando soluciones apropiadas a su requerimiento y desarrollando una adecuada investigación del mercado previa a su adquisición;

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la Directriz de un Marco Referencial para la Adquisición de sus Equipos;

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Adoptar como Directriz de procedimiento el “Marco Referencial para la Adquisición, Pruebas y Despliegue del Equipo de Seguridad”, de conformidad al siguiente texto:

MARCO PARA LA ADQUISICIÓN, PRUEBAS Y DESPLIEGUE DEL EQUIPO DE SEGURIDAD

1 MARCO DE ADQUISICIONES

1.1 Este marco está diseñado para ser independiente de cualquier tecnología específica, lo que quiere decir que la capacidad operacional indicada es más importante que la manera exacta en la que el sistema logra la tarea. Para cada una de las tecnologías se describirán algunos detalles a los que cada país podrá añadir, dependiendo de su propia evaluación de riesgos, limitaciones operacionales y otras necesidades locales. Un enfoque escalonado y sistemática para la adquisición de tecnología y sistemas es un método comprobado a nivel gubernamental y de la industria para reducir el riesgo de las adquisiciones y para lograr resultados más eficaces y eficientes de los recursos invertidos. La utilidad final para los usuarios operacionales finales son adquisiciones mejor construidas y decisiones para las adquisiciones mejores y mejor informadas. Éstas a su vez, conllevan a una provisión de capacidades más predecibles y eficaces. Este énfasis debe tener como resultado final la realización de un análisis de calidad y la adquisición de los conocimientos necesarios para apoyar la toma de decisiones eficaz.

1.1.1 **Planeamiento:** Se deben apartar recursos para el manejo del programa a lo largo del proceso de adquisición. Además, se deben designar recursos clave (financiamiento, apoyo para hacer pruebas, etc.) y se debe desarrollar un plan general del proyecto para ayudar a guiar el proceso. La meta de esta fase es validar que el proyecto se encuentre de acuerdo a lo planeado y preparado para el estudio de soluciones.

1.1.2 **Ingeniería de soluciones:** Al desarrollar un sistema, se necesita una validación para asegurar que el proyecto cumpla con una capacidad deseada. Se debe considerar una revisión detallada de los programas que se usan actualmente como alternativas factibles para llenar una necesidad identificada. La meta principal de esta etapa es asegurar que el proyecto caiga dentro de las áreas de necesidad y que se minimice la redundancia de sistemas a la vez que se consideran todas las alternativas.

1.1.3 **Investigación del mercado:** Se debe poner énfasis en la investigación del mercado para emparejar una solución de tecnología a los requisitos de un proyecto. Las funciones de las etapas de diseño y desarrollo - la transformación de los requerimientos en el diseño del sistema y la conversión del diseño del sistema en una solución - se completan posteriormente a través de la etapa de investigación del mercado. Se debe tener cuidado en este paso para asegurar que los datos recabados y analizados representen las capacidades reales del producto, la capacidad de entrega del vendedor y el desempeño anterior pertinente.

1.1.4 **Conceptos de operaciones (CONOPS):** Se desarrolla un documento CONOPS para esbozar la manera en que funcionará la tecnología y qué capacidades tendrá cuando se complete el ciclo de vida del proyecto. En un nivel alto, el documento CONOPS debe resumir qué impacto tendrá la nueva tecnología en las operaciones diarias del aeropuerto y se debe concentrar en una explicación de las capacidades de la tecnología.

1.1.5 **Definición de los requisitos:** Con base en los resultados iniciales de la investigación del mercado, se debe establecer una línea de referencia para una solución apta. Los requisitos básicos se desarrollan con base en el análisis de los requisitos del usuario, la documentación y los requisitos funcionales de una solución. El establecimiento de especificaciones mínimas para el equipo de seguridad exige que una organización siga un enfoque estructurado, que considere los elementos clave que estén integrados para lograr un objetivo de seguridad específico. Los elementos clave que se deben considerar

en este enfoque son: (1) la identificación de la amenaza; (2) la capacidad de detección y la tecnología; y (3) los requisitos y las consideraciones operacionales. Los requisitos impulsan las soluciones de tecnología; por lo tanto, si se concluye que las soluciones de tecnología en el mercado no satisfacen las necesidades de un usuario, un estado puede reunirse con el fabricante para conversar acerca de la necesidad de un mayor desarrollo de una tecnología para satisfacer las necesidades del usuario.

1.1.6 **Prueba de desarrollo y evaluación (DT&E):** Se recomienda que las pruebas y la evaluación del equipo se hagan en un entorno de laboratorio para explorar y verificar la funcionalidad requerida. Estas actividades permiten que los proyectos evalúen las tecnologías disponibles, refinan los requerimientos y verifiquen el grado de conformidad técnica con las especificaciones en un entorno controlado antes de realizar las pruebas operacionales. Durante esta etapa de desarrollo, los científicos e ingenieros del Estado pueden colaborar con los fabricantes que ofrecen soluciones tecnológicas relativamente maduras para descubrir e implementar los cambios necesarios en el diseño antes de realizar las pruebas operacionales a fin de satisfacer las demandas de un usuario.

1.1.7 **Prueba operacional y evaluación (OT&E):** Se realizan pruebas y evaluación de equipos cualificados en un entorno de pruebas operacionales para validar independientemente si es que los sistemas candidatos son operacionalmente eficaces y apropiados en un entorno de aeropuerto. La OT&E se concentra en los aspectos críticos para las operaciones según lo defina el auspiciador del proyecto, y los encargados de la toma de decisiones deben considerar los resultados de estas pruebas antes de que se tome una decisión de adquisición. La OT&E permite que los operadores confirmen que los resultados de las pruebas anteriores son válidos y proporciona garantías de que un sistema está listo para ser adquirido y desplegado en el entorno operacional.

1.1.8 **Despliegue:** En esta etapa, un estado está listo para adquirir el equipo y desplegar la capacidad en los aeropuertos. El despliegue de soluciones tecnológicas puede ser complejo debido a las interfaces técnicas y los requisitos adicionales para la instalación de tecnologías dentro de los aeropuertos. También puede conllevar el despliegue de activos físicamente instalados a un área geográfica grande con muchos sitios potenciales. Se puede usar un integrador, distinto del fabricante de la tecnología, para llevar a cabo este paso, si fuera necesario.

1.1.9 **Operaciones y mantenimiento (O&M):** En esta etapa se desarrolla un mayor nivel de concentración debido a la necesidad de mayor mantenimiento de por vida para las tecnologías de detección. En esta etapa, se debe tener en cuenta los costos adicionales del ciclo de vida más allá de la adquisición inicial puesto que a fin de cuentas podrían superar las inversiones de capital iniciales a lo largo del tiempo. Entre éstos se encuentran la necesidad de insumos y otros sistemas compatibles e interoperables dentro de cada área de capacidad. La logística y los requisitos de espacio para los insumos se deben incorporar en el plan general de O&M.

2 IDENTIFICACIÓN DE AMENAZAS

2.1 La identificación de las amenazas humanas y materiales contra la aviación civil, entre ellas, aquellas diseñadas para apoderarse y/o derribar una aeronave, es la pieza clave de la seguridad de la aviación. Las autoridades de seguridad y los servicios de inteligencia de los estados proporcionan inteligencia accionable sobre las organizaciones terroristas globales. Estas organizaciones son las que analizan cuidadosamente los artículos peligrosos que se han usado en incidentes anteriores para realizar predicciones informadas con respecto a los elementos de capacidad e intencionalidad que pueden facilitar ataques futuros. Estos datos, cuando se usan adecuadamente, ayudarán a las autoridades de seguridad gubernamentales a identificar mejor las amenazas actuales y emergentes.

2.2 Se deben identificar las amenazas a fin de informar a las autoridades de seguridad que están encargadas de determinar las formas para contrarrestarlas. La recopilación de estos datos desde una variedad de fuentes, tanto nacionales como internacionales, y luego la colaboración dentro de las reglas establecidas del Estado, puede generar el desarrollo de requisitos que proporcionen la identificación adecuada de tales amenazas. A fin de determinar la manera de prevenir la introducción de artículos peligrosos a la zona estéril o a una zona de seguridad restringida es imperativo que primero se identifiquen estos objetos o artículos con la amenaza que pueda presentar cada uno priorizándolos en comparación con la lista más grande.

2.3 Además de la identificación de amenazas, también debe hacerse una evaluación exhaustiva del tipo de objeto y el tamaño requerido para causar una perturbación importante a la aviación civil, como la destrucción de la aeronave o el uso de la aeronave como arma. Normalmente, se llevan a cabo estudios de investigación y análisis complejos y se generan informes para proveer información que describa las características cuantificables y mensurables de cada artículo de amenaza.

2.4 Tal vez, a pesar de los esfuerzos para identificar las amenazas potenciales a la aviación civil, pueden surgir otras amenazas que no habrán sido parte de la evaluación original. Por lo tanto, es posible que se tenga que reconsiderar el requisito.

2.5 Como mínimo, se debe considerar lo siguiente cuando se identifican los artículos de peligrosos o los artículos restringidos.

- Armas de fuego y dispositivos que descargan proyectiles con suficiente velocidad como para dañar a la aeronave o sus ocupantes;
- Cuchillos y objetos filudos (metálicos y no metálicos);
- Explosivos;
- Componentes de dispositivos explosivos improvisados;
- Dispositivos paralizantes;
- Instrumentos romos;
- Incendiaris; y
- Aerosoles incapacitadores (tales como Mace® o aerosoles de pimienta para la defensa personal).

3 CAPACIDAD DE DETECCIÓN Y TECNOLOGÍA

3.1 Requisito de detección final

3.1.1 Una vez que se han identificado los artículos peligrosos, se necesita realizar el análisis científico de las características de las amenazas. Estas características y propiedades informarán a los funcionarios de la autoridad del Estado para que puedan seleccionar y elegir la tecnología apropiada para detectar eficazmente y mitigar la amenaza. Las características de la amenaza también guiarán a los funcionarios de la autoridad del Estado en su formulación de un documento de Requisitos Mínimos de Detección. Este documento es muy confidencial y no se debe hacer público puesto que se podrían haber usado datos de inteligencia para crearlo. En los EE. UU., estos documentos se guardan como secretos de Estado y son secretos. Como se indicó anteriormente, este documento también puede cambiar con el tiempo.

3.1.2 El requisito mínimo de detección de una amenaza específica debe tomar en cuenta las limitaciones y capacidades de las tecnologías de detección así como un análisis científico/perspectivas para una mejora potencial en el futuro. La colaboración internacional entre los Estados es una parte esencial del proceso de establecimiento de requisitos mínimos de detección para cada tecnología desplegada. Por ejemplo, el requisito mínimo de detección para un dispositivo de rayos X puede ser diferente del de un sistema de detección de residuos puesto que cada uno de estos sistemas “busca” firmas características de las amenazas de formas muy distintas.

3.1.3 Una vez que se ha establecido el requisito mínimo de detección, el siguiente paso es una evaluación de la capacidad de la tecnología de detección. Esta parte consiste en la selección de Parámetros de Desempeño Clave (KPP, por sus siglas en inglés) para llevar a cabo una evaluación de las capacidades de detección requeridas. Los KPP que generalmente se consideran para los equipos de seguridad son:

- Probabilidad de detección: la probabilidad de detección (Pd) se refiere a la probabilidad de que un sistema de detección detecte un cierto artículo peligroso dada una serie específica de condiciones;
- Tasa de falsas alarmas (Pfa): hay 2 tipos de falsas alarmas:
- Falso negativo: un falso negativo ocurre cuando un dispositivo no da la alarma en presencia de un artículo peligroso. Este tipo de falsa alarma tiene un impacto en la seguridad; y,
- Falso positivo: un falso positivo ocurre cuando un dispositivo genera una alarma a pesar de que no está presente un artículo peligroso. Esto tiene principalmente un impacto operacional y financiero mensurable;
- Rendimiento: la capacidad para revisar artículos o personas rápidamente es muy importante. El "rendimiento" de un sistema es una tasa expresada en unidades tales como personas por minuto, maletas por hora, etc.; y,
- Otros parámetros clave, según se esboza en la documentación de adquisición aprobada del Estado (por ejemplo: detección automatizada, múltiples vistas, calidad de la imagen).

3.1.4 Idealmente, la Pd sería el 100% y la Pfa sería del 0%. En la práctica, esto nunca sucede. Si la Pd es impulsada hacia más arriba, la Pfa tiende a subir también. Se tiene que encontrar una solución con base en la Pfa máxima operacionalmente factible y la Pd mínima requerida.

3.2 Evaluación de la tecnología

3.2.1 La evaluación de tecnología se lleva a cabo bajo condiciones ideales en un entorno de laboratorio después de que el fabricante haya proporcionado el concepto deseado de operaciones. Se evalúa el desempeño del sistema con base en requerimientos establecidos. Las pruebas se realizan de una forma diseñada para evaluar la mayor cantidad de variables posible. Esto sirve para proveer escenarios de pruebas repetibles que abordan plenamente todos los requerimientos indicados. Todos los escenarios de pruebas cuidadosamente preparados se catalogan y se aplican de manera justa a todos los sistemas representativos de un fabricante que se probarán durante la evaluación, proporcionando así una comparación para asignar hitos de referencia a los datos.

3.3 Herramientas de desempeño

3.3.1 La evaluación de tecnología proporciona la oportunidad de desarrollar herramientas de prueba que se utilizarán para la "prueba de desempeño" y las pruebas de rutina del equipo de seguridad. Las herramientas de prueba, desarrolladas y referenciadas al requisito de detección durante la evaluación de laboratorio, también pueden usarse para medir el desempeño continuo del equipo instalado.

3.4 Normas de desempeño

3.4.1 La información recabada durante la evaluación de la tecnología se utilizará para apoyar la creación de normas de desempeño técnico para que se usen para definir las capacidades requeridas de la tecnología de punta actual en materia de equipos de seguridad. Estas normas de desempeño luego se convertirán en la referencia para la comparación y la evaluación puesto que la tecnología se puede desarrollar más para satisfacer las necesidades de un usuario y hasta que lleguen al requisito de detección final, según se definió en el numeral 2.3.1.

3.5 Mejora de la tecnología

3.5.1 Es posible que a pesar del esfuerzo para identificar las amenazas potenciales contra la aviación civil, la tecnología de punta actual no sea capaz de detectar todas esas amenazas. El resultado puede ser que las vulnerabilidades continúan.

3.5.2 Un programa de tecnología de seguridad dinámico y progresista debe asegurar que el sistema de seguridad establecido sea capaz de adaptarse a las amenazas emergentes a medida que considera mejoras en la tecnología y permite una revisión regular de las normas de desempeño.

3.5.3 Se recomienda que se estructure el requisito de detección para que incluya aumentos progresivos que impulsen la mejora tecnológica continua. Esto se puede hacer mediante la priorización de las amenazas y otros medios.

4 REQUISITOS Y CONSIDERACIONES OPERACIONALES

Los requisitos operacionales usualmente son parte del ciclo de adquisición del equipo de seguridad.

4.1 Antes de que se pueda ejecutar el despliegue de una capacidad, se debe considerar lo siguiente:

- Tamaño de los artículos a revisar
- Requisitos de espacio (para los sistemas, colas de pasajeros, almacén de insumos, equipo de TI, etc.)
- Tamaño y masa del equipo (por ej., carga permitida por el piso, requisitos de enfriamiento, etc.)
- Capacidad de revisión (rendimiento, capacidad de revisión por hora)
- Confiabilidad, Sostenibilidad, Disponibilidad (RMA, por sus siglas en inglés)
- Integridad (fuentes posibles de interferencia)
- Licencias (por ej., bandas de frecuencia que usa el equipo, uso de fuentes de ionización, etc.)
- Requisitos de seguridad/salvaguarda (para los operadores y los pasajeros)

- Automatización
- Interfaces de operadores / Factores humanos
- Requisitos de electricidad (por ej., enchufe simple o cableado en 3 fases, etc.)
- Grabación de datos y seguridad de la información
- Capacidades de proyección de imágenes de la amenaza
- Requisitos de capacitación (tanto inicial como recurrente)
- Facilidad del uso
- Limitaciones ambientales (temperatura, humedad, vibración, etc.)
- Establecimiento de redes, etc.

5 DESPLIEGUE

5.1 Planificación del despliegue

5.1.1 Este esfuerzo de planificación conlleva la coordinación y la participación de muchas disciplinas funcionales e interesados cruciales para recabar y juntar datos pertinentes. Esto se hace para asegurar que los aspectos clave de la identificación de soluciones se planeen e implementen como se diseñaron. Después que se alineen los interesados y se interpreten los requisitos, el próximo esfuerzo de planificación crucial es identificar y definir todas las tareas, la secuencia de las tareas, la duración de las tareas, los requerimientos de recursos y las selecciones del lugar de despliegue. El proceso de planificación del despliegue proporciona la captación y los análisis de las tareas definidas por los interesados clave, los datos paramétricos y de características del sistema, los calendarios de adquisición, los calendarios de entrega de producción de los fabricantes del equipo, los requisitos de coordinación, la disponibilidad y preparación de las instalaciones clave, las necesidades de capacitación y las aprobaciones y certificaciones.

5.2 Calendarización del despliegue

5.2.1 Un producto clave del esfuerzo de planificación del despliegue se llama el Calendario de Desglose del Trabajo (WBS, por sus siglas en inglés). Éste es el documento que define y organiza el ámbito total del proyecto. El calendario se convierte en una culminación del WBS, conjuntamente con todas las tareas definidas, la secuencia de tareas, la duración de las tareas, los requisitos de recursos y las selecciones de los lugares del despliegue. También se incluyen los datos de adquisición y los calendarios de entrega de la producción del fabricante de la tecnología. Finalmente, se combina y alinea este conjunto de datos con procesos clave para formar el Calendario Maestro Integrado (IMS, por sus siglas en inglés) del despliegue.

5.3 Manejo y ejecución del despliegue

5.3.1 El manejo y la ejecución del despliegue (M&E) es un área de tareas importante que traslapa con la planificación así como también con la transición debido a la índole misma de su función. Por ejemplo, usted puede estar en Ejecución del Programa para una tecnología mientras que simultáneamente está manejando Planificación para una nueva tecnología y también encabeza la Transición para otra tecnología más. M&E conlleva la implementación de planes y el desempeño de tareas/actividades necesarias para lograr los objetivos del despliegue. El enfoque de las actividades de M&E es la aplicación de métodos, herramientas, y procesos gerenciales así como también mediciones clave para monitorear el progreso del programa. Entre las prácticas típicas del M&E se encuentran el uso de la dirección gerencial, reuniones semanales del equipo, revisiones mensuales del programa, asignación

de recursos, evaluaciones de la calidad y otros controles del programa. El programa de despliegue depende en numerosos aspectos de procesos manejados externamente que pueden afectar potencialmente el desempeño general del programa.

5.4 Transición de los sistemas de despliegue y entrega a operaciones

5.4.1 La transición y la entrega normalmente empieza en T-0 (hora meta menos cero) días (cuando llega el equipo al lugar para su instalación). Éste es el momento en que empieza el "reloj" del horario para la instalación. Ésta es la fase final de preparación en la que se han aprobado ya las solicitudes de los permisos locales y del aeropuerto y los subcontratistas han concluido las actividades de pre-construcción. La transición y la entrega a las operaciones está en pleno auge cuando el equipo en el lugar se encuentra en el proceso de transformar el lugar para la instalación del sistema y el equipo de seguridad está llegando y por fases según las necesidades de traslado del viejo equipo y la instalación del nuevo equipo de seguridad. El equipo de soporte del fabricante pone en línea a los sistemas y realiza pruebas de aceptación del sitio de éste y certifica al sistema para realizar operaciones. Los operadores del aeropuerto reciben capacitación durante el proceso de instalación. Los sistemas se entregan a los de operaciones bajo el control de operadores capacitados y autoridades aeroportuarias competentes.

- FIN -

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A21-10

CERTIFICACIÓN DE INSTRUCTORES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, la elaboración de una Directriz de procedimiento para la “Certificación de Instructores de Seguridad de la Aviación”

CONSIDERANDO el acelerado desarrollo tecnológico de la industria aeronáutica e incremento del transporte aéreo en general, así como la necesidad de un adecuado entrenamiento del recurso humano y su formación académica;

CONSIDERANDO que el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional, establece como norma la responsabilidad de cada Estado contratante para asegurar la creación e implementación de un Sistema de Certificación de Instructores y la creación de programas de instrucción que vayan en concordancia con el programa Nacional de Seguridad del Estado;

CONSIDERANDO necesario que los Estados Miembros de la CLAC dispongan de una Directriz de Procedimiento para la “Certificación de Instructores de Seguridad de la Aviación”;

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la Directriz el procedimiento para la “Certificación de Instructores de Seguridad de la Aviación”;

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Adoptar la Directriz de Procedimiento para la Certificación de Instructores de Seguridad de la aviación, que se detalla a continuación:

CERTIFICACION DE INSTRUCTORES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION

1. ANTECEDENTES

Pese al alto desarrollo del nivel tecnológico que viene presentando la industria aeronáutica, siempre debe tenerse en consideración la importancia que representa el componente humano en todas las operaciones de la aviación civil. Este componente requiere de una adecuada y actualizada instrucción a fin de enfrentar los nuevos retos relacionados con la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, y para ello los instructores, juegan un factor primordial.

La Norma 3.1.7 del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) establece que a partir del 1 de julio de 2013, cada Estado contratante asegurará la creación e implantación de un sistema de certificación de instructores, así como la creación de programas de instrucción en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

En tal sentido, se reconoce la necesidad de establecer un proceso de certificación de Instructores que incluye la re - certificación y los niveles de supervisión sobre la labor de los instructores en materia de seguridad de la aviación.

2. OBJETIVO

El presente proyecto tiene por objeto establecer el proceso de certificación de los instructores de seguridad de la aviación, así como el procedimiento de re - certificación y de supervisión sobre la labor de los instructores de seguridad de la aviación, con la finalidad de estandarizar los procesos a nivel regional, de manera tal que garantice que la certificación se otorgue a personal calificado aplicando efectivos controles de de calidad relacionados con la certificación y su sostenimiento.

3. APLICABILIDAD

El presente proyecto aplica a las entidades reguladas por los Estados, Instructores y toda persona natural que requiera obtener un certificado de instructor o re – certificarse como instructor en seguridad de la aviacion.

4. DEFINICIONES

Calificación. Expresión basada en una escala de ponderación definida, evidenciada en una evaluación escrita o práctica.

Certificado. Documento expedido por la Autoridad de Aviación Civil (AAC) o autoridad competente del Estado en materia de seguridad de la aviación civil (AVSEC), que indica que una persona natural ha culminado de manera satisfactoria la certificación o re - certificación y que puede otorgar instrucción en materia de seguridad de la aviación civil (AVSEC) al personal de las entidades reguladas en las materia señalada, de acuerdo a lo señalado en el presente proyecto.

Entidad Regulada. Entidad que debe cumplir con la normativa aeronáutica aplicable del Estado emitida por la AAC o Autoridad competente AVSEC, que posee un certificado, autorización o permiso otorgado por la AAC.

Entidad Regulada. Entidad que debe cumplir con la normativa aplicable del Estado emitida por la AAC, Autoridad competente en AVSEC o entidad que posee un certificado, autorización o permiso otorgado por la AAC o autoridad competente AVSEC.

Hora lectiva. La hora lectiva tiene por duración cuarenta y cinco (45) minutos.

Instrucción. Proceso por el cual se provee conocimientos teóricos y/o prácticos para contribuir al desarrollo de competencias y al cambio de actitud en cada individuo.

Instructor. Persona natural que debe cumplir con todos los requisitos establecidos en el presente proyecto y que cuenta con un certificado de instructor expedido por la AAC o Autoridad competente AVSEC.

Proceso de Certificación. Proceso a través del cual se determina si una persona cuenta con las habilidades y competencias de conocimiento y técnicas pedagógicas para brindar instrucción en materia de seguridad de la aviación. Este proceso incluye la realización de evaluaciones de acuerdo a lo señalado en el presente proyecto.

Proceso de Re – certificación. Proceso que se realiza dentro de los veinticuatro (24) meses contados desde el mes de emisión del certificado. Este proceso puede incluir la realización de una evaluación práctica de acuerdo a lo señalado en el presente Proyecto.

Suspensión: Interrupción temporal de las facultades del instructor para otorgar instrucción a una entidad regulada.

Revocación: Suspensión definitiva de las facultades del Instructor para otorgar instrucción a una entidad regulada.

ABREVIATURAS

AAC	Autoridad de Aviación Civil
AVSEC	Seguridad de la Aviación- Security Aviation
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
PNISAC	Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil

5. DOCUMENTOS RELACIONADOS

- Anexo 17 – Seguridad.
- Documento 8973 de la OACI - “Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita”

6. NORMA

6.1 GENERALIDADES

- 6.1.1 Los certificados emitidos de acuerdo a lo señalado en el presente proyecto tienen una vigencia de veinticuatro (24) meses.
- 6.1.2 Cuando un certificado sea suspendido de acuerdo a lo señalado en el presente proyecto, el instructor titular del certificado no puede otorgar instrucción durante el período de la suspensión.
- 6.1.3 Cuando un certificado sea revocado de acuerdo a lo señalado en el presente proyecto, el instructor titular del certificado no estará facultado para otorgar instrucción de manera definitiva.
- 6.1.4 La re - certificación de un instructor debe ser culminada mientras su certificado se mantiene vigente. El titular del certificado deberá iniciar los trámites correspondientes para la re – certificación con 60 días de anticipación a la fecha de vencimiento de la certificación.
- 6.1.5 La instrucción impartida por los titulares del certificado de instructor, se acredita para ellos mismos como instrucción recibida. Sin embargo deben de mantenerse actualizados en los

cambios que a nivel nacional o internacional pueden presentarse en aspectos regulatorios o tecnológicos, los cuales deben ser demostrados cada 24 meses durante la vigencia de su certificado.

- 6.1.6 Los certificados de los cursos presentados como parte de los requisitos descritos en el presente proyecto no pueden ser de una antigüedad mayor a los dieciocho (18) meses.
- 6.1.7 Los cursos de instrucción o aquellos descritos en el presente proyecto podrán ser supervisados por los Inspectores de la AAC o Autoridad competente en AVSEC, como parte de las actividades de vigilancia.
- 6.1.8 La duración del proceso de certificación no puede ser mayor a un (01) año.
- 6.1.9 De comprobarse que una persona posee o ha utilizado un certificado no válido o adulterada señalada en este proyecto esta persona quedará inhabilitado para solicitar un certificado o re – certificación por un período de dos (02) años. Sin perjuicio de las acciones judiciales que correspondan.

6.2 PROCESO DE CERTIFICACIÓN

- 6.2.1 A continuación se describen los requisitos generales que un postulante a un certificado debe cumplir para iniciar el proceso de certificación como Instructor AVSEC:
 - a) Enviar una solicitud simple dirigida a la AAC o Autoridad competente en AVSEC en la cual se indique la habilitación que se solicita, y adjuntar la evidencia del cumplimiento de los requisitos que se incluyen en el presente proyecto.
 - b) Tener por lo menos veintiún (21) años de edad.
 - c) Haber culminado los estudios secundarios.
 - d) Evidenciar a través de certificados laborales una experiencia laboral no menor a tres (03) años en actividades que requieran la aplicación de procedimientos del programa de seguridad de una entidad regulada o que ha realizado actividades de control de calidad del cumplimiento de las medidas de seguridad de la aviación de las entidades reguladas.
 - e) Haber aprobado un curso en Gestión de Seguridad de la Aviación y también un Curso en Manejo de Crisis otorgado por un centro de instrucción certificado por la OACI u otros similares validados por la AAC o Autoridad competente en AVSEC.
 - f) Haber realizado un curso de técnicas de instrucción cuya duración sea no menor a veinticinco (25) horas lectivas en clase y treinta (30) minutos de un ejercicio práctico por cada participante. El curso de técnicas de instrucción puede ser impartido por un instructor con certificado vigente o una persona especializada en pedagogía. Asimismo, antes de su otorgamiento se debe notificar por escrito a la AAC o Autoridad competente en AVSEC por lo menos con diez (10) de anticipación al inicio del dictado del curso. El curso de técnicas de instrucción antes señalado debe incluir los temas señalados en el apéndice 01.
- 6.2.2 La AAC o la Autoridad Competente AVSEC, evaluará los requisitos presentados por el postulante y de ser satisfactorio, la AAC o Autoridad competente en AVSEC, realizará el proceso de evaluación de acuerdo a la disponibilidad de su personal y en base al presente proyecto.

6.3 PROCESO DE EVALUACIÓN

- 6.3.1 El postulante a un certificado será sometido a un proceso de evaluación que incluye una evaluación teórica y práctica, en ese orden.

- 6.3.2 La evaluación teórica consiste en un examen de elección múltiple elaborado por la AAC o la Autoridad Competente AVSEC. La duración total del examen se obtiene de multiplicar la cantidad de preguntas por un factor de 1,5.
- 6.3.3 La calificación de la evaluación teórica debe ser mayor igual a noventa (90) para poder continuar con la evaluación práctica. En caso de que el postulante no alcance esta calificación, debe esperar por lo menos veinte (20) días para solicitar la programación de una nueva evaluación teórica. La programación estará sujeta a las condiciones de disponibilidad de la AAC o Autoridad competente en AVSEC. El postulante tiene como máximo tres (03) oportunidades para alcanzar la calificación mínima en un período de tiempo no mayor de (12) meses contados desde el inicio del proceso de certificación.
- 6.3.4 Esta evaluación se realizará de acuerdo a lo señalado en los procedimientos internos de la AAC o Autoridad competente AVSEC. Consistirá en una simulación de una clase práctica proporcionada por el postulante y una ronda de preguntas de conocimientos en la materia, el cual será realizado por tres (03) inspectores de Seguridad de la Aviación de la AAC o la Autoridad Competente AVSEC.
- 6.3.5 El tema de la clase práctica, será asignado por el equipo evaluador de la AAC o la Autoridad Competente AVSEC y la misma tendrá una duración de un mínimo de 90 minutos.
- 6.3.6 La calificación de la evaluación práctica es satisfactoria o insatisfactoria. En caso el postulante obtenga una calificación insatisfactoria, debe esperar por lo menos veinte (20) días para solicitar la programación de una nueva evaluación práctica. La programación estará sujeta a las condiciones de disponibilidad de la AAC o Autoridad competente AVSEC. Se cuenta con un máximo de tres (03) oportunidades para alcanzar la calificación satisfactoria.
- 6.3.7 Cuando la calificación de la evaluación práctica es satisfactoria se procederá de acuerdo a lo siguiente:
- La AAC o Autoridad competente AVSEC emitirá un certificado de acuerdo a lo señalado en los procedimientos internos de la AAC o autoridad competente AVSEC, cuando esta evaluación es parte de un proceso de certificación.
 - La AAC o Autoridad competente AVSEC emitirá un oficio al instructor, indicando que se levanta la suspensión de su certificado, cuando esta evaluación ha sido requerido en atención al proceso de vigilancia.
 - La AAC o Autoridad competente AVSEC concretará la re - certificación del instructor, de acuerdo a lo señalado en los procedimientos internos de la ACC, cuando esta evaluación es parte de un proceso de re - certificación.
- 6.3.8 Las siguientes acciones son causales para la cancelación del proceso de certificación de un postulante:
- Desaprobar la evaluación teórica o práctica por tercera vez durante el proceso de certificación,
 - Desaprobar la evaluación teórica por tercera vez durante el proceso de certificación,
 - Copiar, otorgar o recibir ayuda durante la evaluación teórica o práctica,
 - Usar cualquier material o ayuda no autorizada por la AAC o Autoridad competente AVSEC durante la evaluación teórica o práctica.
 - Agresión verbal o física durante la evaluación teórica o práctica contra el personal de la AAC o Autoridad competente AVSEC.
 - Grabar o registrar en video y/o en audio, cualquier parte de la evaluación teórica o práctica sin el consentimiento escrito previo de la AAC o Autoridad competente AVSEC.
 - Presentación de documentación, anotaciones falsas o fraudulentas en cualquier registro o requisito requerido como parte del proceso.

6.4 PROCESO DE RE - CERTIFICACION

- 6.4.1 A continuación se describen los requisitos que un instructor debe cumplir para iniciar el proceso de Re – certificación:
- a) Desaprobar la evaluación teórica por tercera vez durante el proceso de certificación,
 - b) Evidenciar a través de las listas de asistencia haber impartido a las entidades reguladas un mínimo de cien (100) horas lectivas en un período de veinticuatro meses precedentes a la re – certificación. (Este aspecto puede variar dependiendo del contenido del programa de instrucción autorizado por la AAC o Autoridad competente en AVSEC.
 - c) En caso haya impartido a las entidades reguladas entre veinte (20) a noventa y nueve (99) horas lectivas en un período de veinticuatro meses precedentes a la re – certificación, debe solicitar una evaluación práctica de acuerdo a lo señalado en el presente proyecto y evidenciar la obtención de una calificación satisfactoria.
 - d) En caso haya impartido a las entidades reguladas una cantidad menor a veinte (20) horas lectivas en un período de veinticuatro meses precedentes a la recertificación, no puede iniciar el proceso de re – certificación. De darse este caso el Instructor deberá iniciar un proceso de certificación.
 - e) En caso la AAC o autoridad competente AVSEC haya establecido la realización de un curso de re - certificación en AVSEC, debe evidenciar una calificación final no menor a ochenta y cinco (85) en este curso. Las condiciones del curso serán comunicadas a los instructores por un oficio con una anticipación no menor a treinta (30) días calendarios.
- 6.4.2 La AAC o autoridad competente AVSEC evaluará el cumplimiento de los requisitos presentados y de ser el caso, concretará la re - certificación de acuerdo a lo señalado en los procedimientos internos de la AAC o Autoridad competente AVSEC.
- 6.4.3 Las siguientes acciones son causales para la cancelación del proceso de re – certificación de un instructor:
- a) Desaprobar la evaluación práctica por tercera vez durante el proceso de re - certificación
 - b) Copiar, otorgar o recibir ayuda durante la evaluación práctica, o en los exámenes del curso de recertificación.
 - c) Usar cualquier material o ayuda no autorizada por la AAC o autoridad competente AVSEC durante la evaluación práctica o en los exámenes del curso de recertificación
Ejemplo: Utilizar algún equipo de comunicación para obtener ayuda.
 - d) Agresión verbal o física durante la evaluación práctica o en el desarrollo del curso de recertificación contra el personal de la AAC o Autoridad competente AVSEC.
 - e) Grabar o registrar en video y/o en audio, cualquier parte de la evaluación práctica o en los exámenes del curso de recertificación sin el consentimiento escrito previo de la AAC o Autoridad competente AVSEC.
 - f) Presentación de documentación, anotaciones falsas o fraudulentas en cualquier registro o requisito requerido como parte del proceso.

6.5 OBLIGACIONES DEL INSTRUCTOR

- 6.5.1 Los instructores deben conservar por un plazo no menor a veinticuatro (24) meses contados desde la fecha del curso, lo siguiente:
- a) Copia de las listas de asistencia de los cursos otorgados,
 - b) Los registros de las calificaciones finales de los alumnos del curso. Este registro debe contar con la firma del instructor, fecha del curso y cantidad de horas lectivas otorgadas. En caso se trate de un curso otorgado por varios instructores, la entidad regulada será la responsable de conservar este registro de calificaciones.
 - c) Copia de los informes del curso emitidos a la AAC o Autoridad competente AVSEC.

- 6.5.2 Los instructores deben entregar a las entidades reguladas un material impreso o electrónico donde se incluya el contenido expuesto a los alumnos durante el desarrollo del curso. Este material será conservado por veinticuatro (24) meses por parte de las entidades reguladas y puesto a disposición de la AAC o Autoridad competente AVSEC a su solicitud.
- 6.5.3 Los instructores deben notificar a la AAC o Autoridad competente AVSEC los cursos de instrucción que hayan otorgado o se vaya a brindar, de acuerdo a lo señalado en el presente proyecto, a través de un mensaje al correo xyz@www.
- 6.5.4 En el caso de haber alguna cancelación o modificación posterior al envío de la información contemplada en el numeral anterior, el instructor debe volver a enviar dicha notificación actualizada, antes del inicio del curso.
- 8.5.5 Los Instructores deben entregar a las entidades reguladas, los exámenes calificados de los alumnos del curso que impartió como máximo dentro de los cinco (05) días calendarios siguientes a la fecha del examen, a excepción de los exámenes del curso de formación de instructores.
- 6.5.6 Los Instructores son responsables de la información consignada en los registros de asistencia de las clases dictadas y de los certificados de los cursos otorgados.
- 6.5.7 Los Instructores son responsables de asegurarse que los nombres consignados en el registro de asistencia corresponden a las personas que participan de la instrucción, a través de la verificación de identidad del alumno, durante el dictado del curso y en los respectivos exámenes de conocimiento.
- 6.5.8 Los Instructores deben participar en los cursos, foros, reuniones, talleres programados para éstos por la AAC o Autoridad competente AVSEC.
- 6.5.9 Los Instructores no pueden otorgar instrucción por más de ocho (08) horas lectivas por día.
- 6.5.10 Los Instructores no deben otorgar instrucción cuando la cantidad de alumnos del curso sea superior a veinticinco (25).
- 6.5.11 Antes del desarrollo de un curso, los Instructores deben exigir y asegurarse que la entidad regulada incluya en la lista de asistencia del curso, como mínimo lo siguiente:
- a) La descripción de los temas impartidos durante el desarrollo de la clase.
 - b) Hora de inicio y de término de la clase.
 - c) Fecha del curso.
 - d) Tipo de curso (Ej. Inicial) y nombre del modulo de la clase.
 - e) Nombres, apellidos y firmas de los alumnos participantes.
 - f) Número del documento de identidad o pasaporte de los alumnos del curso.
 - g) Nombres, apellidos y firma del Instructor certificado o autorizado.
 - h) Número de certificado del Instructor
 - i) Cantidad de alumnos registrados por el instructor en letras y números.
 - j) Nombre de la entidad regulada
- 6.5.12 Antes del desarrollo de un curso, los Instructores deben exigir y asegurarse que la entidad regulada haya otorgado a los alumnos el material de la clase y se disponga de un lugar para el desarrollo de los cursos que cumpla con los siguientes requisitos mínimos de infraestructura:
- a) Protección contra los factores climáticos.
 - b) Ventilación adecuada de acuerdo al clima local.
 - c) Reducir la interferencia sonora del exterior.
 - d) En caso de contar con un proyector, la ubicación del mismo no debe impedir la visión de los alumnos.

- e) Iluminación suficiente para permitir la lectura y escritura de los alumnos del curso.
 - f) Muebles suficientes que permitan a los alumnos sentarse y escribir de manera cómoda.
 - g) El metraje del aula debe ser no menor de 1.5m² por alumno.
- 6.5.13 Los Instructores durante el desarrollo de los cursos de instrucción deben cumplir con los aspectos a evaluarse señalados en el formato desempeño del instructor del apéndice 02.
- 6.5.14 Los Instructores deben asegurarse que antes de firmar los certificados emitidos al término de un curso de instrucción, cuenten con los siguientes datos mínimos:
- a) Nombres y apellidos del alumno participante.
 - b) Nombre del curso.
 - c) Fecha de inicio y término del curso.
 - d) Cantidad de horas lectivas del curso.
 - e) Descripción de los módulos de instrucción desarrollados durante el curso.
 - f) Nombres y apellidos, firma del instructor del curso.
 - g) Número de certificado del Instructor.
 - h) Calificación final del curso obtenida por el alumno, expresado en letras y números.
 - i) Firma de cualquiera de las siguientes personas: Gerente General, Gerente o Jefe de Instrucción, Representante Legal, Jefe de Seguridad.
 - j) Nombre de la entidad regulada.
- 6.5.15 Los instructores no deben firmar un certificado de instrucción para un alumno, cuando dicha persona:
- a) Se haya ausentado por un tiempo mayor o igual del 10% del total de las horas de instrucción del curso.
 - b) Copie, otorgue o reciba ayuda durante los exámenes del curso.
 - c) Comunique o informe a un compañero del curso, el resultado o el método de resolución de una pregunta durante el examen.
 - d) Use cualquier material o ayuda no autorizada por el instructor durante los exámenes del curso.
 - e) Agrede de manera verbal o física, durante los exámenes o en el desarrollo del curso, al instructor o sus compañeros.
 - f) Retira del aula o lleva consigo en su ropa o pertenencias una impresión parcial o total o copia del examen.
- 6.5.16 Los instructores deben mantener disponible su certificado, durante el proceso de instrucción y lo presentará a los inspectores de la AAC o Autoridad competente AVSEC cuando éste sea solicitado.
- 6.5.17 Dentro de los siete (07) días siguientes al término del curso, emitir un informe del curso a las entidades reguladas, en el cual se incluya lo siguiente:
- a) Nombre del curso.
 - b) Fecha de inicio y término del curso.
 - c) Cantidad de horas lectivas del curso.
 - d) Descripción de los módulos del curso de instrucción otorgados.
 - e) Cantidad de alumnos del curso
 - f) Descripción de aquellos participantes del curso a quienes no se les emite un certificado del curso. Indicar los motivos que sustentan cada caso.
 - g) Descripción de aquellos participantes del curso que se ausentaron por más del 10% horas lectivas, indicando las fechas y horas de estas ausencias.
 - h) De ser el caso, los motivos que sustentaron la suspensión o cancelación del curso. (Ej. incumplimiento de los requisitos de infraestructura, cantidad de alumnos superior a lo permitido, etc.)

6.6 SUPERVISIÓN DE LOS INSTRUCTORES

- 6.6.1 Los instructores estarán sujetos a actividades de supervisión, fiscalización o vigilancia por parte de la AAC o Autoridad competente AVSEC, a través de sus inspectores. Para tal efecto se utilizará el procedimiento y el formato descrito en el apéndice 02.
- 6.6.2 Ante resultado insatisfactorio como producto del proceso de vigilancia, el Inspector de la Autoridad competente AVSEC, podrá emitir un oficio dirigido al titular del certificado comunicando la suspensión del mismo hasta que sea sometido a una evaluación práctica por parte de la AAC o Autoridad competente y obtenga un resultado satisfactorio.
- 6.6.3 En caso, un instructor no obtenga una calificación satisfactoria en la evaluación práctica requerida en el literal anterior y se vence la vigencia de su certificado, puede seguir el proceso de re - certificación, pero no puede otorgar instrucción hasta que haya cumplido con lo señalado en el numeral anterior.

APENDICE 01

Curso de Técnicas de Instrucción

Temas

- 1) Principios pedagógicos
- 2) El proceso de aprendizaje
- 3) Elementos de enseñanza efectiva
- 4) Responsabilidades del instructor
- 5) Planificación de la lección
- 6) Desarrollo del curso
- 7) Técnicas de instrucción en clase
- 8) Uso de ayudas pedagógicas
- 9) Análisis y corrección de errores de los alumnos
- 10) Sistema de evaluación del estudiante, exámenes y pruebas.

APENDICE 02**Supervisión de los Instructores**

La AAC o Autoridad competente AVSEC en su calidad de autoridad de aeronáutica civil en materia de seguridad de la aviación ha establecido lo siguiente para la supervisión, fiscalización o vigilancia de los instructores:

- 1) Las actividades de supervisión, fiscalización o vigilancia de la instrucción otorgada por los instructores serán inopinadas y se utilizará el formato descrito líneas abajo. El tiempo mínimo de observación del desempeño del instructor será no menor a dos (02) horas lectivas.
- 2) Las siguientes condiciones ameritan la emisión de un oficio al instructor que implica la suspensión de su certificado de acuerdo a lo señalado en el presente proyecto:
 - a) Cuatro (04) calificaciones insatisfactorias obtenidas como resultado de la observación del desempeño del instructor.
 - b) La calificación insatisfactoria de los ítems 01, 02, 12, 15 ó 16 del formato descrito líneas abajo.
- 3) Al término del período de observación, el inspector de la AAC o autoridad competente AVSEC debe informar de manera verbal al instructor, el resultado final obtenido.

FORMATO**DESEMPEÑO DEL INSTRUCTOR**

DATOS GENERALES	
Nombre del Instructor	
Nombre del Inspector	
Fecha	
Lugar	

Indicaciones

1. Se marcará la columna “S” cuando el desempeño del instructor se ajuste en su totalidad a lo requerido en la descripción del ítem a evaluar.
2. Se marcará la columna “I” cuando el desempeño del instructor se ajusta parcialmente o no se ajusta a lo requerido en la descripción del ítem a evaluar.

	Descripción del ítem a evaluar	S	I
01	Antes de iniciar la clase, el instructor se asegura de contar con los requisitos mínimos de infraestructura citados en la NTC en el lugar de la clase.		
02	Antes de iniciar la clase, el instructor se asegura que los alumnos cuenten con el material de la clase.		
03	Antes de iniciar la clase, el instructor se presenta ante el grupo, controla la asistencia y verifica la identidad de los participantes.		
04	Menciona o señala a modo de recordatorio las reglas que regirán el comportamiento del grupo durante la clase.		

05	Al inicio del modulo, el instructor comunica a los alumnos el objetivo del modulo describiendo los temas y actividades a desarrollar para lograrlo.		
07	Utiliza diferentes estrategias de enseñanza además de la exposición, apoyándose en la identificación de los diferentes estilos de aprendizaje de los alumnos, así como de las características del grupo.		
08	Durante el desarrollo de la clase, el instructor emplea estrategias que generen interés, estimulen la comprensión y asimilación de la información.		
10	Las técnicas de instrucción que aplica propician la participación de los alumnos en un ambiente cordial y de respeto.		
11	Contextualiza (otorga ejemplos) los contenidos del curso con situaciones cercanas a la realidad de los propios participantes.		
12	La información que proporciona a los alumnos en el desarrollo del modulo, evidencia un dominio correcto y actualizado de los contenidos que está impartiendo.		
13	Hace énfasis de aquellos temas en los que haya dudas evidentes o que presenten un interés relevante de los alumnos.		
14	Fomenta las relaciones interpersonales con sus alumnos evidenciando una capacidad efectiva de comunicación, respeto, tolerancia, prudencia, empatía y flexibilidad en el proceso de enseñanza-aprendizaje.		
15	Durante el desarrollo de la clase atiende y resuelve las preguntas o aclaraciones de conceptos solicitadas por los alumnos.		
16	Durante el desarrollo de la clase, realiza evaluaciones formales o informales a fin de evaluar el progreso del aprendizaje de los alumnos.		
17	Al cierre del modulo, realiza una síntesis y comentarios de los temas vistos.		
18	Retroalimenta el aprendizaje de los alumnos, aclarando dudas, de acuerdo a lo establecido en los objetivos del modulo.		
19	Inicia y culmina de forma puntual la clase.		
20	Antes de iniciar el examen verifica la identidad del alumno y durante el examen evita la realización de conductas impropias. (Copiar, otorgar ayuda, etc.)		

NOTA: Se presenta otra Propuesta de Evaluación para discusión:

APÉNDICE A

**PROCESO DE EVALUACION PARA INSTRUCTORES
 EN SEGURIDAD DE LA AVIACION**

Nombre instructor	Nombre Evaluador	Fecha:				
		Lugar:				
FASE I INICIO DEL MODULO		Deficiente	Regular	Bueno	Excelente	
1	Asistió puntual y cubrió el tiempo establecido para el desarrollo de la sección la modulo.	0	1	2	3	
2	Dispone los medios mínimos necesarios, tales como infraestructura física y tecnológica, para el cumplimiento de sus tareas.	0	1	2	3	
3	Antes de iniciar la sección, se ha previsto la organización de la clase, la disposición de los alumnos y el material didáctico (guías, secciones del programa, textos de referencia); se encuentra debidamente presentado, acorde con el tema.	0	1	2	3	
4	Antes de iniciar la sección, se ha previsto llenar la lista de asistencia y verifica la presencia de todos los participantes a la signatura asignada del día.	0	1	2	3	
5	Antes de iniciar la sección, se ha previsto que existe su plan de lección (planeación didáctica), en cual se estableció las estrategias y actividades para el desarrollo del módulo, con base en los propósitos de aprendizaje que atenderá y los materiales de apoyo con los que cuenta.	0	1	2	3	
6	El pensum estaba completo y claramente definido antes de iniciar la sección del módulo de acuerdo al programa de Instrucción de seguridad aviación (PSIA) y a la norma complementaria.	0	1	2	3	
7	Menciona o señala, a modo de recordatorio el tiempo establecido para el desarrollo de la sección del módulo.	0	1	2	3	
8	Se controla la asistencia y la puntualidad de los participantes	0	1	2	3	
9	Menciona o señala, a modo de recordatorio las reglas que regirán el comportamiento del grupo durante todo el modulo y que fueron establecidas en las primeras sesiones del curso	0	1	2	3	
10	Acuerda la forma en que serán evaluados los conocimientos adquiridos, considerando los requisitos programa de Instrucción Aprobado y las reglas establecidas que regulan el comportamiento del grupo.	0	1	2	3	
11	Al principio de un nuevo tema, explica la relación que existe entre los objetivos de aprendizaje del tema nuevo con los del tema anterior, considerando las expectativas colectivas de los alumnos.	0	1	2	3	
12	Al inicio del módulo, el instructor comunica a sus alumnos el propósito del módulo describiendo los temas y las actividades a desarrollar para lograrlo.	0	1	2	3	
13	Al inicio de cada nuevo tema, realiza una introducción conectando los conocimientos previos de los alumnos con los contenidos del tema a tratar en la sección del módulo y de acuerdo al plan de lección.	0	1	2	3	

FASE II DESARROLLO DE LA MODULO		Deficiente	Regular	Buena	Excelente
14	Cumple la distribución horaria de los diversos contenidos.	0	1	2	3
15	En el desarrollo de las clases, los diversos contenidos se presentan y se trabajan con una adecuada conexión e integración.	0	1	2	3
16	Informa sobre los objetivos, resultados esperados., y el criterio de evaluación	0	1	2	3
17	Utiliza diferentes estrategias de enseñanza además de la expositiva, apoyándose en la identificación de los diferentes estilos de aprendizaje de sus alumnos, así como de las características del grupo.	0	1	2	3
18	Durante el desarrollo de la sesión el instructor emplea estrategias de enseñanza (preguntas dirigidas y no dirigidas) que estimulen la comprensión y asimilación de la información	0	1	2	3
19	El ritmo en que se desarrolla la enseñanza y las actividades se adecua a los diferentes alumnos.	0	1	2	3
20	Las técnicas de enseñanza que aplica durante el desarrollo de la modulo propician la participación de los alumnos en un ambiente cordial y de respeto.	0	1	2	3
21	Hace uso de distintos recursos tecnológicos y de información (equipo de cómputo, Internet, multimedios, video, grabaciones, software educativo) como alternativa que oriente acciones tanto de enseñanza aprendizaje	0	1	2	3
22	Comunica los contenidos de forma clara, breve, organizada, entusiasta y dinámica.	0	1	2	3
23	Contextualiza los contenidos temáticos con situaciones cercanas a la realidad de los propios participantes.	0	1	2	3
24	La información que proporciona a sus alumnos en el desarrollo del módulo, evidencia un adecuado dominio de los contenidos que está impartiendo.	0	1	2	3
25	Hace énfasis de aquellos temas en los que haya dudas evidentes o que presentan un interés relevante por los presentes.	0	1	2	3
26	Durante el desarrollo de la sesión atiende y resuelve las contingencias que se presenten tomando las decisiones que favorezcan su pronta resolución.	0	1	2	3
27	Durante el desarrollo de la sección del módulo hace uso adecuado del lenguaje técnico, claridad en la pronunciación y articulación de las palabras y adecuado manejo del volumen y velocidad de la voz	0	1	2	3
28	Plantea ideas que amplían y enriquecen el tema; además explica, demuestra , ejemplifica y expone razones	0	1	2	3
29	Evidencia en el desarrollo de los temas, una articulación de los conocimientos adquiridos en su práctica laboral con su práctica educativa.	0	1	2	3
30	Las tareas que propone al alumnado son formuladas de manera precisa, de modo que éste no tiene duda de qué es lo que hay que hacer y aprender.	0	1	2	3
31	Emplea técnicas motivacionales que le permitan fomentar en sus alumnos satisfacción y utilidad por lo aprendido.	0	1	2	3

32	Fomenta las relaciones interpersonales con sus alumnos evidenciando una capacidad efectiva de comunicación, respeto, tolerancia, prudencia, empatía y flexibilidad en el proceso de enseñanza-aprendizaje.	0	1	2	3

FASE III EVALUACIÓN A LOS ALUMNOS		Deficiente	Regular	Bueno	Excelente
33	Durante el desarrollo del módulo, aplica ejercicios prácticos en un contexto específico para lograr el aprendizaje y la generación de evidencias que permitan la evaluación del desempeño de sus alumnos.	0	1	2	3
34	Los procesos de evaluación para sus alumnos son acordes con los criterios de evaluación establecidos en el plan de lección o programa aprobado.	0	1	2	3
35	Corrige y aclara dudas para la elaboración correcta de los instrumentos de evaluación	0	1	2	3
36	Realiza evaluaciones formales e informales a fin de identificar los elementos que le permitan reorientar el módulo para lograr el aprendizaje en los participantes.	0	1	2	3
37	Las evaluaciones aplicadas son pertinentes con los componentes del módulo (resultados de aprendizaje competencia, estrategia de enseñanza, criterios de evaluación) señalados en su plan de lección.	0	1	2	3
38	Después de cada evaluación, señala a sus alumnos los aspectos que son necesarios reforzar.	0	1	2	3

FASE IV CIERRE DEL MODULO		Deficiente	Regular	Bueno	Excelente
39	Realiza una síntesis y comentarios de los temas vistos.	0	1	2	3
40	Revisa los logros individuales y los compara con las expectativas y aprendizajes previos expresados por los participantes al inicio del MODULO	0	1	2	3
41	Retroalimenta el aprendizaje de los participantes, aclarando dudas, de acuerdo a lo establecido en el propósito del MODULO.	0	1	2	3
42	Canaliza con la instancia correspondiente con a los participantes que presenten una necesidad de atención especial (comportamiento irregular, indisciplina, enfermedad, problema personal).	0	1	2	3
43	Termina puntualmente la sección del Modulo	0	1	2	3

Firma del Evaluador: _____ Firma del Instructor: _____

INSTRUCTIVO

INSTRUCCIONES DE LLENADO.

- a) El contenido del presente instrumento podrá llenarse a mano, con letra de molde, con bolígrafo preferentemente con tinta negra o azul.
- b) El nombre del instructor AVSEC evaluado y la fecha requerida en la parte superior del instrumento, deberán registrarse en el momento en que se lleve a cabo la observación del módulo y en ningún caso podrán quedar vacías o incompletas. De igual forma, los 43 ítem que componen el instrumento deberán registrarse con un valor de juicio o calificación, por lo que en ningún caso deberán existir a ítem sin responder
- c) Así mismo, todas las hojas del instrumento aplicado deberán ser firmadas por el evaluador y por el evaluado.
- d) Previo al proceso de observación, los integrantes de la junta evaluadora deberán sesionar, a fin de acordar el número y el horario de las observaciones que llevará a cabo cada uno de ellos, de igual forma, en esta sesión se deberá de analizar y estudiar cada uno de los apartados, así como los ítem que componen el presente instrumento de evaluación.
- e) En el caso de que alguna duda no pueda ser aclarada por los integrantes de la junta evaluadora, el responsable del proceso de control de calidad de seguridad, junto con los evaluadores, darán solución al problema planteado.
- f) El observador, deberá solicitar al instructor evaluado y previo al inicio de la sesión observada, su plan de lección y programa instrucción vigente, para facilitar al evaluador la apreciación de todos los elementos que se evidencien en el desarrollo de la módulo.
- g) Durante la observación, el evaluador deberá llevar consigo el instrumento de evaluación correspondiente.
- h) Todos los instrumentos aplicados por cada evaluador deberán ser debidamente registrados y archivados en el expediente del instructor.

CÁLCULO DEL PUNTAJE Y DE LA CALIFICACIÓN TOTAL

- i) El puntaje total del instrumento será igual a la suma de los puntos obtenidos en la escala de calidad.
- j) Los valores se considerarán absolutos, y en ningún caso podrán asignarse valores decimales.
- k) La calificación total del instrumento será igual al valor del puntaje total, dividido entre el factor DIVISOR será igual a 12.3.
- l) El valor máximo de la calificación total será igual a 10 y el mínimo igual a “0” cero. Para el cálculo de este rubro se podrán asignar dos decimales exactos sin redondear.

Se expresarán como:

Excelente = 10
Bueno = 9
Aceptable = 8
Deficiente = 7

— FIN —

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A21-12

PROCEDIMIENTO DE REVISION DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES DE MANO Y LISTADO DE ARTICULOS PROHIBIDOS

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, la elaboración de una Directriz de procedimiento para la “La Revisión de Pasajeros y sus Equipajes de Mano y Listado de Artículos Prohibidos”;

CONSIDERANDO que el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional, en su Capítulo 4, resalta la necesidad de disponer medidas preventivas sobre actos de interferencia ilícita, en concordancia con el Capítulo 11 del Documento OACI/8973;

CONSIDERANDO necesario que los Estados Miembros de la CLAC dispongan de una Directriz de Procedimiento para la revisión de pasajeros y sus equipajes de mano, así como de disponer de un listado estandarizado a nivel regional sobre artículos prohibidos;

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la señalada Directriz de Procedimiento.

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Adoptar la Directriz de Procedimiento para la “Revisión de Pasajeros y sus Equipajes de Mano y Listado de Artículos Prohibidos”, que se detalla a continuación:

PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES DE MANO Y LISTADO DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES

Arma cortas: Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual

Artículo restringido: Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y a su ocupantes o de la instalaciones o del público.

Bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB): Bolsas especialmente diseñadas que deberían utilizarse únicamente para la venta de LAG en las tiendas del aeropuerto o a bordo de las aeronaves.

Control de seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivo u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Documento de viaje: Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un estado o un organización que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

Equipaje Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la cabina o en la bodega de la aeronave mediante convenio con el explotador.

Equipaje de transferencia entre líneas aéreas: Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

Equipo de detección de trazas: Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaces de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante alarma la presencia de tales materiales en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

Equipo de seguridad: Dispositivo de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Inspección: Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinado a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Mercancías peligrosas: Todo objeto o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o que estén clasificadas conforme a dichas instrucciones.

Miembro de la tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el periodo de servicio de vuelo.

Parte aeronáutica: Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte pública: El área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero

Pasajero en tránsito: Pasajeros que salen de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llego.

Pasajero perturbador Un pasajero que no respeta las normas de conducta de un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal del aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Pasajeros y equipajes de transferencia: Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

Persona con impedimentos o con movilidad reducida: Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso del transporte y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Proyección de imágenes de amenazas: Soporte lógico aprobado por la autoridad competente que puede instalarse en algunos equipos de rayos X. El programa proyecta imágenes virtuales de objetos amenazantes (por ejemplo, pistolas, cuchillos, artefactos explosivos improvisados) en la imagen de rayos X de un bolso real que se está examinando o imágenes virtuales completas de bolsos que contienen objetos amenazantes y provee información inmediata a los operadores del equipo de rayos X respecto a la capacidad de estos para detectar dichas imágenes.

Prueba de seguridad: Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

Sistema de detección de artefactos explosivos: Sistema tecnológico o combinación de diferentes tecnologías con capacidad de detectar, y así indicarlos por medio de una alarma, un artefactos explosivo detectando uno o más componentes de dicho artefacto contenido en el equipaje, independientemente del material de que este fabricado el bulto.

Sistema de detección de explosivos: Sistema tecnológico o combinación de diferentes tecnologías con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material de que esta hecho el bulto.

Sustancia explosiva: Toda sustancia (o mezcla de sustancias) solida o liquida que es capaz, por reacción química, de producir gases a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que causen daños en torno a ella, Esta definición incluye las sustancias pirotécnicas aun cuando no desprendan gases. No se incluyen aquellas sustancias que de por si no son explosivas, pero que pueden engendrar una atmosfera explosiva de gas, vapor o polvo.

Valija diplomática: Envió embalado que tiene inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación, cuando va acompañado de la documentación requerida.

Verificaciones de seguridad para los LAG y las STEB: Verificaciones visuales o controles de seguridad, realizados por el personal de seguridad, para detectar indicios de interferencia, en particular manipulación indebida de sellos hurto e introducción de dispositivos, objetos o sustancias potencialmente peligrosas, Las verificaciones deberían llevarse a cabo en el punto de ingreso inicial en la parte aeronáutica. Deberían verificarse todos los suministros de LAG y STEB a fin de determinar que han estado protegidos, que no hay rastros ni sospechas de manipulación indebida y que la documentación correspondiente está en orden.

Zona de seguridad restringida: Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto, identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga; los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

Zona estéril: Espacio que media entre un de inspección y las aeronave, cuyos acceso esta estrictamente controlado.

CAPÍTULO 2
DISPOSICIONES

2.1 Anexo 17 Capítulo 4 Medidas preventivas de seguridad

1. La norma 4.4.1, señala que cada Estado contratante establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.
2. En la norma 4.4.2, dispone que cada Estado contratante se asegurara que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un procedimiento de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y sus equipajes de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegido contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

2.1.1 Manual de Seguridad de Aviación, Documento OACI 8973, Capítulo 11 Seguridad Aeroportuaria, pasajeros y equipaje de mano

1. La inspección de todos los pasajeros y su equipaje de mano se considera un elemento esencial de las medidas de seguridad de la aviación preconizadas por la OACI, afín de asegurar que no se introduzcan en una zona de seguridad restringida o una aeronave personas no autorizadas ni artículos restringidos.
2. Esta regla o procedimiento debería aplicarse, en la medida practicable, a todos los pasajeros de origen en todas las operaciones interiores, teniendo en cuenta los resultados de las evaluaciones de riesgo de seguridad llevadas a cabo por las autoridades nacionales competentes.
3. Debería aplicarse requisitos similares a todas las demás personas, incluidos los miembros de las tripulaciones de vuelo de cabina, así como a los miembros del personal aeroportuario que deban tener acceso a las zonas de seguridad restringidas o zonas estériles.
4. La inspección de los pasajeros y el equipaje de mano puede llevarse a cabo mediante registro manual, el uso de detectores de metales, equipo de rayos X y detectores de explosivos y sustancias peligrosas, o mediante una combinación de procedimientos manuales y equipo. A fin de facilitar los viajes, el número de pasajeros que deben ser registrados manualmente puede reducirse a un mínimo empleando equipos de inspección moderna juntamente con procedimientos apropiados llevados a cabo por personal cualificado y capacitado.

CAPÍTULO 3

PUESTOS INSPECCION DE PERSONAS

3.2 Puesto de inspección de pasajero

1. El puesto de inspección de pasajeros deberán estar ubicados entre el límite de la parte pública y la parte aeronáutica del terminal aéreo de los aeropuertos y constituirá el filtro por el que toda persona y especie deberá pasar, antes de acceder a las zonas estériles o zonas de seguridad restringidas de un aeropuerto o a una aeronave. (Anexo "A").
2. Los Puestos inspección de pasajeros más utilizados en los aeropuertos son los están diseñados de acuerdo a los estándares de seguridad establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional del tipo "salón principal" centralizados, configurados según el diagrama del Anexo "B", teniendo la característica de permitir el control y revisión de manera continua de personas y equipajes.
3. El Puesto de inspección de seguridad debieran tener las siguientes características:
 - a) No debiera tener visibilidad hacia el interior, con sistema quiebra vista que impida ver a los usuarios los procedimientos de inspección.
 - b) Con ordenadores de flujo que permitan el desplazamiento ordenado de los pasajeros y control adecuado por parte del personal de inspección.
 - c) Amplios espacio para instalar los sistemas de inspección es decir detectores de pórtico, maquinas de rayos X, detectores de trazas entre otros.
 - d) Con una vía para el desplazamiento de sillas de ruedas para discapacitados y que permita la salida del personal de aeropuerto que circulen por el sector;
 - e) Con una separación lateral mínima de 40 cm., entre la máquina de rayos X y el detector de pórtico.
 - f) Extensiones de rodillo antes y después de la maquina rayos X, que permitan el desplazamiento más fluido del equipaje de mano y los artículos, la instalación de una prolongación de acrílico a la salida del túnel de 1 metro de manera que impida que se retire las pertenencias en forma inmediata impidiendo que se produzca un atascamiento de usuarios en el detector de pórtico.
 - g) Mesones de altura y ancho adecuado para el registro manual de equipajes y especies observadas o sospechosas;
 - h) Debe disponer de bandejas de plástico, de diferentes tamaño preferentemente grandes y medianas para que los pasajeros depositen su pertenencias.
 - i) Red de energía normal exclusiva, con suficientes tomas de energía para los equipos y conexión a la red de energía de emergencia que asegure su funcionamiento permanente;
 - j) Buen nivel de iluminación natural y artificial, que no provoque reflejos sobre las pantallas de equipos de rayos X;
 - k) Una dependencia habilitada como oficina, para labores administrativas, atención de usuarios, resguardo de documentos y equipos menores;
 - l) Una sala de revisión separada, para el registro privado de personas y especies.
 - m) Puertas de acceso dotadas con sistema de cierre y seguros apropiados;
 - n) Medios de comunicación; alarmas; circuito cerrado de televisión con grabador de eventos; espejos cóncavos para la observación del área de trabajo.
 - o) No debiera existir presencia de masas metálicas o ruido electromagnético, que puedan alterar o inhibir el normal funcionamiento de los equipos de seguridad;
4. El Puesto de inspección de pasajeros debiera estar debidamente identificado, mediante letreros apropiados que informen lo siguiente:
 - a) Nombre del aeropuerto.
 - b) Puesto de inspección de pasajeros y equipaje de mano
 - c) Personal de inspectores que realizan estas funciones
 - d) Disposiciones de seguridad relativas a la obligatoriedad de revisión de personas y equipajes;
 - e) Restricciones y prohibiciones para transportar a bordo especies u otros artículos.

CAPÍTULO 4
DOTACION Y FUNCIONES

4.1 Dotación de personal y funciones en los puestos de inspección de pasajeros

Hay dos requisitos fundamentales para el puesto de inspección de pasajeros, en primer lugar está el contar con personal debidamente capacitado con las competencias necesarias para cumplir de buena forma sus funciones, además de contar con un supervisor, el segundo requisito es la dotación de personal cual la cual va a cumplir las diferentes posiciones.

La OACI, en el Manual de Seguridad de Aviación Documento 8973, recomienda una dotación mínima basada en 07 (siete) inspectores, para un puesto de inspección de pasajeros, asimismo describe las funciones y tareas de cada uno y que a continuación se detalla:

- a. **Verificador de documentos de viaje y evaluadores de pasajeros de riesgo;**
 - Asegurar de que únicamente los pasajeros con billete entre en la zona de inspección.
 - Llevar a cabo también las evaluaciones de riesgos o el reconocimiento de patrones de comportamiento para identificar a aquellos pasajeros que deberían ser sometidos a una inspección más rigurosa.

- b. **Cargador de equipaje en la extensión de rodillo para que pase por el túnel de la máquina de rayos X**
 - Verificar que el equipaje se coloque correctamente en la cinta transportadora del equipo de rayos X de modo que se obtenga una buena imagen del interior de este.
 - Indicar a los pasajeros que pongan los aparatos electrónicos y eléctricos, como computadoras personales y teléfonos celulares, en las bandejas previstas a tal efecto de modo que pasen por la máquina de rayos X, en forma ordenada.
 - Controlar la circulación de pasajeros a través del puesto de inspección;

- c. **Inspector de pasajeros con detector de metal o registro manual, que debe realizar la inspección adicional que se lleva a cabo después que los pasajeros pasan a través del detector de metal tipo pórtico y que activa la alarma de este o se determino su revisión por pasajero seleccionado por identificación de comportamiento sospechoso.**
 - Vigila el indicador de detector de metales de pórtico cuando el pasajero activa la alarma
 - Puede repetir la inspección del pasajero con el detector metales tipo pórtico.
 - Inspeccionar al pasajero con detector de metal manual de acuerdo a procedimiento.
 - Registro manual, si presenta dudas en zonas donde se activaron los detectores.
 - La inspección de ser por genero por lo tanto deben haber inspectores masculino y femenino.
 - También se debe considerar la cantidad de inspectores necesaria dependerá basados en los resultados de una evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades competentes;

- d. **Operador del monitor de la máquina de rayos X.**
 - Interpretar las imágenes producidas por la máquina de rayos X
 - Puede repetir el paso del equipaje si tiene duda cambiándolo de posición
 - No deberá estar más de 30 minutos en es puesto.
 - Solicitar que se registre manualmente o que se aplique tecnología de trazas de explosivos al equipaje que parece contener un artículo restringido o prohibido;

- e. **Controlador de equipaje.**
 - Deberá encaminar, aislar y controlar el equipaje seleccionado para un registro manual por los operadores de rayos X;

- f. **Inspectores de equipaje y operador de equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).**
 - Inspeccionara manualmente o con equipo de detección de trazas de explosivos los artículos que requieren un procedimiento adicional después del examen de rayos X;

- g. **Supervisor de puestos de inspección de pasajeros.**
 - Responsables de la eficiencia general de la inspección de seguridad de los pasajeros.
 - Apoyar en a evaluación de los pasajeros de riesgo.
 - Dar instrucciones y orientar al personal en los procedimientos de inspección
 - Responda consultas de los pasajeros
 - Dispone la rotación de puestos del personal.
 - Registrar las novedades del servicio.
 - Efectuar un briefing con su personal dando instrucciones particulares cuando corresponda, como evaluación de riesgo disponga inspecciones adicionales.
 - Evaluar al personal de operadores.
 - Velar por la presentación personal de los operadores
 - Verificar el estado operativo de los equipos

CAPÍTULO 5

INSPECCION DE PERSONAS

5.1 De personas

- a. La inspección y el registro de las personas puede hacerse mediante registro manual, o usando Detector de Metal de Pórtico u otro equipo de detección aprobado por la autoridad competente.
- b. Se debe tener presente que los quipos detectores de metales que se utilizan para inspeccionar personas y equipaje tiene sus limitaciones, en el caso de los Detectores de Metal de Pórtico y detector de Metal manual, por ejemplo, no pueden detectar armas no metálicas ni explosivos, pero la cantidad de pasajeros despachados es buena.
- c. Con el propósito de compensar las limitaciones de los Detectores de Metal de Pórtico y reforzar los resultados generales de los puestos de inspección de pasajeros, se hace necesario aplicar el registro manual aleatorio para los pasajeros ya inspeccionados.
- d. Además de registrar manualmente a los pasajeros que generan una alarma, también debería registrarse a cierto número de pasajeros que no generan la alarma del equipo.
- e. La inspección con detector manual, acorde a la secuencia que se grafica en el Anexo "C", para identificar los posible objetos que lleve consigo y sin perjuicio de que muestre el artículo que lleva, el inspector deberá repetir la revisión para eliminar la posibilidad de que sea una acción distractora.
- f. La tecnología avanzada de procesamiento de imágenes (AIT), tal como la de inspección corporal, puede usarse como método primario para la inspección de pasajeros o para complementar otros métodos de inspección primarios, tales como el Detector de Metal de Pórtico.
- g. Cuando se usa para complementar el Detector de Metal de Pórtico, la Tecnología avanzada de procesamiento de imágenes, debería aplicarse a los pasajeros que generan una alarma o a varios pasajeros que no activan la alarma del Detector de Metal de Pórtico. No se debe permitir a los pasajeros que retengan ningún artículo que lleven consigo y deberían estar obligados a despojarse de todo objeto de metal, como llaves, encendedores o teléfonos celulares, así como de todo objeto no metálico, antes de ser inspeccionados, el inspector debe aclarar toda detección de metal que exceda del nivel tolerado realizada por el equipo.
- h. Después de haber completado satisfactoriamente los procedimientos adicionales y un proceso similar para todos los artículos que lleve consigo se debería permitir que una persona pase más allá del puesto de inspección de pasajeros.
- i. Además de los registros obligatorios siempre debería realizarse una inspección adicional, incluido un registro manual, a toda persona que manifieste nerviosidad o arrogancia indebida, o que parezca tratar de evitar un registro, o que se comporte de un modo que sugiera que oculta un artículo restringido, o que sea seleccionado de acuerdo del análisis de comportamiento de conducta sospechosa.
- j. Las personas que no puedan ser despachadas mediante el proceso de inspección normal deberían ser dirigidas para un registro manual. Se debería negar el embarque a toda persona que no pueda ser despachada satisfactoriamente después de completar todo el proceso de inspección, incluido un registro manual.

5.2 Registro manual de los pasajeros

- a. Hay muchos lugares en la ropa en que pueden ocultarse objetos y en los que es difícil buscar esos objetos, por ejemplo, forro de los abrigos, hombreras, sombreros, tocados ceremoniales y religiosos, corbatas, cuellos, solapas, cinturones y tacones o plataformas de calzado. También pueden ocultarse objetos en artículos corrientes tales como periódicos y libros.
- b. Un registro manual de una persona normalmente debería llevarse en forma abierta. Sin embargo, los inspectores no deberían exponer al público documentos confidenciales o privados, ni deberían atraer la atención al dinero u objetos de valor que tenga la persona que es objeto de registro.
- c. Es necesario un registro intensivo a una persona, debería llevarse a cabo en privado. Se necesitarían dos inspectores del mismo sexo que la persona que es objeto de registro.
- d. Los registros manuales de personas deberían llevarse a cabo del modo siguiente:
 - La persona registrada debe estar frente al inspector;
 - Los objetos que lleve esa persona, tales como abrigos, libros y periódicos, se examinan, se apartan y se devuelven únicamente después de completado el registro;
 - El personal masculino registra a los hombres y el personal femenino registra a las mujeres; y

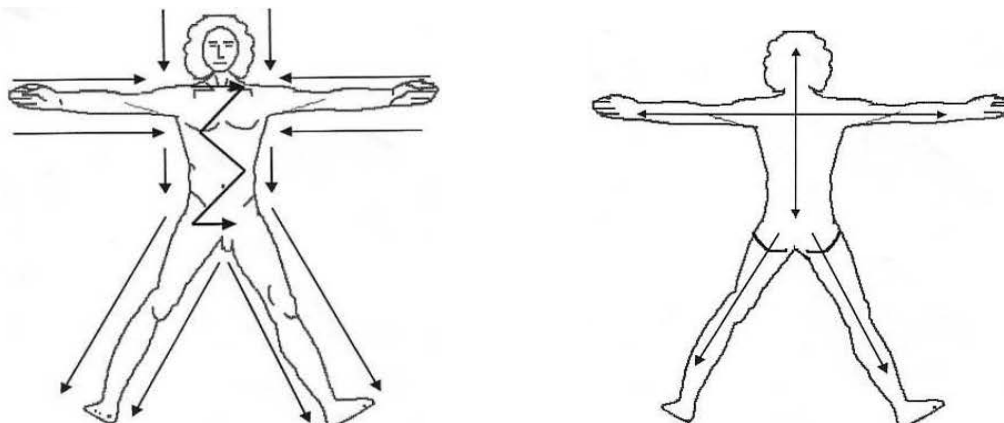
- El registro manual consiste en un examen del cuerpo y de la ropa que se lleva a cabo pasando las manos por sobre el cuerpo y la ropa de un modo sistemático, por detrás y por delante, e incluye lo siguiente:
 - Examen físico:
 - Del sombrero o tocado y una inspección física o visual del cabello;
 - De las prendas de vestir exteriores, siempre en la misma secuencia: espalda, cuello, solapas, hombros, bolsillos externos e internos y brazos;
 - De la corbata, chaleco, blusa o camisa, suéter, cárdigan, etc., incluidos los bolsillos;
 - De pantalones, faldas, etc., comenzando por la parte interior y exterior de la cintura y continuando en el orden de bolsillos, pliegues y dobladillos; y
 - De zapatos y botas, poniendo atención especial a los tacones altos y a las plataformas del Calzado, usando un detector de metal manual o equipo de rayos X si fuera necesario;
 - Examen visual para detectar formas poco comunes o sospechosas como, por ejemplo, gordura o protuberancias dudosas que deberían ser examinadas más a fondo; y
 - Atención especial a axilas, senos, cintura, horcajadura, piernas cubiertas, tobillos y calzado.
- e. Con el propósito de obtener un a seguridad efectiva y proporcionar facilitación a los pasajeros, el registro manual de una persona debería realizarse de conformidad con las directrices básicas siguientes:
 - Debería obtenerse el consentimiento de la persona que debe ser registrada;
 - El inspector debería conducirse con tacto, cortesía y prudencia;
 - Debería emplearse un enfoque sistemático para asegurarse de que no se ha omitido ninguna parte del cuerpo, prenda de vestir o parte del equipaje; y
 - Al completarse el registro manual, es importante agradecer a la persona su cooperación.

5.3 Limitaciones del registro manual (cuando es el único método aplicado).

Los registros manuales de las personas y sus pertenencias no están exentos de limitaciones, por ejemplo:

- Requieren la cooperación de la persona que debe ser objeto de registro;
- No se pueden registrar artículos eléctricos o mecánicos tales como teléfonos celulares, computadoras portátiles o cámaras fotográficas, que deben ser examinados por separado empleando equipo de rayos X o un sistema detector de trazas (ETD);
- Puede requerir bastante tiempo en comparación con los que se hacen con equipo de inspección, especialmente cuando se trata de muchos pasajeros;
- Son vulnerables a las fallas humanas, tales como malos hábitos, falta de uniformidad y cansancio;
- Pueden hacer sentir a los pasajeros que se viola su privacidad; y
- Puede resultar un proceso desagradable para el inspector.

PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN DE PERSONAS (Con detector portátil o física)



5.4 Pasajeros con impedimentos

- a. Las personas con movilidad reducida deberán ser objeto de registros tan completos como lo permitan sus impedimentos. Si usa silla de ruedas o una camilla, también deberá ser registrada. Los objetos de mano deberían ser inspeccionados de acuerdo con los métodos normalizados.
- b. Los inspectores deberían usar los siguientes métodos cuando se trate de personas con impedimentos:
 - Centrarse en la persona, no en el impedimento, y tratar a todos los pasajeros respetuosamente;
 - Recordar que no todos los impedimentos son obvios y que algunos pueden estar ocultos;
 - Dirigirse a la persona directamente y usar un lenguaje claro y sencillo, no una jerga; y
 - Preguntar cómo puede ayudar y escuchar lo que se les aconseja. Las personas con impedimentos son las que están mejor preparadas para aconsejar sobre cómo atender a sus necesidades particulares;
 - En todas las situaciones, el proceso de despacho de seguridad deberá llevarse a cabo de una manera digna, debiendo el inspector, explicar por qué es necesario un método de inspección diferente;
 - Explicar los procedimientos que se han de seguir;
 - Verificar que se han identificado correctamente todas las necesidades especiales; y
 - Nunca imponer ayuda;
 - Al llevar a cabo un registro físico, el inspector deberá ofrecer siempre un registro en privado, fuera de la vista de otras personas y de preferencia en una sala privada, si las hay disponibles;
 - Reconocer ayudas médicas corrientes y emplear métodos adecuados para examinar dichas ayudas, que incluyen técnicas apropiadas para inspeccionar sillas de ruedas y camillas;
 - Preguntar a la persona con impedimentos cuál es la mejor forma de ayudarle y escuchar cuidadosamente sus necesidades;
 - Invitar al pasajero a que exprese cualquier incomodidad y estar preparado para usar otra técnica si fuera necesario;
 - Cuando se registre a alguien que está en una silla de ruedas, ponerse en cuclillas a la altura de la persona;
 - Usar movimientos firmes, pero suaves, y actuar discretamente;
 - Verificar de que la persona puede estar de pie sin ayuda antes de quitarle un bastón, un andador o muletas para examinarlos; y
 - Hacer arreglos para guiar a una persona ciega antes de quitarle el bastón blanco o el perro guía;
 - Al registrar una silla de ruedas o un perro guía:
 - ✓ Se deberá aplicarse procedimientos de registro especiales para las sillas de ruedas personales; y
 - ✓ Los inspectores deberían tener presente que los arneses que usan los perros guía pueden generar alarmas de seguridad; y
 - Al registrar el equipaje, los inspectores deberían:
 - ✓ Indicar la opción de un registro en privado;
 - ✓ Considerar el hecho de que la persona quizá no pueda levantar el bulto para ponerlo o sacarlo de la cinta transportadora del equipo de rayos X;
 - ✓ Considerar la posibilidad de que quizá la persona no pueda oír bien o no pueda ver su equipaje a fin de retirarlo después de pasar la inspección de rayos X;
 - ✓ Pedir siempre un testigo cuando se registre el equipaje de una persona ciega;
 - ✓ Volver a empaquetar las bolsas cuidadosamente. Es importante que el contenido del equipaje de una persona ciega se vuelva a poner exactamente como se encontró;
 - ✓ Comprobar de que todos los medicamentos se han vuelto a empaquetar cuidadosamente; y
 - ✓ Actuar discretamente, en especial cuando se manipulan ayudas médicas y objetos personales, particularmente los relacionados con la higiene y las necesidades ocasionadas por los impedimentos.
- c. Los inspectores y quienes efectúan los registros deberán recordar siempre que es importante ser minucioso, pero que no es necesario ser rígido, siempre que la tarea pueda llevarse a cabo en el nivel necesario.

CAPÍTULO 6

INSPECCION DE EQUIPAJES

6.1 Inspección del equipaje de mano mediante equipo de rayos X convencional

- a. Cuando el equipaje de mano se inspecciona mediante equipo de rayos X convencional, las imágenes que revelan cada una de las partes del objeto deberían exponerse durante por lo menos 5 segundos, permitiendo una inspección cuidadosa. El inspector rayos X debería:
 - Verificar que el color de la imagen del equipaje es uniforme en todas partes. Los bordes más claros pueden indicar la presencia de un explosivo en lámina que no está completamente alineado con la parte superior o con el fondo de la caja;
 - Prestar la mayor atención posible, tanto a la estructura y partes adicionales como al contenido;
 - Examinar toda parte metálica o acanalada de una caja para ver curvas o protuberancias que podrían ocultar parcialmente los componentes de un artefacto explosivo;
 - Comprender que todo objeto o área oscura indica que el rayo X no penetra. Puesto que las áreas oscuras podrían ocultar un arma o un artefacto, esa pieza de equipaje debería ser registrada manualmente; y
 - Si después de 12 segundos de inspección no se puede confirmar que una pieza de equipaje de mano no contiene artículos restringidos, enviar el equipaje a una zona de inspección secundaria para que se efectúe una inspección minuciosa fuera de la circulación general del puesto de inspección de pasajeros.
- b. Los inspectores de equipo de Rayos X detección debe seleccionar el equipaje para una inspección más a fondo basándose en el principio de descartar con certeza la potencial amenaza por lo que debiera ser en las siguientes circunstancias:
 - Se ha identificado un artículo prohibido;
 - El equipaje inspeccionado parece contener un artículo prohibido, o un artículo respecto al cual las restricciones justifican una inspección más a fondo, tales como líquidos, aerosoles y geles (LAG);
 - El Inspector tiene dudas y no puede confirmar que el equipaje inspeccionado no contiene ningún artículo prohibido;
 - Los objetos o sustancias que contiene el equipaje inspeccionado no pueden identificarse; o
 - El equipaje inspeccionado genera imágenes oblicuas, opacas o complicadas.
- c. Si un inspector de equipo de Rayos X no puede determinar si el equipaje inspeccionado contiene un artículo prohibido o restringido o tiene alguna duda en cuanto a su evaluación de la inspección del equipaje, deberá ese equipaje ser sometido a un examen más a fondo, incluyendo el registro manual.
- d. El supervisor instruir inspectores de de equipo de rayos x a que sometan el equipaje a una inspección más a fondo cuando tengan dudas, con el propósito de descartar la amenaza, es se debe hacer sin perjuicio de la presión respecto al tratamiento rápido del equipaje.
- e. El equipaje de mano de todos los pasajeros que salen debería inspeccionarse mediante uno de los siguientes métodos:
 - Registro manual completo del contenido de cada equipaje, con examen de todo el equipaje en busca de indicios sospechosos, tales como incongruencia en el peso;
 - En el caso que se cuente de Equipo de rayos X tradicional donde se debe el registro manual del equipaje inspeccionado. Se deberá considerar un porcentaje mínimo del equipaje que será sometido a registro manual, no inferior al 10%.
 - Si dispone Equipo de rayos X de alta definición dotado de un programa de imágenes de entrenamiento TIP, se debe considerar la proyección cada 20 minutos amenaza ficticia que se presentara al Inspector para mantenerlo entrenado y concentrado sin perjuicio de los anterior se mantendrá un porcentaje mínimo de registros manuales aleatorios de un 10% del equipaje inspeccionado.

6.2 Registro manual del equipaje de mano

- a. El registro manual del equipaje de mano de los pasajeros debe efectuarse siempre en presencia del propietario del equipaje y debería llevarse a cabo de la siguiente manera:
- El equipaje deberá ser abierto, de preferencia por el pasajero, y examinado para asegurarse de que no tiene un fondo falso. Se puede usar una regla o vara de borde recto u otra herramienta para determinar si hay una diferencia importante entre la medida externa e interna;
 - Se deberá poner atención particular en el forro, borde, costuras, apliques, botoneras, cierres, cerraduras, bisagras, ruedas y mangos para identificar los signos de manipulación indebida o reparaciones que puedan indicar que se ha ocultado un artículo restringido;
 - El contenido del equipaje deberá sacarse capa por capa, examinando cada capa hasta que no quede nada. El equipaje vacío se debería levantar a mano y evaluar su equilibrio y el peso.
 - Si existiera una sospecha de que el peso del equipaje no es uniforme o que no corresponde al del equipaje vacío, entonces se deberá examinar para ver si dentro del mismo se han ocultado artículos restringidos, si fuera necesario, debería inspeccionarse con rayos X;
 - Los artículos eléctricos tales como afeitadoras, calculadoras, radios, relojes, cámaras fotográficas y sistemas audio portátiles con sus accesorios deberían ser examinados para asegurarse de que no han sido objeto de manipulación indebida, tienen el peso normal, están equilibrados y no tienen pilas adicionales. Si fuera necesario, el objeto deberá inspeccionarse mediante rayos X para asegurarse de que no tiene ninguna fuente de energía adicional o que no tiene ningún material orgánico dentro de lo que debería ser inorgánico;
 - Artículos tales como termos, libros, paraguas y muletas deberán ser examinados a fondo, con rayos X si fuera necesario, para descartar sospechas.
 - Se deberá prestar atención al contenido de recipientes y botellas que puedan contener líquidos volátiles o inflamables. Los líquidos deberían rechazarse cuando haya razones para sospechar que podrían conducir a la indisciplina o insubordinación. Deberá ponerse atención especial en los líquidos, aerosoles, geles, cremas, etc., dado que éstos podrían contener sustancias explosivas o peligrosas.
 - Los productos que no estén debidamente rotulados y en el envase de origen deberán ser rechazado en atención a que el inspector no puede estar probando u oliendo el producto para verificar la autenticidad.
 - Aun en pequeñas cantidades estas sustancias son potencialmente letales, dada la posibilidad de que un grupo de perpetradores las combinen para fabricar un Dispositivo Explosivo Improvisado (IED).
 - Los inspectores deberán estar atentos a manchas grasosas y pequeños agujeros en el exterior del equipaje y al olor de almendras, esmalte para uñas, cola, perfume u otros vapores que podrían estar ocultando la presencia de explosivos; y
 - Una vez completado el registro, el equipaje se debería cerrar y asegurar, y retenerlo hasta que se registre también a la persona que lo presentó.
 - Es necesario que los inspectores en las inspecciones utilicen guantes quirúrgicos para su protección.

6.3 Objetos prohibidos y mercancías peligrosas

- a. No deberá permitirse que los pasajeros lleven consigo en la cabina de la aeronave las siguientes clases de artículos :
- Los que puedan ser utilizados para el ataque o la defensa, tales como: armas de fuego o armas blancas, punzantes, con filo o contundentes, entre las que se incluyen porras, hachas, bastones cargados o puntiagudos, bates de beisbol palos de golf, de cricket;
 - Los artículos que puedan ser utilizados como armas, tales como hachas para hielo, bastones de punta metálica, navajas de afeitar, tijeras puntiagudas largas, cuchillos, herramientas profesionales y recipientes de aerosol; y
 - Imitaciones de cualquiera de estos artículos antes descritos.
 - La Autoridad de aviación civil podrá establecer otras prohibiciones y restricciones de artículos o elementos, atendida la evaluación de la amenaza o a solicitudes presentadas por otros Estados.

b. Listado de objetos prohibidos

La autoridad de aviación civil establecerá un listado de objetos prohibidos que deberá estar en el puesto de inspección de persona, este listado estar sujetos a modificaciones y por lo debe estar siempre actualizado

c. Mercancías peligrosas y objetos prohibidos

Los artículos o sustancias clasificadas como mercancías peligrosas en el Manual de Instrucciones Técnicas, detectadas por el personal de seguridad aeroportuaria en la persona, equipaje de mano o facturado, que se encuentran prohibidas para ser transportadas a bordo, o que no cumplan con las disposiciones para su transporte por vía aérea, no serán autorizadas para ser embarcadas en la aeronave.


ANEXO

PROYECTO DE LISTADO RESUMEN ESTANDARIZADO EN LAS REGIONES NAM/CAR/SAM (*)
 DE OBJETOS PROHIBIDOS A SER TRANSPORTADOS EN EL EQUIPAJE DE MANO DE LOS PASAJEROS









































Categoría: Armas de Fuego y Otras Armas

Todo dispositivo que pueda causar lesiones graves o la muerte a personas lanzando un proyectil, o que puedan considerarse erróneamente como tales por su apariencia, dentro de los cuales podemos encontrar:

Programa	Proyecto	Objetivo
Procedimientos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano – Lista de objetos prohibidos	Criterios de inspección	Estandarizar los criterios de inspección (definición de artículos prohibidos) para facilitar el embarque de los pasajeros en la Región.

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Todo tipo de arma de fuego, incluidas pistolas, revólveres, rifles, y escopetas.	ARG BRA CHI COL CRC CUB ECU ESA HON MEX NCA PAN PAR PER RDO SUR URU USA VEN		

<p>Replicas e imitaciones de armas de fuego que puedan considerarse erróneamente como verdaderas armas por su apariencia. Ejemplo armas de Juguete</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>	 	
<p>Partes y Pieza de Armas de fuego *</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO </p>	   	<p>(1) excluidas las miras telescópicas).</p>

	SUR  URU  USA  VEN 		
Armas de aire comprimido o CO2, incluidas armas de perdigones, balines, balas de goma, carabinas de gas pimienta, arpones, entre otras.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR 		

	PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
--	--	--	--

Categoría: Objetos Puntiguados o Con Bordes Filosos




































Todo objeto que puede utilizarse para atacar a personas con el fin de causar lesiones graves o la muerte, o pueda ser utilizado para causar daño material en instalaciones del terminal de pasajeros o a bordo de aeronaves dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Instrumentos para cortar (ejemplo: tales como hachas, hachuelas, cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, navajas, tijeras *, escalpelos y bisturíes quirúrgicos o similares, entre otros).	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		*(ARG)-Tijeras de menos de 3 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza. *(CHI) Restricción NO aplica cualquier objeto con una hoja menor a 4 cms.
Equipos de artes marciales puntiaguados o con bordes filosos.	ARG  BRA  CHI  COL 		

	<p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>DOM </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>JA </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		
<p>Agujas de tejer y de coser de más de 4 cm de largo.</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>PUR </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		<p>*-(ARG) Agujas de tejer de menos de 4 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.</p>

<p>Destornilladores con más de 4cm de largo (sin contar el mango de sujeción).</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		<p>*-(ARG) Destornilladores de menos de 4 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.</p>
<p>Corta cutículas y cortaúñas con navajas. Navajas Suizas. Multiherramientas para acampada.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA </p>		


























	VEN 		
<p>Hojillas para afeitar (excluidas maquinillas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuesto).</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  JAM  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Punzones y sacacorchos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  DOM  ECU </p>		







































	ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  DOM  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 	 	








<p>Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Hachas. Elementos de escalada. Grapones. Zapatos con clavos. Martillos para exploradores (minería)</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		<p>*.(ARG) patines de hielo.</p>

Categoría: Instrumentos Romos y/o Contundentes

Todo objeto que pueda utilizarse para golpear y causar lesiones graves a las personas, dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
<p>Bates, tacos de billar o palos deportivos de golf, críquet, fustas, espadas deportivas. Objetos artesanales confeccionados en madera.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavías de malabarismo.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER </p>	 <p>Ref. 7/11 (1 letrero) Ref. 7/11-N (2 letreros)</p>	

	RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros. Paraguas o sombrillas de playa.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  DOM  ECU  ESA  GUA  HON  JAM  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		*(CHI): no aplican restricciones para cañas de pescar transportadas en sus estuches rígidos, como equipaje de mano y largo no superior a 1,30 metros.
Palancas de hierro.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA 		

	HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
<p>Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes.</p>	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		

Categoría: Explosivos y/o Sustancias Inflamables

Sustancias y/o artefactos que pueden utilizarse para causar lesiones graves o la muerte a las personas o que amenacen la seguridad operacional de las aeronaves, dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Municiones	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Detonadores y mechas.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR 		

	PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Minas, granadas y demás artículos militares explosivos.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 	 <p>The image shows various types of military explosives: several green mines, purple grenades, and two cylindrical smoke canisters labeled 'M18 SMOKE YELLOW' and 'M18 SMOKE RED'. There are also some smaller components like a fuse and a detonator.</p>	
Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON 	 <p>The image shows a variety of colorful fireworks and pyrotechnic materials, including boxes and packages of different brands and colors like blue, red, green, and yellow.</p>	

	<p>MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Dinamita, pólvoras y explosivos plásticos</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		

































<p>Combustibles líquidos inflamables de cualquier tipo, por ejemplo, gasolina, diesel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>	 	<p>(1) A excepción de gas licuado, Para uso personal cuando se lleven consigo. No está permitido llevar consigo, en el equipaje de mano, combustibles para encendedores o cargas para rellenar encendedores.</p>
<p>Replicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA </p>	 	

	VEN 		
<p>Paquete pequeño de fósforos de seguridad y encendedores de cigarrillos que no contengan combustible líquido no adsorbido</p>	<p>VEN(1)  BRA </p>		<p>Está prohibido el transporte por vía aérea de fósforos de encendido universal.</p> 

Categoría: Dispositivos Paralizantes

Dispositivos concebidos específicamente para paralizar o inmovilizar.

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
<p>Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes por descarga eléctrica</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON </p>	 	

	<p>JAM  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA </p>		
<p>Dispositivos para paralizar o matar animales</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		

<p>Sustancias químicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como, pimienta, gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
--	--	--	--

Categoría: Artículos Cosméticos, en Estado Líquido, En Gel y/o Aerosol O Spray y Otros Artículos de Uso Personal (con excepción a los artículos vendidos en las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos)

Artículo	Estados	Imagen	Comentarios
<p>Toda crema, ungüento, loción corporal o de primeros auxilios, antialérgica o solar, hidratante, o mezcla, Geles modeladores de cabello en spray de todas las clases, incluyendo aerosoles, Jabones líquidos, limpiadores faciales, aceites o baños de burbuja, líquidos, gel, perfumes y colonias en spray, Enjuagues bucales, champú y acondicionador para cabellos.</p>	<p>VEN </p>		<p>ARG–CHIL–URU–PAR-NO APLICAN RESTRICCIONES DE LAG's.</p> <p>VEN – cantidades limitadas</p>
<p>Quita esmaltes o removedores de pintura de uñas. Alcohol. * Más de 3 Litros de bebidas blancas, bebidas fermentadas de cereales y licores. Bebidas alcohólicas contenidas en embalajes de venta al detalle que contengan</p>	<p>ARG  CHIL  PER  VEN </p>		<p>ARG – CHL – VEN – CANTIDADES LIMITADAS. *.SUJETA A DESPACHO DE EXPLOTADOR.</p> <p>(*) URU – PAR – NO CONSTA RESTRICCIÓN EN EL LISTADO COORDINADO ENVIADO POR URUGUAY.</p> <p>Se debería coordinar la incorporación de la cantidad de unidades las unidades de volumen</p>

<p>más del 24% pero no más del 70% de alcohol por volumen, en recipientes que no excedan de 3 L, con una cantidad neta total por persona de 3 L de tales bebidas.</p>			<p>y de graduación permitidas, dado que no hay especificaciones al respecto.</p> <p>El Volumen que se aplica en algunos Estados es de hasta 5 litros, por ejemplo, 6 botellas de vino 3/4, 8º cada una, 48º total, se permitiría.</p>
<p>Ácidos y álcalis. Metales alcalinos Sustancias corrosivas o blanqueadoras. Cloro. Material radioactivo Venenos Aerosoles inflamables Pinturas y Lacas Aerosoles inflamables insecticidas. Aerosoles inflamables lubricantes. Toda otra sustancia toxica o infecciosa. **.</p> <p>Cilindros de gas comprimido o licuado, para cualquier uso</p> <p>EJEMPLOS: GAS PARA</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>	  	<p>ARG –</p> <p>*. Restricción de dióxido de carbono solido (hielo seco un 1845) variación de estado aerolíneas argentinas, hasta 2 kg.</p> <p>ARG-CHIL-PAR-VEN-URU:</p> <p>** . Baterías húmedas, de iones de litio, y de litio metal (no recargables) sujetas a restricciones de ICAO/IATA. Debería incorporarse en las listas coordinadas.</p> <p>(*) ARG. SOLAMENTE</p> <p>Asimismo se debería tipificar como delito el transporte de mercancías</p>

ENCENDEDORES.
 CO2 SIFONES
 CO2 PAINT BALL.
 PROPANO PARA
 CAMPING
 GARRAFAS PARA
 ARMAS DE GAS
 COMPRIMIDO.



peligrosas ocultas o no declaradas.



**ACRÓNIMO DE IDENTIFICACIÓN DE ESTADOS QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN
 PARA LA ELABORACIÓN DE ESTE LISTADO**

Acrónimo	País	Acrónimo	País
AHO	 Antillas Neerlandesas	ESA	 El Salvador
ANT	 Antigua y Barbuda	GUA	 Guatemala
ARG	 Argentina	GUY	 Guyana
ARU	 Aruba	HAI	 Haití
BAH	 Bahamas	HBR	 Honduras Británica
BAR	 Barbados	HON	 Honduras
BER	 Bermudas	JAM	 Jamaica
BIZ	 Belice	MEX	 México
BOL	 Bolivia	NCA	 Nicaragua
BRA	 Brasil	PAN	 Panamá
CAN	 Canadá	PAR	 Paraguay
CAY	 Islas Caimán	PER	 Perú
CHI	 Chile	PUR	 Puerto Rico
COL	 Colombia	SKN	 San Cristóbal y Nieves
CRC	 Costa Rica	STP	 Santo Tomé y Príncipe
CUB	 Cuba	SUR	 Surinam
DMA	 Dominica	TRI	 Trinidad y Tobago
DOM	 República Dominicana	URU	 Uruguay
ECU	 Ecuador	USA	 Estados Unidos
VIN	 San Vicente y las Granadinas	VEN	 Venezuela

PROYECTO DE RESOLUCION A21-07

**DIRECTRICES DE ORIENTACION SOBRE MEDIO AMBIENTE Y
AVIACION CIVIL EN LATINOAMERICA**

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que en los últimos años el transporte aéreo ha registrado un crecimiento acelerado por el aumento de demanda y movilidad de personas y mercancías.

CONSIDERANDO la necesidad de adoptar medidas apropiadas para la mitigación de las emisiones de CO₂ en colaboración con otros organismos involucrados en resolver el problema generado por el cambio climático.

CONDIDERADO la necesidad de disponer de una perspectiva común entre la Aviación Civil y el Medio Ambiente con la promulgación de planes, programas y proyectos para reducir el impacto ambiental generado por el sector aéreo en lo que a ruidos y emisiones se refiere, que pudiera afectar a las generaciones futuras.

CONSIDERANDO la necesidad de promover a nivel Regional la implementación de acciones proactivas para reducir los impactos ambientales;

CONSIDERANDO asimismo, la urgente necesidad de acceder a recursos económicos por parte los países desarrollados, conforme las obligaciones asumidas en el marco de las conferencias mundiales sobre medio ambiente y cambio climático y el Protocolo de Kioto,

CONSIDERANDO la necesidad de establecer mecanismos de coordinación y dialogo continuo entre los diferentes Organismos involucrados en las actividades de Medio Ambiente y Aviación Civil;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, una tarea relacionada a elaborar Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica

CONSIDERANDO el trabajo desarrollado por el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos (GEPEJTA), en la Macrotarea de Medio Ambiente;

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar como Directriz de Orientación para los Estados Miembros de la CLAC el Documento que se acompaña a la presente:

DIRECTRICES DE ORIENTACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE Y AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA

ÍNDICE

- 1.** Presentación
- 2.** Antecedentes
 - 2.1** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
 - 2.2** Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
- 3.** Visión y Objetivos
 - 3.1** Visión
 - 3.2** Objetivo Principal
 - 3.3** Objetivos Específicos
- 4.** Principios
- 5.** Estrategias
 - 5.1** Estrategias de Soporte
 - 5.1.1 Fortalecimiento institucional
 - 5.1.2 Integración Regional
 - 5.1.3 Investigación y Desarrollo
 - 5.2** Estrategias de Reducción
 - 5.2.1 Asimilación y transferencia de tecnología
 - 5.2.2 Medidas operacionales
 - 5.2.3 Optimización y eficiencia de la infraestructura
 - 5.2.4 Combustibles alternativos para la aviación
 - 5.3** Estrategias Complementarias
 - 5.3.1 Reconocimiento e instrumentalización de programas de incentivos
 - 5.3.2 Medidas de respuesta y acción voluntaria
 - 5.3.3 Factores económicos y mecanismos financieros
 - 5.4** Estrategia de monitoreo, evaluación y divulgación de resultados
 - 5.4.1 Sistema regional de indicadores de desempeño ambiental
 - 5.4.2 Intercambio de experiencias exitosas

1. PRESENTACIÓN

El siglo XXI ha magnificado una etapa de convulsión con el mundo natural. Resulta abrumadora la información de los impactos de la actividad humana en los ecosistemas naturales. En consecuencia, se multiplican los avisos de necesidad de cambio, como se denota en importantes foros e iniciativas llevados a cabo a nivel mundial albergados por Naciones Unidas desde hace más de dos décadas como la Cumbre de la Tierra, realizada en Johannesburgo, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático –CMNUCC-, y su Protocolo de Kioto, entre otros.

En los años recientes, el transporte aéreo ha registrado un acelerado crecimiento debido al aumento en la demanda de movilidad de personas y mercancías requerida por las sociedades. Esta dinámica ha incidido en que las emisiones de CO₂ vayan en aumento. De acuerdo con el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático de las Naciones Unidas (IPCC), la aviación genera el 2.2% de las emisiones de CO₂ mundiales y estiman los especialistas que este porcentaje puede crecer hasta cerca de 6%, para el año 2050 sin ninguna acción adoptada. Esto establece un marco a nivel internacional y regional para la definición de estrategias de acción, focalizadas en estimular un desarrollo sostenible dentro del transporte aéreo, teniendo en cuenta además el estímulo a la competitividad y a la eficiencia.

Desde su creación, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha tenido por objeto primordial proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada en la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, a fin de alcanzar la más amplia colaboración para resolver los problemas e identificar oportunidades relacionados a la aviación de la región.

En la perspectiva de los nuevos desafíos de la sustentabilidad en transporte aéreo, la CLAC proporciona el foro mediante el cual los Estados miembros pueden discutir medidas que protejan el medio ambiente, estimulando así el desarrollo de actividades que contribuyan a la reducción de los impactos medio ambientales generados por la aviación.

Es en este contexto la CLAC propone *las directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica*; para coadyuvar a la orientación de acciones que puedan ser implementadas por los Estados miembros, instituciones y actores dentro del sector aeronáutico, en búsqueda de mejorar la productividad, competitividad y el crecimiento del transporte aéreo en la región.

El presente documento aspira a que los Estados miembros de la CLAC trabajen coordinadamente bajo una visión común en lo referido a la aviación civil y medio ambiente, procurando la implementación de diferentes estrategias proactivas integradas a lo largo de la cadena de servicios, bajo un enfoque de mejora continua en la gestión aeronáutica.

2. ANTECEDENTES

2.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La Convención de Aviación Civil Internacional realizada en 1944 en la ciudad de Chicago, Estados Unidos, esculpió la ruta para proveer el marco jurídico internacional para el establecimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La OACI es el ente especializado de la Organización de Naciones Unidas (ONU), encargada de establecer las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que abarcan los aspectos técnicos, económicos y jurídicos de las operaciones para asegurar un crecimiento ordenado de la aviación civil alrededor del mundo.

En la OACI, las actividades enfocadas a reducir impactos ambientales generados por la aviación, son lideradas por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), establecido por el Consejo de la OACI en 1983, sustituyendo a la Comisión de Ruido de las Aeronaves (CAN) y la Comisión de Emisión de los Motores de los Aviones (CAEE). En 1992, durante la Conferencia Mundial sobre el Medio Ambiente o Cumbre de la Tierra, el CAEP presentó un inventario de los problemas relacionados con la aviación civil internacional, dimensionando como principales:

- i. el ruido aeronáutico;
- ii. la calidad del ambiente en las proximidades de los aeropuertos;
- iii. las causas y los problemas ambientales que surgen de los accidentes e incidentes de aeronaves con mercancías peligrosas;
- iv. las emisiones aeronáuticas y su impacto en el cambio climático.

En el 2007, la Asamblea General en su 36º Período de Sesiones, solicitó al Consejo formar el Grupo sobre Aviación Internacional y Cambio Climático (GIACC), con la función de desarrollar y recomendar un programa de acción, incluyendo un marco de aplicación de estrategias económicamente eficientes y tecnológicamente viables. Posteriormente, en el 2010 durante la 37ª Asamblea, fueron trazados objetivos para reducir al mínimo los efectos ambientales adversos de la aviación civil internacional, para alcanzar, entre otras metas conexas, el limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido de la aeronaves, limitar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación en la calidad del aire local y los efectos de los gases de efecto invernadero procedentes de la aviación sobre el clima mundial.

En la 38ª Asamblea de la OACI, los objetivos de limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves y de limitar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación en la calidad del aire local fueron reforzados una vez más a través de la adopción unánime de la Resolución A38-17. Particularmente, con relación al tema de cambio climático, la Asamblea aprobó la Resolución A38-18, en donde están contenidos los siguientes párrafos:

- 16. Resuelve que los Estados, al diseñar nuevas MBM y al implantar MBM existentes para la aviación civil internacional, deberían:
 - a) participar en consultas y negociaciones bilaterales y/o multilaterales constructivas con otros Estados para lograr un acuerdo; y
 - b) otorgar exenciones para la aplicación de MBM en rutas hacia y desde Estados en desarrollo cuya porción de las actividades de aviación civil internacional esté por debajo del umbral del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales de las actividades de la aviación civil internacional, hasta que se implante el plan mundial;
- 19. Pide al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros:
 - a) finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de MBM, así como la relativa a su viabilidad y factibilidad, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;
 - b) organice seminarios y talleres sobre un plan mundial para la aviación internacional en el que participen funcionarios y expertos de los Estados miembros y organizaciones pertinentes;
 - c) identifique cuestiones y problemas importantes, incluso para los Estados miembros, y formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los aborde en forma apropiada y abarque elementos clave de diseño, incluido un medio de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, según lo dispuesto en los

- párrafos 20 a 24, y los mecanismos para implantar el plan a partir de 2020, como parte un conjunto de medidas que también comprenda tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; y
- d) comunique los resultados de la labor relacionada con los incisos a), b) y c), con miras a tomar una decisión durante el 39° período de sesiones de la Asamblea;
- Anexo inciso p) para las MBM debería tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales.

Tanto en la 37 como en el 38 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, algunos Estados de la región expresaron sus reservas.

Estos resultados refuerzan el rol de la OACI como foro propio para las discusiones de medio ambiente para la aviación civil internacional y señalan la importancia de la cooperación de trabajos entre los Estados y la preocupación en obtener un consenso mínimo entre las naciones.

2.2 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

A finales de la década de los cincuenta y principios de los sesenta, se dieron los primeros pasos hacia el establecimiento de una cooperación en el campo del transporte aéreo en el ámbito latinoamericano. Las tres Conferencias Regionales de Aviación Civil (CRAC) celebradas entre 1958 y 1962, establecieron los principios básicos que deberían considerar los Estados de la región latinoamericana para tomar medidas relativas a la reglamentación del transporte aéreo. No obstante, hasta en 1973 durante la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada con el propósito de analizar el tema de integración gubernamental latinoamericana en el campo de la aviación civil, 15 Estados latinoamericanos suscribieron el Estatuto de la CLAC, constituyéndose así, el organismo internacional de aviación civil más importante de la región.

El objetivo primordial de la CLAC, de acuerdo a su Estatuto, es proveer a las autoridades de aviación civil de sus Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual, puedan discutirse y planearse todas las actividades requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, inclusive las referidas al tema ambiental. Desde su creación, la CLAC ha ejercido un rol preponderante en el desarrollo del transporte aéreo latinoamericano, constituyéndose en el foro más apropiado para el intercambio de opiniones, así como para la discusión y planeamiento de todas las medidas requeridas en la cooperación y coordinación para el desarrollo del transporte aéreo.

3. VISIÓN Y OBJETIVOS

3.1 Visión

Lograren Latinoamérica el desarrollo de una aviación civil internacional económica, social y ambientalmente sostenible.

3.2 Objetivo principal

Orientar a los Estados con una perspectiva común en lo referido a la aviación civil y medio ambiente, procurando implementar planes, programas y proyectos de reducción de los impactos ambientales generados por el sector aéreo de la región, principalmente en lo relativo al ruido aeronáutico, emisiones y otros factores operacionales y tecnológicos, que pudieran afectar a las generaciones presentes y futuras, sin menoscabo del desarrollo económico, social y la competitividad del sector.

3.3 Objetivos específicos

- a) Promover acciones encaminadas al fortalecimiento institucional y la integración regional para la implementación de prácticas ambientales proactivas y el desarrollo sostenible de la aviación civil en la región latinoamericana.
- b) Estimular la implementación de estrategias para la reducción de los impactos ambientales negativos, provenientes de la aviación civil.
- c) Impulsar el diseño de programas de incentivos en el sector aéreo de la región, como mecanismos de reconocimiento a la implementación de iniciativas con resultados exitosos en lo económicos, social y ambiental.
- d) Promover el fortalecimiento de capacidades de los Estados miembros de la CLAC en materia ambiental; a través de la sensibilización, concientización y programas de formación.
- e) Identificar oportunidades de financiación de recursos económicos¹ y no económicos, así como los fondos existentes de cooperación bilateral, multilateral, colaboración sur-sur y potenciar el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) en el contexto de la aviación civil y el medio ambiente.
- f) Impulsar acciones para procurar que las medidas de mitigación que voluntariamente tomen los Estados de la CLAC, reconociendo el derecho a transferencia de tecnología libres de patentes y acceder a recursos económicos por parte de los países desarrollados, conforme a las obligaciones que ese grupo de países ha asumido en la CMNCC y en su protocolo de Kyoto.

4. PRINCIPIOS

Este documento se desarrolla sobre la base de los siguientes principios:

- **Fundamentales**

Todas las medidas de mitigación del cambio climático relacionadas con la aviación civil internacional tomando en cuenta los siguientes principios:

- a) Responsabilidades comunes pero diferenciadas (CMNUCC).
- b) Capacidades respectivas y circunstancias especiales (Consejo-OACI).
- c) No discriminación y oportunidades justas e iguales (Convenio de Chicago).
- d) Rechazo a Medidas Unilaterales y extraterritoriales
(Declaración de Cartagena de la CLAC y la Resolución A38-18 de la OACI).

- **Desarrollo Sostenible**

En congruencia con el párrafo 1 del Documento Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible de Rio+20, se estimula la utilización racional de los

¹ En las cuestiones relacionadas con el Cambio Climático será necesario tener presentes las obligaciones de cooperación internacional de los países desarrollados hacia los países en desarrollo en esta materia, en cuanto a los recursos financieros conforme al artículo 4 compromisos 3, 5 y 7.

bienes y servicios naturales sin comprometer a las generaciones futuras y procurando el equilibrio entre lo económico, lo social y lo ambiental².

- **Eficiencia y Competitividad**

Fomentar la participación activa de los actores aeronáuticos para alcanzar, sostener y mejorar su competitividad, procurando obtener la máxima eficiencia en la cadena de servicios aeronáuticos.

- **Tecnología**

Los Estados miembros, en su carácter de estados en desarrollo, tienen derecho a recibir transferencias de recursos financieros y tecnologías libre de patentes, por parte de los Estados desarrollados, para hacer frente a las medidas que voluntariamente tomen para la reducción de emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional³.

Los Estados miembros, deberían hacer todo el esfuerzo posible para adaptar sistemáticamente sus normativas en correspondencia con el avance de la tecnología.

- **Coordinación**

Exhortar a los Estados miembros a promover la coordinación y diálogo continuo, constructivo y permanente entre los diferentes organismos relacionados a las actividades de medio ambiente y aviación civil.

- **Seguridad**

Teniendo en cuenta que la seguridad es el objetivo primordial de la aviación civil internacional, se exhorta a los Estados miembros a velar para que las medidas ambientales no se contrapongan con el desarrollo seguro del transporte aéreo.

Este compromiso es una ventana de oportunidades para el financiamiento y transferencia de tecnología a los Estados miembros de la CLAC.

²Documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, Río+20, párrafo 1: Nosotros, los Jefes de Estado y de Gobierno y los representantes de alto nivel, habiéndonos reunido en Río de Janeiro (Brasil) entre el 20 y el 22 de junio de 2012, con la plena participación de la sociedad civil, renovamos nuestro compromiso en pro del desarrollo sostenible y de la promoción de un futuro económico, social y ambientalmente sostenible para nuestro planeta y para las generaciones presentes y futuras.

³Artículo 4, compromisos 5 y 7 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático:

“5. Las Partes que son países en desarrollo y las demás Partes desarrolladas que figuran en el anexo II tomarán todas las medidas posibles para promover, facilitar y financiar, según proceda, la transferencia de tecnologías y conocimientos prácticos ambientalmente sanos, o el acceso a ellos, a otras Partes, especialmente las Partes que son países en desarrollo, a fin de que puedan aplicar las disposiciones de la Convención. En este proceso, las Partes que son países desarrollados apoyarán el desarrollo y el mejoramiento de las capacidades y tecnologías endógenas de las Partes que son países en desarrollo. Otras Partes y organizaciones que estén en condiciones de hacerlo podrán también contribuir a facilitar la transferencia de dichas tecnologías.”

“7. La medida en que las Partes que son países en desarrollo lleven a la práctica efectivamente sus compromisos en virtud de la Convención dependerá de la manera en que las Partes que son países desarrollados lleven a la práctica efectivamente sus compromisos relativos a los recursos financieros y la transferencia de tecnología, y se tendrá plenamente en cuenta que el desarrollo económico y social y la erradicación de la pobreza son las prioridades primeras y esenciales de las Partes que son países en desarrollo.”

- **Prevención de la contaminación**

Evitar los potenciales impactos negativos que pueden generar las actividades inherentes a la aviación civil internacional sobre el medio ambiente y la salud humana, actuando más desde su prevención que su corrección.

5. ESTRATEGIAS

Las directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica contienen una serie de estrategias de carácter participativo con los diferentes grupos de interés con el fin de cumplir con los objetivos, con los cuales ha sido concebida.

Estas estrategias pretenden impactar positivamente en la reducción de emisiones de CO₂, ruido aeronáutico, mejorar la calidad del aire local, la calidad del medio ambiente en los aeropuertos y otras actividades inherentes a la mejora del medio ambiente.

5.1 Estrategias de soporte

Estas estrategias están dirigidas a fortalecer las capacidades de la Región en materia de medio ambiente y de aviación civil, asimismo promover la integración de los Estados en diversos ámbitos.

5.1.1 Fortalecimiento institucional

Promover la coordinación intrainstitucional e interinstitucional para lograr la participación y cooperación de los diferentes grupos de interés, con el objetivo de lograr la efectiva aplicación de las estrategias que fortalezcan las iniciativas en el desarrollo sostenible de la aviación civil de los Estados miembros de la CLAC.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Viabilizar los mecanismos de coordinación existentes y/o proponer nuevos métodos que conlleven a la armonización de acciones entre las instituciones pertinentes en la implementación de las presentes directrices.
- b) Crear y fortalecer las capacidades humanas, tecnológicas, administrativas y operativas dentro del sector aeronáutico, que sean inherentes a la implementación de las presentes directrices.
- c) Promover alianzas de cooperación internacional y alianzas de coordinación intersectoriales en relación a medio ambiente y aviación civil.

5.1.2 Integración Regional

Instar a los países miembros de la CLAC a coordinar y armonizar sus iniciativas en materia de ambiente y aviación civil.

5.1.3 Investigación y Desarrollo

A través de la investigación se podrán identificar las alternativas ambientales aplicables al contexto de la aviación civil regional, enfocadas a mejorar la competitividad y desempeño ambiental del sector.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Promover la investigación y desarrollo en temas estratégicos de aeronáutica a través del establecimiento de alianzas estratégicas con centros especializados y grupos académicos.
- b) Promover la investigación y desarrollo de energías alternativas apropiadas al sector aeronáutico, como medida de mitigación a la contaminación generada por gases de efecto invernadero (GEI).
- c) Impulsar la innovación tecnológica apropiada para mejorar el desempeño ambiental y la competitividad en la fabricación y prestación de servicios aeronáuticos.
- d) Estimular la investigación y análisis, para aumentar la eficiencia en los motores de aeronaves, combustibles, medidas operacionales y otras actividades complementarias.
- e) Instar a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para utilizar la tecnología disponible en el sector aeronáutico.

5.2 Estrategias de Reducción

Las estrategias de reducción involucran una serie de iniciativas y desarrollo de programas específicos para la reducción de los impactos ambientales generados por las actividades inherentes a la aviación civil internacional, teniendo en cuenta los principios fundamentales señalados en el punto 4 supra.

5.2.1 Desarrollo, diseminación y transferencia de tecnología

El desarrollo, diseminación y transferencia de tecnología, es un mecanismo para la ampliación de capacidades y de conocimientos focalizados a gestar un desempeño eficiente, bajo el objetivo de aprovechar equipos y sistemas innovadores para impulsar el desarrollo y crecimiento del sector.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Propiciar la generación y uso de energías alternativas y renovables.
- b) Promover e implementar la aplicación de tecnología para establecer sistemas de control de calidad, desempeño, medidas de respuesta y mejoramiento de la adaptación ambiental.
- c) Facilitar el acceso y renovación gradual de tecnología, para impulsar y aumentar los niveles de eficiencia en motores de aeronaves, insumos, procedimientos, mantenimiento, y otras actividades complementarias.
- d) Incentivar la transferencia de tecnologías alternativas limpias, apropiadas y eco-eficientes; de conocimientos y buenas prácticas a través de proyectos piloto.
- e) Generar nuevos espacios de inversión para el transporte aéreo en las áreas de innovación tecnológica y eco-eficiencia.

5.2.2 Medidas operacionales

Las medidas operacionales dentro del contexto de la aviación describen una amplia gama de actividades que incluyen aeronaves en tierra y las operaciones en vuelo: el vuelo del avión, el control de la aeronave, el sistema de gestión del tráfico aéreo, y la realización de varias actividades en los aeropuertos.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Optimizar las actividades de distribución de pasajeros y carga, potencializando la capacidad de las aeronaves, y los procesos aeroportuarios.
- b) Buscar la adopción de equipos, infraestructura e implementación de procedimientos operativos en tierra, identificando potenciales oportunidades para mejorar la eficiencia y capacidad de respuesta y actuación, sin perder de vista la seguridad operacional.
- c) Buscar la adopción de nuevos procedimientos y potenciales oportunidades para reducir los impactos y afecciones ambientales generadas por el mantenimiento y la operación de equipos, aeronaves y aeropuertos.
- d) Apoyar las iniciativas relacionadas a la reestructuración del espacio aéreo superior e inferior, y procedimientos de aproximación basado en la performance (PBN).
- e) Apoyar procesos de mejoras en despegues y aterrizajes que permitan reducir niveles de ruido y emisiones.

5.2.3 Optimización y eficiencia de la infraestructura

La infraestructura, es un elemento importante vinculado a la prestación y servicios en los aeropuertos y de navegación aérea. Es también un elemento inherente al transporte aéreo, puesto que los aeropuertos funcionan como puntos de intersección de diferentes operadores y usuarios. Por lo tanto, para la gestión de la infraestructura focalizada en la protección del medio ambiente.

Se recomienda:

- a) Estimular la creación, modernización y optimización continua de la infraestructura, focalizando oportunidades para aumentar la capacidad operacional por mejoras en la performance, reduciendo los impactos ambientales negativos generados por la actividad aeroportuaria.
- b) Estimular el diseño e implementación de instrumentos de orientación sobre aspectos ambientales en la construcción, modernización, ampliación y/o modificación de aeropuertos.
- c) Promover el establecimiento de iniciativas de optimización de recursos hídricos, energéticos, y otros recursos ambientales dentro de las infraestructuras aeroportuarias y otros servicios dentro del transporte aéreo, tales como Producción Más Limpia o Sistemas de Gestión Ambiental basados en la Norma ISO 14001.
- d) Desarrollar programas de manejo responsable de insumos y residuos en los servicios y productos aeronáuticos.

- e) Estimular programas de inspección y adecuación de la infraestructura aeroportuaria considerando procedimientos ambientales.
- f) Propiciar el desarrollo de infraestructura de operaciones y acceso a los aeropuertos a través de conexiones multimodales.
- g) Cuando el caso lo amerite en la planificación y diseño de nuevas infraestructuras aeroportuarias, procurar participar activamente en procedimientos de ordenamiento territorial en función de la gestión del ruido, emisiones a la atmósfera y otras afecciones ambientales identificadas.
- h) Estimular la adopción de sistemas integrados de información que incluyan estrategias de tipo “puerta-puerta” y “Trayectorias 4D”.
- i) Promover la coordinación entre las diferentes Autoridades según su competencia, a efectos de adoptar las medidas necesarias que coadyuven a reducir los impactos ambientales negativos.

5.2.4 Combustibles alternativos para la aviación

Optimizar el consumo de combustible en las operaciones aéreas es una de las maneras más eficaces de reducir las emisiones de la aviación, teniendo como consecuencia, altos beneficios medioambientales e impactos positivos en la reducción de costos operacionales. Asimismo los combustibles alternativos representan una herramienta importante para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la aviación civil.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Impulsar programas de investigación, innovación y avance tecnológico para el desarrollo de combustibles alternativos en la aviación civil, bajo enfoque sostenible tomando en cuenta los factores social, económico y ambiental.
- b) Promover iniciativas para el uso de biocombustibles en la aviación.
- c) Trabajar coordinadamente en promover que el desarrollo de combustibles alternativos, no se conviertan en una carga económica impositiva para el transporte aéreo.

5.3 Estrategias Complementarias

Este grupo de estrategias contienen diferentes iniciativas para el reconocimiento de proyectos ambientales exitosos, programas voluntarios; así como la identificación de fuentes de financiamiento para la implementación de medidas de carácter ambiental en la aviación civil.

5.3.1 Reconocimiento e instrumentalización de programas de incentivos

Para lograr una gestión ambiental preventiva, es importante tomar acciones para mejorar y generalizar la implementación de proyectos encaminadas a este fin.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Identificar y proponer incentivos económicos que no distorsionen condiciones de mercado, de reconocimiento, o de otro tipo para promover la aplicación y

participación de los grupos de interés del transporte aéreo en programas ambientales.

- b) Estimular el otorgamiento de reconocimientos a nivel regional y/o nacional para las empresas, instituciones y operadores que apliquen exitosamente programas de protección y compensación ambiental.
- c) Promover dentro de los diferentes actores, la adquisición de bienes y servicios con un enfoque ambientalmente responsable.
- d) Estimular el desarrollo de programas, políticas y herramientas de carácter voluntario para mitigar emisiones de CO₂ la aviación civil.

5.3.2 Medidas de respuesta y acción voluntaria

Para alcanzar los fines planteados, es importante el desarrollo de habilidades y competencias en las personas, industrias e instituciones, así como, el fortalecimiento de capacidades técnicas, operativas, legales y administrativas en cuanto a los diferentes ámbitos para la implementación de estas directrices.

Las medidas respuesta y acción voluntarias son un elemento importante para afrontar las diferentes afecciones ambientales, sin representar costes impositivos, lo cual se traduce en una medida importante para estimular el desarrollo sostenible de la región.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Coordinar y establecer programas de formación académica, técnica y profesional en las áreas relacionadas a los aspectos ambientales del transporte aéreo.
- b) Establecer programas de concienciación e información al usuario y consumidor, para la obtención y adquisición de productos y servicios generados a partir de procesos más limpios.
- c) Crear programas de gestión integral de riesgos ambientales, que dimensionen las perspectivas del desarrollo sostenible, en las aristas de adaptación, desarrollo humano, concientización, buenas prácticas y desempeño ambiental, reducción de la vulnerabilidad, entre otros.
- d) Instar a que los Estados promuevan el desarrollo de herramientas por medio de las cuales los usuarios de manera voluntaria puedan utilizar los instrumentos definidos por la OACI para el cálculo de sus emisiones y sus opciones de mitigación.

5.3.3 Factores económicos y mecanismos financieros

Derivado de la importancia de tener el acceso a recursos de financiamiento económicos⁴ y no económicos, es necesario el diseño de estrategias que permitan a los Estados miembros de la CLAC obtener financiamiento para la implementación de proyectos enfocados en temáticas ambientales y de aviación civil.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Contribuir para el desarrollo de programas de acción ambiental para el sector aeronáutico, y apoyar a la OACI en iniciativas similares, para promover medidas de asistencia a los Estados en desarrollo, en cuanto al acceso a recursos

⁴ IDEM página 6.

financieros, transferencia de tecnología, creación de capacidades y reducción de vulnerabilidad u otras formas de cooperación.

- b) Evaluar y promover estrategias para la identificación de recursos financieros para la implementación de programas y proyectos a través de fondos de cooperación, destinados para el impulso de la temática ambiental.
- c) Potencializar el desarrollo de proyectos del sector aeronáutico bajo el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) y otros mecanismos alternativos y voluntarios.
- d) Facilitar el intercambio de capital y experiencias entre el sector aeronáutico y otros sectores productivos en la región, buscando incentivar la inversión pública y privada para fortalecer el desarrollo sostenible en el transporte aéreo.
- e) Instar a los Estados miembros de la CLAC que participen coordinada y activamente en los foros que constituya la OACI para discutir temas relativos a factores económicos y mecanismos financieros, utilizando la representación de aquellos Estados que hayan sido designados para ser parte de dichos grupos.

5.4 Estrategia de monitoreo, evaluación y divulgación de resultados

Con el planteamiento de esta estrategia se promoverá el intercambio de información entre los diferentes Estados miembros de la CLAC, para conocer su avance en la implementación de las diferentes iniciativas planteadas en las presentes directrices de orientación.

5.4.1 Sistema regional para la información y divulgación del desempeño ambiental

Considerando que la implementación de las estrategias planteadas en este documento son de carácter voluntario, se recomienda evaluar su nivel de avance, con el objetivo de revisarlo y actualizarlo si fuera necesario.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Definir indicadores estratégicos y de gestión que midan el nivel de implementación de las presentes Directrices, teniendo en cuenta, entre otros el trabajo que viene desarrollando la OACI en esta materia.

5.4.2 Intercambio de experiencias exitosas

Por medio de esta estrategia se procura generar espacios para promover el intercambio de experiencias significativas a nivel nacional y regional, sobre prácticas ambientales y de aviación civil, que permitan identificar áreas de cooperación entre los Estados miembros de la CLAC para la implementación de futuras iniciativas en la temática.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Establecer boletines informativos donde puedan compartirse casos exitosos para su contextualización por otros Estados.
- b) Coordinar programas de divulgación de experiencias y proyectos implementados y sus aristas en el desarrollo económico, social y ambiental, vinculados con el sector aéreo.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A21-14

LÍNEAS DE ORIENTACIÓN SOBRE AVIACIÓN CIVIL Y CAMBIO CLIMÁTICO

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la naturaleza mundial del cambio climático requiere la cooperación más amplia posible de todos los países, incluyendo los latinoamericanos y su participación en una respuesta internacional efectiva y apropiada.

CONSIDERANDO que dentro de las actividades del plan estratégico de la CLAC está contenida la Macrotarea de Medio Ambiente, donde se establecen diversas tareas por medio de las cuales se pretende que los Estados miembros de CLAC cuenten con instrumentos que permitan el fortalecimiento de la gestión del medio ambiente y de la variable del cambio climático en las actividades inherentes a la aviación civil internacional.

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en la ciudad de Antigua Guatemala, República de Guatemala, del 18 al 20 de noviembre de 2014, en el marco de su XXI Asamblea Ordinaria, han reconocido la importancia de desarrollar orientaciones que puedan servir de guía en las cuestiones relativas a la aviación civil y cambio climático.

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Ratificar la vigencia de la Declaración de Cartagena, dado que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo rector y foro apropiado en materia de aviación civil internacional y debe continuar trabajando en temas de cambio climático, teniendo en cuenta los términos de la CMNUCC y el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto.
2. Reafirmar los siguientes principios para que sean sostenidos por los países miembros de la CLAC, en el marco de la labor sobre cambio climático de la OACI:
 - a. Responsabilidades comunes pero diferenciadas (CMNUCC y Punto p) del Anexo de la Resolución A38-18).
 - b. Capacidades respectivas y circunstancias especiales (Consejo-OACI).
 - c. No discriminación y oportunidades justas e iguales (Convenio de Chicago).
 - d. Rechazo a medidas unilaterales y extraterritoriales (Declaración de Cartagena y Resolución A38-18 de la OACI).
3. Velar por que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tenga en cuenta los principios rectores establecidos en el Anexo de la Resolución A38-18 (**Adjunto**) en la elaboración de las Medidas Basadas en el Mercado MBM.
4. Insistir en que en el esquema de MBM en elaboración por la OACI, se tenga en cuenta el principio de las responsabilidades de emisiones históricas, establecidas por el CMNUCC.

5. Procurar que en la constitución de los grupos de trabajo y reuniones de la OACI inherentes al cambio climático, haya una adecuada representación de los países en vías de desarrollo de la Región latinoamericana, a fin de que podamos reflejar nuestras visiones e informarnos sobre el avance de esta importante temática en el seno de la OACI.
6. Asegurar que los esfuerzos de la comunidad internacional estén dirigidos prioritariamente al logro de la reducción efectiva de las emisiones y que las MBM en la aviación civil se apliquen solo a partir del 2020, a través del esquema elaborado por la OACI y aprobado por los Estados.

ANEXO

A continuación figuran los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en el rendimiento del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica inadecuada a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas basándose en la eficacia en función de la reducción de emisiones de CO₂ o su evitación, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones de minimis;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logren reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) para las MBM debería tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales.