

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/A22-NE/04  
10/10/16

### XXII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Ibagué, Colombia, 14 al 17 de noviembre de 2016)

#### Cuestión 7 del Orden del Día:

#### Proyectos de Decisión y Revocatoria

- *Proyectos de Decisión*

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

#### **Antecedentes**

1. Considerando que es tarea de la Secretaría la revisión de las Decisiones en cumplimiento a lo que establece la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”.
2. Por otro lado, la Resolución A16-11 de la CLAC establece los métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la Comisión. Esta Resolución fue emitida teniendo en cuenta la experiencia de la Comisión en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) para establecer un apropiado ordenamiento interpretativo de los citados instrumentos y el proceso a seguir.
3. En el presente periodo, tanto el GEPEJTA como el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI, han analizado en sus reuniones las Decisiones susceptibles de proceso de actualización y/o revocatoria, conforme lo establece la Resolución mencionada en el párrafo anterior. En sentido de lo expuesto, el Comité Ejecutivo, sobre la base del trabajo desarrollado por los grupos de especialistas mencionados, tomo conocimiento de las decisiones susceptibles de actualización y revocatoria.

#### **Medidas propuestas a la Asamblea**

4. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar los siguientes Proyectos de Decisión que se acompañan a la presente nota de acuerdo al siguiente detalle:

Proyecto de Resolución A22-1 “*Factores a considerar en la concesión de aeropuertos*”.  
(Adjunto 1)

Proyecto de Resolución A22-3 “*Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo*” (**Adjunto 2**).

Proyecto de Resolución A22-5 “*Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC*”. (**Adjunto 3**)

Proyecto de Resolución A22-7 “*Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa*”. (**Adjunto 4**)

Proyecto de Resolución A22-17 “*Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las decisiones de la CLAC*”. (**Adjunto 5**)

Proyecto de Recomendación A22-2 “*Procedimiento de revisión de pasajeros y sus equipajes de mano y Listado de artículos prohibidos*”. (**Adjunto 6**)

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN A22-1

### FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que según el Artículo 28° del Convenio de Chicago corresponde a los Estados proveer dentro de su territorio, aeropuertos y facilidades de navegación para brindar servicios públicos a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión aeroportuaria en la región Latinoamericana deberían reportar importantes beneficios a los Estados, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera deberían incidir, de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que si bien el proceso de concesión debería ser de gran utilidad al permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requiere fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertos criterios para que el monto de estas inversiones sea coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben optimizar sus diversos servicios y, que en la actualidad, especialmente los entregados en concesión, deberían lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario; brindando además, el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados, velar por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago, aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, así como de las normas nacionales de cada Estado, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión;

CONSIDERANDO que debe preverse que los procesos de concesión, cualesquiera que sea la amplitud de las funciones que asumen los concesionarios, deben garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos, según sus responsabilidades contractuales;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Artículo 15° del Convenio de Chicago, todo aeropuerto de un Estado abierto al uso público debe estar en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, en lo que se refiere a los derechos que se impongan por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea;

CONSIDERANDO que, tanto en los procesos de concesión aeroportuaria como en los de administración otorgados por el Estado, se debe evitar el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO que entre las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC) realizado en septiembre de 2005, se apreció la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de la gestión aeroportuaria en la región;

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento y estudio a los temas sobre concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, alentando el intercambio de experiencias, con el propósito que los Estados dispongan de suficientes elementos de juicio que les ayuden a definir la planificación aeroportuaria y a optimizar sus proyectos.

CONSIDERANDO la necesidad de incluir los alcances contenidos en la Resolución A19-6 en lo referente al seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos a través de la actualización de la encuesta.

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana sobre la necesidad o modalidad de concesionar los aeropuertos de conformidad con las características y niveles de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la autofinanciación de cada aeropuerto o lo que resultare más conveniente a sus propias realidades locales.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar a la región una visión clara de comportamiento y tendencia en materia de concesión de aeropuertos, a fin de procurar un desarrollo equilibrado y apoyo en la toma de decisiones

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Instar a los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos, consideren los siguientes aspectos:

## **1. FACTORES BÁSICOS**

- 1.1. El Estado debe ofrecer un negocio factible al concesionario privado con estimaciones de tráfico y proyección realista del negocio.
- 1.2. Establecer con claridad los objetivos y metas del Estado para la entrega en concesión de aeropuertos y derivado de lo anterior, definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener a objeto de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.
- 1.3. Que el sistema de concesiones se debe basar en que tanto el Estado como el Sector Privado asuman los riesgos y las responsabilidades que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios.
- 1.4. Asegurar que el Estado obtenga los beneficios adecuados a la operación del aeropuerto que incluyen entre otros el expandir los servicios aeroportuarios, atender la demanda; y multiplicar las oportunidades productivas de la región.
- 1.5. Los Estados de manera previa al inicio de los procesos de concesión deberán contar con la normativa específica relacionada con los aspectos jurídicos, económicos y medioambientales.
- 1.6. Los Estados deberán establecer, en la medida de lo posible, mecanismos de consulta con los usuarios en los términos del Documento OACI 9562.

## **2. PROCESOS DE CONCESION**

- 2.1 El Estado debe tener en cuenta que el proceso incluya todos los actos, documentos, información y procedimientos establecidos en la convocatoria y en las bases generales y Anexos, conforme a lo dispuesto en las leyes aplicables vinculadas al otorgamiento de la

concesión del Estado, con objeto de construir, administrar, operar y/o explotar un aeropuerto.

- 2.2 El Estado debe establecer un Ente Regulador u otro organismo de similar característica, que haga valer los actos realizados (escrutinio y observación), a fin de dar mayor transparencia y certidumbre durante todo el proceso.
- 2.3 El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de un proceso abierto previendo un factor de competencia que garantice la eficiencia de la concesión, donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios objetivos utilizados para la adjudicación de un contrato
- 2.4 De acuerdo a cada contrato el Estado deberá exigir, en la calificación de los oferentes, experiencia, capacidad técnica y financiera a las empresas y/o consorcios que se presenten en las concesiones.
- 2.5 Se deberán adoptar las medidas necesarias a efectos de lograr un equilibrio sostenible de la concesión.

### **3. CONDICIONES ECONÓMICAS**

- 3.1 El Estado, si lo estima necesario, podrá aplicar otros mecanismos como por ejemplo subsidios cruzados en los términos del documento OACI 9562, para apoyar el funcionamiento y desarrollo de otros aeropuertos en los procesos de concesión.
- 3.2 Los cargos aeroportuarios por la prestación de los servicios aeronáuticos debieren ser regulados:
  - en base a la transparencia de los costos y eficiencia en la gestión de los servicios;
  - en conformidad con los acuerdos internacionales y las obligaciones particulares del Estado; y,
  - en línea con los principios y políticas de OACI en relación a cargos a los usuarios.
- 3.3 En los procesos de concesión aeroportuaria, el Estado debería establecer con claridad la diferencia de cada tipo de usuario, de manera que en las regulaciones y régimen tarifario se considere sus propias características.
- 3.4 Considerar, en los términos del contrato de concesión, los elementos necesarios para que el concesionario sea sujeto de crédito o financiamiento por parte de los organismos financieros; mercado de capitales y prestadores de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. A tal efecto, se deben tener en cuenta los requerimientos y prácticas aplicables en esta materia.
- 3.5 Los contratos de concesión de aeropuertos debiesen permitir cierta flexibilidad para adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, producto del dinamismo que presenta la industria aérea y los largos periodos de vigencia de dichos contratos.
- 3.6 Adoptar las medidas necesarias respecto al pago oportuno de los cánones, retraso en las inversiones, definición de competencias y coordinación en la gestión.
- 3.7 Establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial y aeroportuaria que reciben los Estados, sea reinvertida en el mismo sector, a fin de hacer

sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la misma

- 3.8 Otorgar concesiones en plazos adecuados de acuerdo a criterios técnicos basados en una rentabilidad justa y razonable de la inversión.
- 3.9 Determinar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.

#### **4. PRESTACION DE LOS SERVICIOS**

- 4.1 Generar las condiciones necesarias para el impulso y desarrollo de los ingresos de fuente no aeronáutica, siempre que tales actividades no interfieran indebidamente en los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios.
- 4.2 El Estado deberá, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como las licitaciones a terceros, incentivos para que los concesionarios aeroportuarios se esfuercen en lograr eficiencias en costos, u otros. Si se tratase de servicios monopólicos, el régimen tarifario debería estar bien definido previo a la concesión del aeropuerto, considerando mecanismos para su reajuste.
- 4.3 El Estado a través de la regulación directa deberá fomentar la competencia, transparencia y no discriminación en la prestación de los servicios conexos a la actividad aerocomercial.
- 4.4 Establecer en el diseño, estructuración y operación del contrato de concesión estándares de calidad de los servicios públicos y privados que se presten en los aeropuertos.
- 4.5 Definir el contrato de concesión de manera equilibrada de tal forma que los derechos, potestades y discrecionalidad del Estado (regulación técnica, regulación económica, servicios aduaneros, migratorios, policiales y de control aéreo, etc.) no limiten indebidamente la actividad del operador aeroportuario

#### **5. PLANIFICACION AEROPORTUARIA**

- 5.1 Establecer planes maestros y/o de inversión asociados a la entrega en concesión del aeropuerto que se desarrollen con la suficiente y necesaria flexibilidad, para facilitar su modificación de acuerdo al comportamiento de la demanda, considerando las necesidades de los usuarios, los requerimientos estatales y el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables. Estos planes deben considerar adicionalmente, la ecuación costo beneficio económico - social, y ser evaluados regularmente.
- 5.2 Adoptar las medidas pertinentes para que el Estado considere la opinión de los operadores aeroportuarios y de transporte aéreo en la discusión de la política aerocomercial y las negociaciones de derechos de tráfico.
- 5.3 Adoptar el cumplimiento de las acciones necesarias para preservar el medio ambiente y su desarrollo.

#### **6. SEGUIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESION**

- 6.1 Establecer que el ente regulador haga valer las cláusulas acordadas en el contrato y adopte sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles. En el caso de una disputa, los usuarios debieren tener el derecho a recurrir a la autoridad reguladora.

- 6.2 El Estado deberá implementar las medidas necesarias para evitar la resolución del contrato de concesión y en caso de ocurrir, contemplar mecanismos que permitan la continuidad de los servicios aeroportuarios.
- 6.3 El Estado deberá reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditables.

## 7. DISPOSICION GENERAL

- 7.1 Los Estados deberán tomar muy en cuenta los documentos que la OACI ha promulgado en materia aeroportuaria, especialmente:
  - a) Normas y Métodos recomendados de los Anexos del Convenio de Chicago en lo que hace a la Gestión Aeroportuaria.
  - b) Manual de planificación de aeropuertos (Doc. 9184)
  - c) Manual de servicios de los aeropuertos (Doc. 9137)
  - d) Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc. 9562)
  - e) Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161)
  - f) Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc. 9082)
  - g) Manual sobre la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. (Doc. 9980).
  - h) Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios (Resolución CLAC A 18-3)
  - i) Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica (Resolución CLAC A 21-07)
- 7.2 De igual manera se sugiere, en la medida que corresponda, que los Estados consideren la información publicada por organismos especializados (ACI, IATA, ALTA) por ejemplo, el Manual sobre Regulación Económica de Aeropuertos publicado por la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI) y la opinión de las instituciones de reconocido prestigio en la materia.

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-03.***

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN A22-3

#### “CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO”

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades para el bienio 2015 -2016, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” con el objetivo de avanzar gradualmente hacia la liberalización;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de adoptar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices la revisión oportuna de sus objetivos; y de los diferentes medios o procesos para alcanzar los fines establecidos por los Estados;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homogénea que facilite el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y de las ventajas que puedan obtenerse de la inversión Extranjera;

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil, la facilitación y la investigación de accidentes e incidentes son temas de capital importancia;

CONSIDERANDO que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas: tecnológicas en aeronaves, mejoras en el tránsito

aéreo y utilización de la infraestructura, combustibles alternativos, operaciones eficientes, así como medidas normativas y/o medidas basadas en el mercado;

CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO la Declaración de Medellín de 2015, suscrita entre la OMT y la OACI, la misma que promueve la creación de empleo, protección al consumidor, desarrollo sostenible y otros temas.

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad y sana competencia para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de gestión y regulación de la infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5 y ATConf/6) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003 y 2013 respectivamente; así como el reconocimiento que las mismas hicieron respecto de otros enfoques que se ajustan a otras necesidades y situaciones nacionales;

CONSIDERANDO que en el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A37-20, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo;

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC: SEGURIDAD OPERACIONAL, INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

## **1. Seguridad Operacional**

- a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles apropiados de seguridad operacional, promoviendo la cooperación entre estados, industria, instituciones financieras y demás

organismos involucrados. De igual manera, deberán fortalecer los mecanismos de vigilancia para mantener la sustentabilidad de la seguridad operacional en los servicios de transporte aéreo.

- b) Los Estados miembros deberán tener muy en cuenta el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizando la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.
- c) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA-CONCESNA), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

## **2. Investigación de accidentes e incidentes**

- a) Los Estados miembros, en su carácter de garantes de la seguridad operacional, deberán exhortar a sus organizaciones de investigación de accidentes e incidentes a que, en aplicación al Documento OACI 9946 (Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes), inicien su trabajo de coordinación para establecer diferencias y similitudes sobre sus procedimientos.
- b) Los Estados miembros deberán impulsar la implementación de un “sistema regional de investigación”, para obtener economías de escala y trabajar en forma coordinada, en el marco de la cooperación mutua, con el objetivo de optimizar la seguridad operacional de la región.

## **3. Seguridad de la aviación civil y facilitación**

- a) Los Estados miembros, como responsable de la seguridad de la aviación civil y la Facilitación, deberán otorgar pleno apoyo al trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos.
- b) Los Estados miembros, para resolver problemas de seguridad de la aviación y formular recomendaciones de solución, deberán tener en cuenta el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI (USAP) y el enfoque de observación continua (CMA) del USAP para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial.
- c) Los Estados miembros actuarán en conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad promulgados por la OACI, las resoluciones de la CLAC y cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, manteniendo, en todo caso, el criterio de complementariedad entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.
- d) Los Estados miembros para establecer sus procedimientos, deberán tener en cuenta la siguiente documentación de la OACI y de la CLAC:
  - Documento 9957 (Manual de Facilitación)
  - Documento 9984 (Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidades)
  - Documento 9303 (Documentos de viaje de lectura mecánica)
  - Res. CLAC A20-21 (Manual para el transporte de pasajeros con discapacidad)

- e) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificarán sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.
- f) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.
- g) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.
- h) Los Estados miembros y adoptarán políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
- i) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
- j) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.
- k) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales y aeroportuarios para que estudien los problemas de facilitación y coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
- l) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a: 1) Identificación y solución de los problemas de facilitación; y 2) Elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
- m) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y
- n) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

#### **4. Derechos de usuario**

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario (entiéndase pasajero y porteador de carga) como uno de los destinatarios del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.
- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos. Para tal efecto se aplicará la Resolución CLAC A18-03 (Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios)

- c) Los Estados miembros promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, tripulantes, equipajes, aeronaves, carga y correo previstos en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago.
- d) Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación. Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio.

## **ACCESO A LOS MERCADOS**

### **5. Apertura de tráfico**

- a) En materia de acceso a los mercados, los Estados miembros, que lo estimen conveniente, promoverán la liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.
- b) Los Estados miembros procurarán considerar favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de otros Estados miembros, para realizar vuelos internacionales no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos, sobre la base de los acuerdos de transporte aéreo de que sean parte.
- c) Los Estados miembros procurarán promover, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos. En ese sentido, se exhorta a la adhesión el “Convenio Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC”
- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para garantizar los derechos de sobrevuelo y escala técnica en los servicios aéreos internacionales.
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro.
- g) Los Estados miembros, si lo estiman conveniente, continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda
- h) Los Estados que consideren pertinente trabajar en los procesos de liberalización, podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización; así como los criterios y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587, “Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional”).

## **6. Equivalencia de oportunidades**

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, podrán considerar una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportistas aéreos.

## **7. Competencia**

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno de sana competencia, incluyendo la aplicación del régimen tarifario. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia, y además criterios para asegurar un transporte aéreo internacional y nacional sostenible.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.
- c) Los Estados miembros deberán tener en cuenta que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- d) Los Estados miembros deberán formular leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo que tengan en cuenta la soberanía nacional y que consideren la orientación de la OACI en materia de competencia.

## **8. Medidas unilaterales**

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, procurarán rechazar medidas, cuando sean impuestas por otros países.

## **ASPECTOS COMERCIALES**

### **9. Servicios a escala**

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio sujeto a la legislación vigente en cada Estado.

### **10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo**

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen.

### **11. Participación en alianzas y acuerdos comerciales**

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deberán regirse por las disposiciones que se establezcan en los instrumentos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo suscritos por las autoridades gubernamentales competentes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

## **12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)**

- a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la(s) cláusula(s) modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo. Esto, sin perjuicio de los cambios en la industria y avances en las tecnologías electrónicas y de información.
- b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.
- c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

## **13. Asignación de turnos (slots)**

- a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo, organismos reguladores de concesión aeroportuaria y operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.
- b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

## **14. Subsidios, tributos y cargas a los usuarios**

- a) Los Estados evitarán la utilización de “subsidios”, a modo de asistencia a los transportistas.
- b) Los Estados miembros evitarán la aplicación de impuestos, tasas, contribuciones y/o derechos en las actividades del transporte aéreo, teniendo en cuenta las repercusiones económicas y de competencia que podrían afectar a los usuarios y prestadores de los servicios de transporte aéreo.
- c) Los Estados miembros propiciarán el cumplimiento de los Documentos OACI 8632 sobre Impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional y 9082/7, sobre Políticas en materia de derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea. De igual manera, tendrán en cuenta la RecA14-12 sobre impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo la RecA15-10 sobre Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo.

## **INTERESES CONVERGENTES**

### **15. Relación con la OMC**

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo que debe elaborar las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con los mismos sean regulados

por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para participar en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a fin de que:

- a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- d) Examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
- e) Den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

## **16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones**

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

## **17. Comercio internacional y carga aérea**

- a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil
- b) Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales, como una opción para su desarrollo, de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

## **18. Turismo**

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política sólida de consenso, de acuerdo a sus necesidades y objetivos.

## ASPECTOS JURÍDICOS

### 19. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región para lograr una respuesta coordinada a los retos que propone la industria aérea, sin menoscabar la soberanía de los Estados ni sus regímenes jurídicos, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.
- c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos. También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochourt, etc.
- d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

### 20. Coordinación

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

### 21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, deberán implementar la Recomendación A21-07 (Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica). También tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, en consideración del Doc. 9829, las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y se manifiesten contrarios a la adopción de medidas unilaterales y con efectos extraterritorial en materia ambiental.

### 22. Nacionalidad del transportador, designación y autorización

Respecto a la nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación de acuerdo con su legislación.

### **Designación y autorización**

- a) Los Estados miembros podrán designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito al o los Estados parte.
- b) Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, los Estados miembros podrán otorgar la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:
  - La línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
  - la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
  - la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
  - la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por parte del Estado que examina la o las solicitudes.
- c) Al recibir la autorización de explotación mencionada, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables y las normas exigidas por parte del Estado que ha concedido la autorización

### **23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias**

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

### **24. Empleo de personal no nacional**

- a) Los Estados miembros podrán reconocer el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.
- b) La liberalización no debe ser obstáculo para que los trabajadores sigan participando en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

### **25. Propiedad y control de transportistas aéreos**

- a) La designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular en lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación.
- b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que opten por liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista

aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, podrán hacerlo de la manera siguiente:

- i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
- ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
- iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

## **26. Arrendamiento de aeronaves**

- a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.
- b) Los Estados miembros podrán tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.

## **27. Solución de controversias**

Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

- j) infunda confianza y promueva la participación de los Estados en desarrollo;
- ii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

## **28. Aspectos financieros**

Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, la necesidad de inversión permanente que demanda el sector en las áreas de tecnología, infraestructuras y capacitación del personal, manteniendo además el compromiso de cumplir con niveles apropiados de seguridad que aseguren el desarrollo del transporte aéreo en la región, se asegurarán que los ingresos que provengan de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

**II.-** Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-01.***

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A22-5**

**DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACION  
DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC 2016-2025**

CONSIDERANDO que la CLAC tiene por objetivo proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse y gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios;

CONSIDERANDO que entre las funciones de la CLAC está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados miembros para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica, así como contribuir en el desarrollo e integración del transporte aéreo entre sus Estados miembros y salvaguardar sus intereses en materia aeronáutica en los diferentes foros mundiales o regionales.

CONSIDERANDO los Acuerdos firmados entre la CLAC y la OACI sobre Cooperación Mutua de 21 de diciembre de 2005 y de Gestión Administrativa de 22 de febrero de 2007, mediante los cuales se resalta las estrechas relaciones de los dos Organismos y se encarga a la OACI el manejo administrativo y financiero.

CONSIDERANDO que la XVII Asamblea de la CLAC aprobó el primer Plan Estratégico, estableciendo una modalidad de estructura operativa y asignación de Macrotareas, y la XVIII Asamblea promulgó la Resolución A18-11 “*Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC*, con el objeto de mejorar la gestión y participación de sus Estados.

CONSIDERANDO que en la XX Asamblea de la CLAC resolvió promulgar la Resolución A20-11 para optimizar la ejecución de las tareas y mensurar su rendimiento y encargó al Comité Ejecutivo la constitución de un Grupo ad hoc que se encargue de analizar y optimizar los indicadores de rendimiento, proponiendo modificaciones a la Directriz señalada.

CONSIDERANDO que la XXI Asamblea de la CLAC resolvió darle carácter de permanencia al Grupo *ad-hoc*, encargándole la elaboración de un Proyecto de Plan Estratégico de largo plazo.

CONSIDERANDO que el Grupo Permanente, con el apoyo de consultoría externa, ha elaborado la primera fase del Plan Estratégico de la CLAC (2016-2025), para fortalecer la coordinación de los países latinoamericanos y soportar el desarrollo del transporte aéreo de la región en el largo plazo.

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo en su LXXXVII Reunión realizada en Mendoza, Argentina, entre el 16 y 17 de marzo de 2016, acogió favorablemente el documento que contiene la primera fase del señalado Plan Estratégico, cuya implementación deberá iniciarse en el próximo periodo.

LA XXII ASAMBLEA,

RESUELVE

Aprobar la Directriz de procedimiento del Plan Estratégico 2016-2025, sobre la base de los lineamientos del documento adjunto y encargar al Comité Ejecutivo su implementación a partir del 1° de enero de 2017.

---

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-11.***

# Plan Estratégico

---

2016 - 2025





# Sumario

---

<b>Introducción</b>	<b>5</b>
1. Histórico _____	6
2. Grupo Permanente de la CLAC _____	7
<b>Proceso de Planificación</b>	<b>9</b>
Metodología _____	10
<b>Identidad Estratégica</b>	<b>13</b>
Misión _____	14
Visión _____	14
Valores _____	15
Factores Críticos de Éxito _____	16
Políticas Corporativas _____	16
<b>Objetivos, Estrategias e Iniciativas</b>	<b>19</b>
1. Perspectiva de los objetivos de resultado _____	20
2. Perspectiva de los objetivos de procesos _____	20
3. Perspectiva de objetivos de recursos _____	25
<b>Conclusión</b>	<b>27</b>
<b>Adjunto – Diagnóstico estratégico</b>	<b>28</b>





# Introducción

---



## 1. Histórico

La CLAC fue constituida en diciembre de 1973, por ocasión de la Segunda Conferencia Latino-americana de Autoridades Aeronáuticas, realizada en la Ciudad de México. En la ocasión, 15 Estados latinoamericanos suscribieron el Estatuto de la CLAC y, actualmente, 22 Estados de América Latina y Caribe son miembros de la Comisión. Importante señalar que la CLAC tiene carácter consultivo, es decir, sus Decisiones no son vinculantes a los Estados.

Entre 1978 y 2006, estuvo en vigor un acuerdo de modus vivendi entre la OACI y la CLAC, en el que se establecían diversos elementos acerca de los servicios de la Secretaría, así como de aspectos financieros y de consultas. El 21 de diciembre de 2005, este acuerdo fue remplazado por el Acuerdo de Cooperación Mutua entre CLAC y OACI, elaborado con base en la autonomía de gestión y financiera, iniciada en enero de 2007. Este acuerdo es extremadamente importante pues determina un cambio orgánico estructural, administrativo y financiero de la Comisión, aún en vigor. El 22 de febrero de 2007, la CLAC y la OACI suscriben el Acuerdo de Gestión Administrativa, que establece los términos para que la OACI se encargue de los temas administrativos y financieros de la CLAC.

Conforme a lo dispuesto en su Estatuto, la Comisión tiene por objetivo principal proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse y gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios.

## 2. Grupo Permanente de la CLAC

Durante la XX Asamblea, ocurrida en noviembre de 2012, en Brasilia, los Estados miembros de la CLAC constituyeron un Grupo *ad hoc* a lo cual se encargó la importante tarea de modificar la Resolución A20-11. La idea inicialmente era que el Grupo elaborase una propuesta de mejora de los indicadores de las tareas de las macrotareas y directrices del plan de trabajo de la CLAC. Para ello, se debería considerar también el nivel de implementación de las decisiones de la Comisión por los Estados.

En esta primera fase de trabajo, el Grupo elaboró un diagnóstico de los principales puntos que deberían ser reformados concernientes a la definición de los conceptos de misión y visión, de los objetivos de corto y medio plazo, de la composición y definición de las macrotareas, así como de evaluación del impacto de las decisiones de la CLAC para los Estados miembros. Con base en este diagnóstico, el Grupo *ad hoc* concluyó que sería conveniente el apoyo de expertos en planificación estratégica con larga experiencia, para apoyar al Grupo en la ejecución de su trabajo.

En la 86ª Reunión del Comité Ejecutivo, llevada a cabo en Brasilia, en agosto de 2014, los Estados decidieron que el Grupo *ad hoc* sobre Plan Estratégico de la CLAC debería adquirir status de Grupo Permanente. Para ello, el Comité Ejecutivo acordó también en establecer un plan de trabajo y términos de referencia al Grupo Permanente. La XXI Asamblea confirmó la decisión del Comité y determinó que el Grupo Permanente debería presentar su propuesta hasta la próxima Asamblea.

El bienio de actividades 2015/2016 empezó con un cronograma bastante extenso de trabajo para el Grupo. Primeramente, el Grupo elaboró un profundo estudio de *benchmarking* sobre la estructura y organización de la OACI, la CAFAC y la ECAC, con el objetivo de buscar referencias para su propio trabajo. En seguida, el Grupo dió continuidad a su diagnóstico inicial con miras a incluir un análisis profundo y sistemático de las fortalezas y debilidades de la Comisión, lo cual se constituiría com punto de partida para el Plan Estratégico de la CLAC.

Asimismo, se estableció un proyecto de cooperación entre el Gobierno de Brasil y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), por medio de lo cual se contrató, con base en criterios internacionalmente reconocidos, un experto en planificación estratégica, para apoyar técnicamente los trabajos del Grupo.

Con el apoyo técnico especializado, la identificación completa del sistema y los documentos de diagnóstico producidos, el Grupo se reunió presencialmente en las ciudades de Santiago, Bogotá y Rio de Janeiro para elaborar el Plan Estratégico de la CLAC, con base en el análisis de escenarios prospectivos y en el uso de herramientas tradicionales como análisis *SWOT/FODA*, *DELPHI* y *Monte Carlo*.

Este Plan Estratégico es, por lo tanto, el resultado de un esfuerzo común entre los países-miembros de la CLAC con miras a apoyar la coordinación de los países latino-americanos y soportar el desarrollo del transporte aéreo de la región.



# Proceso de Planificación

---

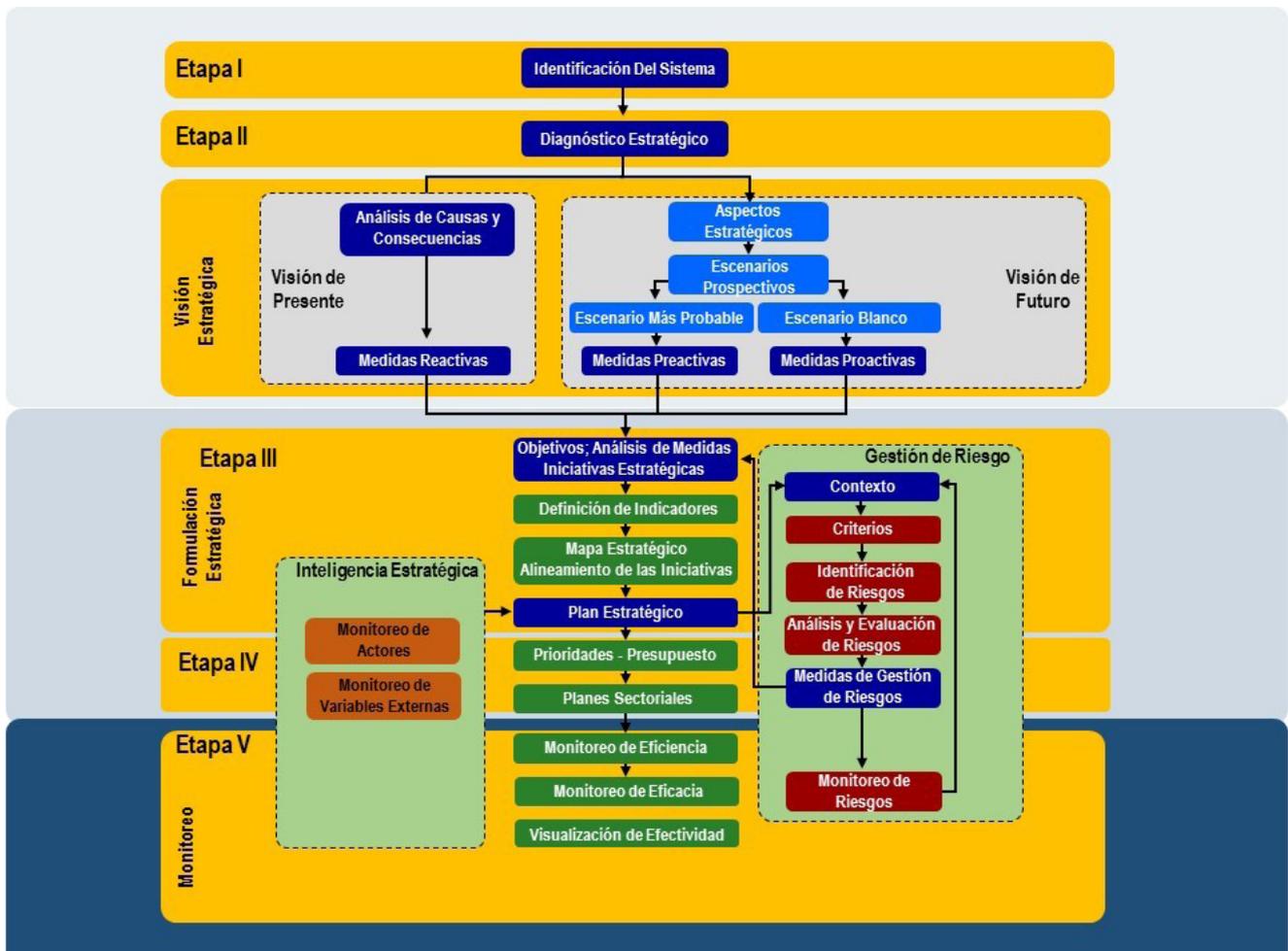


## Metodología

La definición del modelo de planificación estratégica de una organización internacional es seguramente más complejo y diversificado, una vez que el proceso de toma de decisión no está centrado en la figura de una sola persona o grupo restringido de gestores. En las organizaciones intergubernamentales, los Estados miembros son los definidores de las políticas y decisiones, con base en el principio de la igualdad soberana. La complejidad y la magnitud de este sistema requieren una coordinación integrada en el proceso de planificación y ejecución de acciones para el cumplimiento de los objetivos definidos en alto nivel.

Por estas razones, la metodología empleada para la elaboración del Plan Estratégico de la CLAC adoptó una perspectiva participativa en que todos los Estados miembros fueron invitados a hacer sus aportes en todas las etapas del proceso. Además, el método escogido por el Grupo Permanente permitió que se empleasen las herramientas básicas de planificación estratégica tradicionales, agregándoles la metodología de escenarios prospectivos, lo que permite una gestión estratégica de medio y largo plazos.

En el cuadro abajo, se puede observar el esquema de desarrollo del planeamiento estratégico de la CLAC y sus fases principales:



El Plan Estratégico, aunque sea un documento de medio y largo plazo, debe siempre contener el diagnóstico de la estructura actual de la institución, identificando sus fortalezas y debilidades, y analizando las oportunidades y amenazas del sistema, conforme un análisis FODA/SWOT.

Así, como primer paso del Plan Estratégico de la CLAC, se elaboró un amplio y profundo diagnóstico que incluyó el análisis tanto del sistema interno - evaluación de macro procesos y recursos – cuanto del entorno – evaluación de variables externa y actores. En esta etapa, todos los Estados miembros fueron invitados a participar.

Como segunda etapa de este proceso, fue elaborada y enviada una encuesta sobre escenarios futuros a reconocidos expertos en materia de aviación civil y de pensamiento estratégico de la región, lo que incluyó, por ejemplo, académicos, directores y presidentes de las autoridades de aviación civil y representantes de los Estados en el Consejo de la OACI.

### Eventos evaluados por los expertos:

#### ¿Cuál es la probabilidad que de aquí hasta 2025...

- ▶ 1. ...se produzca un ataque terrorista de gran magnitud sobre cualquier parte del sistema aéreo de la Región, que provoque trastornos tan graves, que exija la intervención de la CLAC?
- ▶ 2. ...aumente la ocurrencia de desastres asociados a eventos naturales extremos en la región latinoamericana a punto de causar, graves daños a la infraestructura aeroportuaria y en los sistemas aeronáuticos, con la consecuentes pérdidas humanas?
- ▶ 3. ...el 80% o más de los países miembros de la CLAC den cumplimiento a los requerimientos de seguridad de la cadena segura de la carga?
- ▶ 4. ...el uso ilegal de la aviación civil destinado al tráfico de armas y drogas se transforme en un fenómeno tan frecuente y grave que requiera la acción y coordinación de la CLAC?
- ▶ 5. ...el 90% de los países den cumplimiento al 80% de implementación de las normas de la OACI?
- ▶ 6. ...la CLAC pierda al menos uno de los asientos que tiene en el Consejo de la OACI o se reduzca la representatividad de la región?
- ▶ 7. ...la OACI apruebe un mecanismo global basado en criterios de mercado?
- ▶ 8. ...la Conferencia de las partes haya aprobado gravámenes a los combustibles utilizados por la aviación?
- ▶ 9. ...exista una amplia brecha entre el desarrollo tecnológico de la Industria y la capacidad de las operaciones y de los servicios de transporte aéreo de la región?
- ▶ 10. ...haya suficiente personal técnico calificado para cubrir el incremento del nivel de demanda global previsto para el transporte aerocomercial?
- ▶ 11. ...el sector de aviación civil en Latinoamérica experimente una tasa media de crecimiento anual mínima 6%?

Segundo la metodología Delphi, técnica estructurada de entrevistas a expertos, la encuesta fue realizada en dos etapas. Primeramente, el experto evaluaba, en su visión, cuál era la probabilidad de ocurrencia de cada uno de los elementos de escenario representados por las 11 preguntas, así como la relevancia atribuida a dicho evento y su grado de conocimiento y familiaridad con el asunto.

Los resultados de la llamada Encuesta Delphi fueron evaluados con base en la convergencia de probabilidades de cada evento y en análisis cualitativo, con el objetivo de establecer acciones proactiva y reactivas. Traduciendo ese análisis cualitativo para nuevas probabilidades, utilizándose la teoría de probabilidad bayesiana, fue posible realizar una simulación de Monte Carlo, en la cual se llegó al escenario más probable y se estableció el escenario blanco de la CLAC.

Con base en el diagnóstico actual y el análisis de los escenarios prospectivos, se pasó a la tercera etapa del proceso – la formulación estratégica. En esta fase se sugirieron acciones a tomar para hacer frente al diagnóstico, basado en la corrección de las causas y la mitigación de las consecuencias de las debilidades, optimizando el uso de los puntos fuertes, neutralizando o reduciendo el impacto de las amenazas y aprovechando las oportunidades. Además, se hizo un análisis de la función de los escenarios futuros para las iniciativas estratégicas (programas, proyectos y acciones) para ser ejecutados por la CLAC, teniendo en cuenta los objetivos propuestos.

Resumidamente, la formulación estratégica incluyó:

1. Preparación de propuestas para los Objetivos Estratégicos;
2. Definición de la Identidad Estratégica;
3. Evaluación de las acciones;
4. Desarrollo de Estrategias (líneas de acción);
5. Desarrollo de Iniciativas Estratégicas (programas, proyectos y acciones).

Con base en este proceso, el Grupo Permanente llegó a esta propuesta de Plan Estratégico para el periodo 2016-2025, lo cual contiene la identidad estratégica de la CLAC – Misión, Visión, Valores, Factores Críticos de Éxito y Políticas Corporativas – Objetivos, Estrategias e Iniciativas.

Importante que se señale que el Plan Estratégico de la CLAC es un documento vivo y, por lo tanto, exige el constante seguimiento y monitoreo de los indicadores, de modo a verificar su nivel de cumplimiento y a evaluar la necesidad de actualización del documento con base en las nuevas realidades. El Grupo Permanente está encargado de garantizar la efectiva implementación y ejecución de los proyectos de gestión estratégica de la Comisión.

# Identidad Estratégica

---



## Misión

*Coordinar y apoyar las actividades de aviación civil para promover un transporte aéreo **eficiente** y **de excelencia** en Latinoamérica.*

## Visión

*Ser **indispensable** a los Estados miembros y **referente** en materia de aviación civil para otros organismos internacionales.*

# Valores

## *“Tolerancia y comprensión”*

La tolerancia y la comprensión son valores esenciales de los miembros de la CLAC, quienes deben respetar las políticas internas de cada Estado, buscando el consenso regional en sus decisiones.

## *“Transparencia”*

El trabajo de la CLAC debe ser claro, accesible y sin ambigüedad en todos sus aspectos.

## *“Compromiso”*

Alto grado de identificación y cumplimiento de las obligaciones contraídas por parte de los Estados miembros y del personal de la CLAC.

## *“Igualdad”*

Los Estados miembros de la CLAC son soberanos y tienen los mismos derechos y obligaciones.

## *“Integridad”*

Los representantes de los Estados miembros y funcionarios de la CLAC deben actuar de manera recta, proba e intachable.

## *“No discriminación”*

Los representantes de los Estados miembros y los funcionarios de la CLAC no deben hacer distinción arbitraria por motivo étnico, religioso, de idioma, de género, de opinión, de cultura y de orientación sexual.

## Factores Críticos de Éxito

### **Cumplimiento de las obligaciones**

Todos los Estados miembros deben cumplir los compromisos adquiridos.

### **Participación activa**

Asegurar que los Estados tengan presencia permanente en todas las actividades de la CLAC, en número, rango y competencia apropiados.

### **Apoyo de los Estados**

Entendimiento de las autoridades de los Estados miembros acerca de las actividades y relevancia de la CLAC.

## Políticas Corporativas

*Respeto a las diferentes culturas y la diversidad de tradiciones*

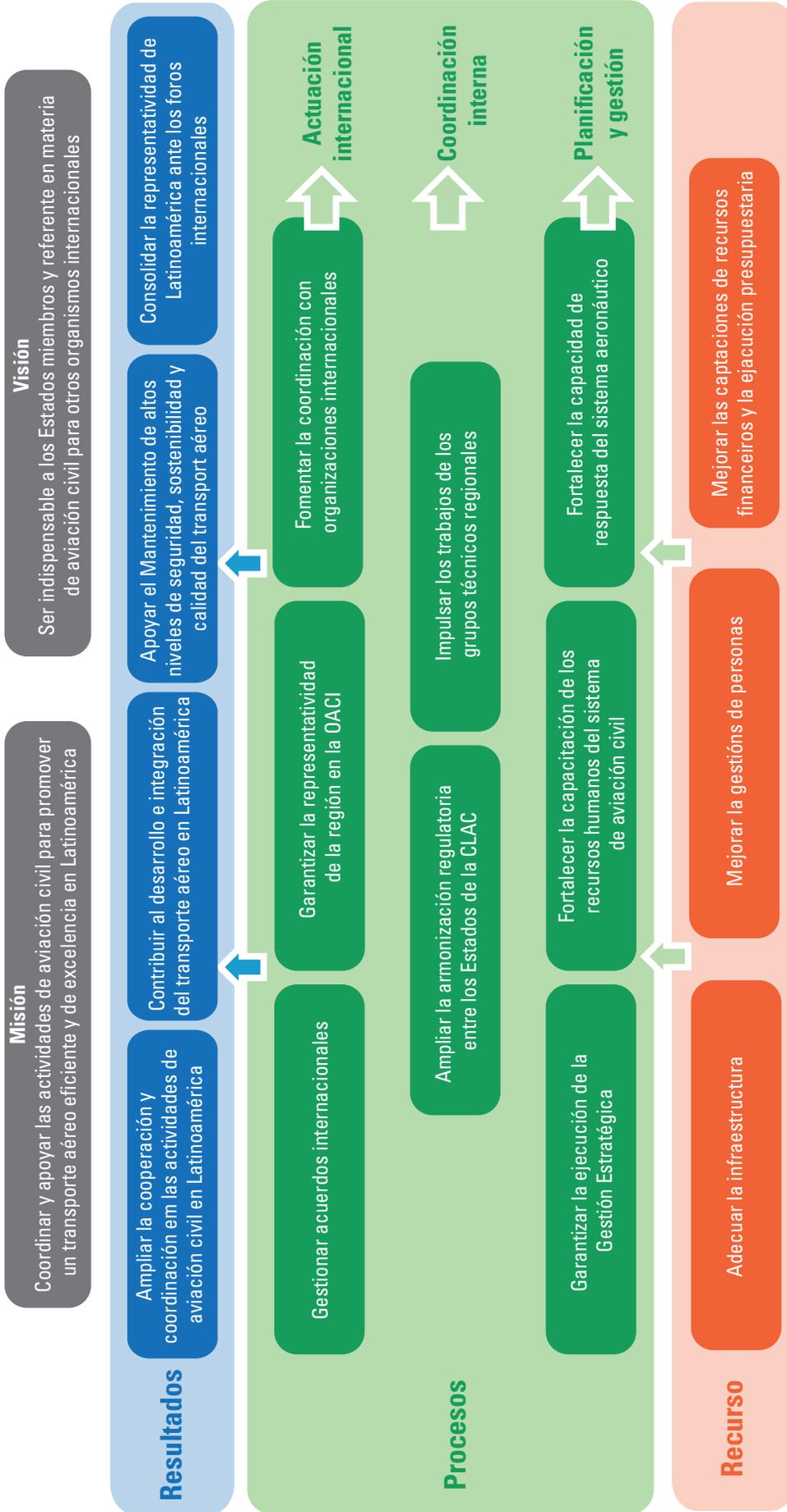
### **Seguridad y protección laboral**

La CLAC debe proveer a sus empleados todos sus derechos en materias laborales y salud de acuerdo con el sistema de la OACI.

### **Promover un transporte aéreo de excelencia**

Se entiende como excelencia un transporte aéreo sostenible, integrado, armonizado y seguro en toda Latinoamérica.

# Mapa estratégico



## Mapa estratégico

El mapa estratégico dispone la secuencia causal de cómo la disponibilidad de los recursos financieros y de personas permite la ejecución de procesos internos que ayudan a cumplir los objetivos de resultado de la CLAC, conforme la metodología *Balanced Scorecard*.

En el caso de una organización intergubernamental, el punto inicial es la perspectiva de los recursos – financieros y de personas – los cuales posibilitarán la ejecución de los procesos internos – actuación internacional, de coordinación interna entre los Estados y de gestión planificación, orientados a la entrega de resultados efectivos a los usuarios del transporte aéreo en la región. El Mapa Estratégico de la CLAC está organizado conforme conforme tales perspectivas.

En la sesión siguiente, se presentan, de modo más detallada y dentro de sus respectivas perspectivas, cada Objetivo Estratégico, sus Estrategias e Iniciativas Estratégicas.

Objetivos son los resultados que se pretende lograr, mientras las estrategias son los caminos que deben ser seguidos para llegarse a cada objetivo. Las estrategias son compuestas de iniciativas, que existen para criar o mejorar los procesos interno de la organización, pudiendo transformarse en una acción, un programa o un proyecto específico.

# Objetivos, Estrategias e Iniciativas

---



## 1. Perspectiva de los objetivos de resultado:

Los objetivos de resultado son los objetivos estratégicos de largo plazo de la Comisión. Es decir, son los objetivos agregados que se espera lograr al final de la ejecución del Plan. Son, así, las entregas finales a los usuarios del transporte aéreo de la región. Deben ser vistos de modo holístico y en conjunto. Si la CLAC cumple sus objetivos de recursos y de procesos inevitablemente tendrá alcanzado los objetivos de resultado y, por consiguiente, habrá cumplido su misión y visión.

Para ello, son cuatro los objetivos de resultado de la CLAC, a saber:

**1.1 – Objetivo:** Ampliar la cooperación y coordinación en las actividades de aviación civil en Latinoamérica.

**1.2 – Objetivo:** Contribuir al desarrollo e integración del transporte aéreo en Latinoamérica.

**1.3 – Objetivo:** Apoyar el mantenimiento de altos niveles de seguridad, sostenibilidad y calidad del transporte aéreo.

**1.4 – Objetivo:** Consolidar la representatividad de Latinoamérica ante los foros internacionales.

## 2. Perspectiva de los objetivos de procesos:

La perspectiva de los objetivos de proceso se constituye en el cerne del Plan Estratégico. En esta parte, están definidos los objetivos macro de cada proceso escogido como estratégico para la entrega de los resultados de la Comisión.

Por ser una organización intergubernamental, es natural que una parte de los procesos tratan de la actuación internacional de la Comisión, específicamente la gestión de acuerdos de cooperación y de servicios aéreos, la coordinación con otras organizaciones internacionales, y la representatividad de la región en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Otra parte importante de los procesos de la CLAC se relacionan con la coordinación interna entre los Estados, con miras a lograrse la armonización regulatoria en las diferentes áreas de la aviación civil y la promoción de los trabajos de los diferentes grupos técnicos regionales, de los cuales se destacan el SRVSOP, el COCESNA y el RASP-PA.

Por fin, la efectiva ejecución de los procesos depende de una correcta planificación y gestión de la Comisión, para que se garantice la ejecución del Plan Estratégico, la capacitación técnica, así como el fortalecimiento de la capacidad de respuesta de los Estados a situaciones de contingencias y de crisis.

Con base en ello, son ocho los objetivos de procesos de la CLAC, a saber:

## 2.1 – Objetivo: Gestionar acuerdos internacionales

**2.1.1 – Estrategia:** Adoptar una actitud proactiva en el acercamiento a otros Estados y organismos internacionales para suscribir acuerdos de cooperación mutua.

**2.1.1.1 – Iniciativa:** Revisar los acuerdos suscritos.

**2.1.1.2 – Iniciativa:** Identificar otros actores y temas de interés.

**2.1.1.3 – Iniciativa:** Establecer prioridades y cronograma de trabajo.

**2.1.2 – Estrategia:** Gestionar acuerdos de cooperación horizontal entre los Estados miembros.

**2.1.2.1 – Iniciativa:** Revisar la Resolución A19-09.

**2.1.2.2 – Iniciativa:** Implementar el procedimiento previsto en la Resolución de la CLAC para el establecimiento de acuerdos de cooperación técnica horizontal.

**2.1.3 – Estrategia:** Promover la negociación y establecimiento de acuerdos de servicios aéreos bilaterales, plurilaterales y multilaterales.

**2.1.3.1 – Iniciativa:** Reevaluar el procedimiento de negociación y de establecimiento de acuerdos bilaterales de servicios aéreos para incluir los acuerdos plurilaterales y multilaterales.

**2.1.3.2 – Iniciativa:** Diagnosticar la situación de los acuerdos vigentes y proponer medidas que faciliten y promuevan la integración regional.

**2.1.3.3 – Iniciativa:** Intercambiar estrategias nacionales de negociación con otros países.

## 2.2 – Objetivo: Garantizar la representatividad de la región en la OACI

**2.2.1 – Estrategia:** Identificar las alternativas para que se garantice la representatividad de Latinoamérica en el Consejo de la OACI.

**2.2.1.1 – Iniciativa:** Elaborar diagnóstico de todas las estrategias posibles y definir cursos de acción.

**2.2.2 – Estrategia:** Realizar acercamientos con otras comisiones regionales para apoyo en las elecciones del Consejo de la OACI

**2.2.2.1 – Iniciativa:** Establecer mecanismo de comunicación constante con las Secretarías y Presidencias de las comisiones regionales.

**2.2.3 – Estrategia:** Aumentar el número de funcionarios y representantes latino-americanos en la OACI

**2.2.3.1 – Iniciativa:** Elaborar base de datos de expertos de la región capacitados para postularse e incentivarles a que lo hagan.

**2.2.4 – Estrategia:** Instar a los Estados miembros a tener una estrategia común en los diversos grupos y paneles internacionales.

**2.2.4.1 – Iniciativa:** Diagnóstico de los grupos y paneles de la OACI, así como de los expertos de los Estados participantes.

**2.2.4.2 – Iniciativa:** Identificar las diferencias regionales.

**2.2.5 – Estrategia:** Analizar la participación de otros Estados en la CLAC.

**2.2.5.1 – Iniciativa:** Establecer análisis de costo-beneficio de la adhesión de nuevos Estados miembros y observadores.

### **2.3 – Objetivo: Fomentar la coordinación con organizaciones internacionales y foros regionales de integración.**

**2.3.1 – Estrategia:** Elaborar e implementar un procedimiento para la integración con otros foros regionales para evitar la duplicidad de esfuerzos.

**2.3.1.1 – Iniciativa:** Evaluar la estructura y funciones de las diferentes organizaciones internacionales y foros de integración.

**2.3.1.2 – Iniciativa:** Identificar cuáles organizaciones y foros tratan el tema de transporte aéreo.

**2.3.1.3 – Iniciativa:** Propiciar un acercamiento con estas organizaciones y foros para explicarles el trabajo de la CLAC.

### **2.4 – Objetivo: Ampliar la armonización regulatoria entre los Estados de la CLAC**

**2.4.1 – Estrategia:** Identificar y evaluar las diferencias regulatorias entre los Estados de la CLAC.

**2.4.1.1 – Iniciativa:** Elaborar un diagnóstico de las diferencias regulatorias entre los Estados de la CLAC (incluyendo el plan de trabajo del Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL).

**2.4.1.2 – Iniciativa:** Proponer normas regulatorias y procedimientos armonizados o remitirlos a los grupos técnicos y de expertos cuando corresponda.

**2.4.1.3 – Iniciativa:** Promover mecanismos para aprobación e implementación efectiva de las normas propuestas que no estén siendo desarrolladas por otros grupos técnicos.

### **2.5 – Objetivo: Impulsar los trabajos de los grupos técnicos regionales.**

**2.5.1 – Estrategia:** Proveer aporte político a los asuntos técnicos discutidos por los grupos regionales.

**2.5.1.1 – Iniciativa:** Impulsar la participación de los expertos en los grupos regionales.

**2.5.1.2 – Iniciativa:** Incluir en la agenda de trabajo del Comité Ejecutivo temas de los grupos regionales que necesitan de aporte político.

**2.5.2 – Estrategia:** Hacer seguimiento al trabajo realizado por grupos técnicos regionales.

**2.5.2.1 – Iniciativa:** Asignar al punto focal la responsabilidad de informar a la CLAC sobre el avance de los trabajos de los grupos técnicos regionales.

**2.5.3 – Estrategia:** Identificar asuntos que deben ser llevados a consideración de grupos técnicos regionales.

**2.5.3.1 – Iniciativa:** Solicitar al grupo regional correspondiente el análisis y desarrollo del tema identificado.

## **2.6 – Objetivo: Garantizar la Ejecución de la Gestión Estratégica**

**2.6.1 – Estrategia:** Revisar el modelo de gobernanza de la CLAC.

**2.6.1.1 – Iniciativa:** Revisar la estructura orgánica y el método de trabajo de la CLAC (Asamblea, Comité Ejecutivo, grupos de trabajo y Secretaría) para optimizar la gestión de la organización.

**2.6.1.2 – Iniciativa:** Revisar los métodos y procedimientos para la elaboración de los documentos de la CLAC.

**2.6.2 – Estrategia:** Establecer banco de datos de informaciones actuales y completas sobre el sistema de aviación civil de la región.

**2.6.2.1 – Iniciativa:** Elaborar diagnóstico y estudio completo y actual sobre los temas identificados como más sensibles y prioritarios para la región.

**2.6.3 – Estrategia:** Incrementar el nivel cualitativo y cuantitativo de respuestas de los Estados a los requerimientos de la CLAC.

**2.6.3.1 – Iniciativa:** Establecer procedimiento para las respuestas de los Estados a las solicitudes y requerimientos de la CLAC.

**2.6.3.2 – Iniciativa:** Establecer procedimiento para la comunicación y envío de correspondencia entre los Estados y la CLAC, teniendo en cuenta la máxima autoridad y los puntos de contacto designados.

**2.6.3.3 – Iniciativa:** Establecer procedimiento para las visitas de familiarización de nuevas autoridades de los Estados miembros a la CLAC.

**2.6.4 – Estrategia:** Dar seguimiento a la ejecución del Plan Estratégico.

**2.6.4.1 – Iniciativa:** Encargar al Grupo Permanente el seguimiento de los procesos de gestión estratégica.

**2.6.4.2 – Iniciativa:** Establecer programa de actividades y cronograma de reuniones para el Grupo Permanente de Gestión;

**2.6.4.3 – Iniciativa:** Entrenar a la Secretaría en el uso del sistema *Brainstormingweb*.

**2.6.4.4 – Iniciativa:** Elaborar e implementar Plan de Trabajo con metas estratégicas e indicadores.

**2.6.4.5 – Iniciativa:** Establecer un procedimiento para el análisis y revisión del Plan Estratégico.

**2.6.5 – Estrategia:** Vincular el presupuesto de la CLAC con el Plan Estratégico.

**2.6.5.1 – Iniciativa:** Adecuar el presupuesto de la CLAC a los objetivos establecidos en el plan estratégico.

**2.6.6 – Estrategia:** Aumentar la participación de los Estados miembros en las reuniones de la CLAC.

**2.6.6.1 – Iniciativa:** Revisar el plan de comunicación de las reuniones;

**2.6.6.2 – Iniciativa:** Revisar el procedimiento de definición de las agendas de las reuniones.

**2.6.6.3 – Iniciativa:** Establecer mecanismo de incentivo para aumentar y mejorar la participación de los Estados miembros en las reuniones de la CLAC.

**2.6.7 – Estrategia:** Aumentar la efectividad de las reuniones de la CLAC.

**2.6.7.1 – Iniciativa:** Actualizar los métodos y procedimientos de trabajo para los grupos de expertos del Comité Ejecutivo, conteniendo: mejoras de la comunicación de convocatoria, establecimiento de perfil y requisitos a los representantes, elaboración de informe preliminar con decisiones, entre otros.

**2.6.7.2 – Iniciativa:** Hacer un análisis de la conveniencia de implementar la interpretación simultánea y la traducción de documentos al portugués e inglés.

**2.6.8 – Estrategia:** Monitorear la adopción de resoluciones por los Estados Miembros.

**2.6.8.1 – Iniciativa:** Elaborar e implementar mecanismos de monitoreo de adopción de resoluciones por los Estados Miembros.

**2.6.9 – Estrategia:** Reducir el nivel de dependencia de los Estados con relación a la Secretaría.

**2.6.9.1 – Iniciativa:** Elaborar e implementar la gestión del conocimiento.

**2.6.9.2 – Iniciativa:** Elaborar e implementar un procedimiento para procesos de transición para el cargo de Secretario.

**2.7 – Objetivo: Fortalecer la capacitación de los recursos humanos del sistema de aviación civil**

**2.7.1 – Estrategia:** Ampliar la oferta de cursos y becas ofrecidos por la CLAC con el apoyo de otras organizaciones o Estados.

**2.7.1.1 – Iniciativa:** Elaborar diagnóstico sobre la necesidad de capacitación de los Estados miembros.

**2.7.1.2 – Iniciativa:** Elaborar e implementar programa de cursos y becas.

**2.7.2 – Estrategia:** Establecer programa de pasantías entre los Estados miembros.

**2.7.2.1 – Iniciativa:** Elaborar diagnóstico sobre disponibilidad de oferta y recursos de los Estados para recibir expertos de otros países de la región.

**2.7.2.2 – Iniciativa:** Elaborar e implementar programas de pasantías entre los Estados miembros.

**2.7.3 – Estrategia:** Reactivar el IPAC.

**2.7.3.1 – Iniciativa:** Hacer seguimiento del proceso de reactivación del IPAC.

## **2.8 – Objetivo: Fortalecer la capacidad de respuesta a contingencia del sistema aeronáutico.**

**2.8.1 – Estrategia:** Promover la coordinación de la región en caso de contingencia, tales como fenómenos y desastres naturales, endemia, terrorismo, accidentes de aviación, quiebra de aerolínea o huelgas.

**2.8.1.1 – Iniciativa:** Desarrollar planes de mitigación de riesgos en temas identificados como prioritarios.

**2.8.2 – Estrategia:** Establecer mecanismos de respuesta ante crisis

**2.8.2.1 – Iniciativa:** Desarrollar planes de gestión de crisis.

## **3. Perspectiva de objetivos de recursos**

Los objetivos de recursos están relacionados con la manera como los Estados miembros garantizarán la correcta disponibilidad de recursos presupuestarios para la ejecución del Plan Estratégico. Incluye también objetivos de mejora de la gestión de personas para que la CLAC disponga de los recursos humanos en número y en calidad necesaria a la ejecución de los proyectos previstos.

Para ello, son tres los objetivos de recursos de la CLAC, a saber:

### **3.1 – Objetivo: Mantener una infraestructura adecuada**

**3.1.1 – Estrategia:** Mantener infraestructura física adecuada.

**3.1.1.1 – Iniciativa:** Evaluar si la infraestructura actual es suficiente para la ejecución del Plan Estratégico.

**3.1.2 – Estrategia:** Tener Tecnología de Información y Comunicaciones (TI&C) adecuada.

**3.1.2.1 – Iniciativa:** Evaluar si la estructura de TI&C actual es suficiente para la ejecución del Plan Estratégico.

### **3.2 – Objetivo: Mejorar la Gestión Administrativa de Personas**

**3.2.1 – Estrategia:** Garantizar procesos de transparencia en la selección y gestión administrativa de personas en la CLAC.

**3.2.1.1 – Iniciativa:** Elaborar estudio sobre el impacto presupuestario para alinear el sistema de pagos y derechos laborales del personal de CLAC al nivel de la OACI.

**3.2.1.2 – Iniciativa:** Actualizar e implementar un reglamento de selección y gestión administrativa de personal en la CLAC (Secretario y personal técnico).

**3.3.2 – Estrategia:** Disponer de un adecuado número de personas alineado con el Plan Estratégico.

**3.2.2.1 – Iniciativa:** Elaborar estudio para designación de funcionarios de los Estados miembros para ser adscritos a la CLAC.

### **3.3 – Objetivo: Mejorar las Captaciones de Recursos Financieros y la Ejecución Presupuestaria**

**3.3.1 – Estrategia:** Garantizar la efectividad en la ejecución del presupuesto.

**3.3.1.1 – Iniciativa:** Establecer procedimiento de prestación de cuentas y divulgación de los resultados de la auditoría externa de la OACI.

**3.3.1.2 – Iniciativa:** Establecer procedimiento de auditoría interna para verificación de la adecuación de los gastos al Plan Estratégico (análisis costo-utilidad de los recursos).

**3.3.1.3 – Iniciativa:** Establecer Fondo de Reserva.

**3.3.2 – Estrategia:** Lograr que los recursos financieros sean adecuados al Plan Estratégico.

**3.2.2.1 – Iniciativa:** Elaborar estudio de revisión de las cuotas de contribución al presupuesto de la CLAC para la efectiva implementación del Plan Estratégico.

## Conclusión

Este Plan Estratégico no se constituye en la conclusión de los trabajos del Grupo Permanente. Establecidos los objetivos, estrategias e iniciativas, se sigue la etapa de implementación y ejecución.

Asimismo, se debe señalar que el Mapa Estratégico, así como las estrategias e iniciativas, se constituyen como un conjunto de hipótesis para lograrse el cumplimiento de la Misión y Visión y los Objetivos Estratégicos de la Comisión. Por esa razón, es fundamental la definición de indicadores para el efectivo seguimiento y monitoreo de las iniciativas.

Además, se debe tener en cuenta que las variables externas, algunas consideradas premisas del plan, pueden cambiar a lo largo de la fase de ejecución del Plan, de tal modo que sea necesaria su actualización y adaptación.

En resumen, este documento no es definitivo o inmutable, sino flexible, en constante evolución y que refleja las diferentes visiones de la región. Se constituye, por lo tanto, como el primer paso de un proceso largo y consistente de promoción de la eficiencia y la transparencia de nuestra Comisión. Es el camino para fortalecer a la CLAC para hacer frente a los retos del sistema internacional de aviación civil y para cumplir su misión ante a sus Estados miembros.



# Adjunto – Diagnóstico estratégico

---



## Adjunto 01

### Grupo Permanente de Actualización de la Resolución A20-11

*Diagnostico consolidado para el plan estratégico de la CLAC*

#### I. Objetivo

1. Este documento tiene el objetivo de presentar una consolidación del diagnóstico preliminar acerca de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del actual modelo de plan estratégico de la Comisión Latino-americana de Aviación Civil (CLAC). Este diagnóstico es resultado de la contribución de los miembros del Grupo Permanente de Actualización de la Resolución A20-11 y deberá apoyar el trabajo no solo del Grupo, sino también del consultor a ser contratado para ayudar en los trabajos de desarrollo del plan estratégico de la Comisión.

#### II. La Comisión Latino-americana de Aviación Civil

##### *a) Funciones de la CLAC*

2. Conforme a lo dispuesto en su Estatuto<sup>1</sup>, la Comisión tiene por objetivo principal proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse y gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios.

3. Para el cumplimiento de sus fines, la CLAC desarrollará todas las funciones necesarias, y en particular deberá:

- i. Propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados miembros, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;
- ii. Llevar a cabo estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región;
- iii. Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de la información;
- iv. Alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI, así como de las Decisiones de la CLAC en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias para lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo dentro de la región;

---

<sup>1</sup> Disponible en: <<http://clacsec.lima.icao.int/2013-Normativa/estatuto.htm>>.

- v. Propiciar acuerdos entre los Estados miembros que contribuyan a la mejor ejecución de los planes regionales de la OACI, para el establecimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de seguridad operacional, aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de aeronaves, licencias del personal e investigación de accidentes de aviación;
- vi. Propiciar acuerdos para la capacitación del personal en todas las especialidades de la aviación civil;
- vii. Propiciar acuerdos colectivos de cooperación técnica en el campo de la aviación civil, con miras a obtener la mejor utilización de todos los recursos disponibles;
- viii. Informar, dar su parecer técnico o especializado, respecto de los asuntos que se sometan a su consideración que sean compatibles con sus objetivos;
- ix. Contribuir con el desarrollo e integración del transporte aéreo entre sus Estados miembros; y
- x. Salvaguardar los intereses de sus Estados miembros en materia aeronáutica en los diferentes foros mundiales o regionales, donde se discutan estos asuntos.

4. Estos objetivos y funciones están basados en los conceptos de misión y visión establecidos para la Comisión, que son:

**Misión:** La integración del transporte aéreo en América Latina.

**Visión:** Proyectar la CLAC como un Organismo esencial de apoyo a los Estados miembros, destinada a constituirse como plataforma para impulsar el desarrollo y seguridad de la actividad de aviación civil internacional en la región latinoamericana.

#### *b) La estructura de la CLAC*

5. Conforme dispuesto en el Capítulo IV de su Estatuto, la estructura de la CLAC está compuesta por dos órganos, a saber, la Asamblea y el Comité Ejecutivo. La entidad dispone también de una Secretaria permanente, cuya sede se localiza en la ciudad de Lima, Perú.

6. La Asamblea, órgano máximo de la Comisión, es formada por representantes de todos los Estados-miembros y debe reunirse al menos una vez a cada dos años. Además de aprobar las Conclusiones, Recomendaciones y Resoluciones, para las cuales es suficiente la concordancia de la mayoría simple de los Estados representados, en cada reunión ordinaria la Asamblea de la CLAC aprueba la composición del Comité Ejecutivo (01 Presidente y 04 Vice-Presidentes), teniendo siempre en cuenta criterios de representación geográfica de la región y, en general, el principio de rotación y la contribución que al transporte aéreo de la Región haya efectuado cada Estado. Cabe a la Asamblea también aprobar el programa de trabajo para el bienio siguiente, incluyendo el planeamiento presupuestario, y revisar las actividades realizadas a lo largo del período anterior.

7. El Comité Ejecutivo, por su vez, es el órgano gestor de la CLAC responsable de ejercer las funciones ejecutivas de la entidad, en particular administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo aprobado por la Asamblea. En el ejercicio de sus funciones, el Comité Ejecutivo podrá constituir comités y grupos de trabajo o de expertos. El Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC establece:

*“Artículo 40.*

*1. El Orden del Día para las reuniones del Comité Ejecutivo abarcará, entre otras, cosas, las siguientes cuestiones:*

- a) El programa y los métodos de trabajo de la CLAC.*
- b) El presupuesto de gastos de la CLAC.*
- c) El programa general de reuniones (Asamblea, Comités y Grupos de Trabajo y Expertos).*
- d) La constitución y atribuciones de los órganos subordinados (Comités y Grupos de Trabajo y Expertos).*
- e) Las actividades de la Secretaría y de los órganos subordinados (Comités y Grupos de Trabajo y Expertos).*
- f) Las relaciones con la OACI y con los organismos mencionados en el Artículo 7 del Estatuto de la CLAC.*
- g) Los Estados no miembros y organismos que pueden participar en calidad de observadores a las reuniones de la Asamblea y de los órganos subordinados.*
- h) El Orden del Día Provisional para las reuniones de la Asamblea.”*

8. El actual Comité Ejecutivo, electo durante la 21ª Sesión de la Asamblea de la CLAC, está compuesto por los siguientes Estados miembros:

Comisión Latino-americana de aviación civil – CLAC COMITÉ EJECUTIVO / BIENIO 2015 – 2016	
Presidència	GUATEMALA
1ª Vice-Presidència	COLOMBIA
2ª Vice-Presidència	CUBA
3ª Vice-Presidència	URUGUAY
4ª Vice-Presidència	ARGENTINA

9. El presidente del Comité, asesorado cuando necesario por los cuatro vice-presidentes, ejerce la Presidencia de la CLAC por un periodo de 02 (dos) años y, para tanto, tiene como función principal representar la Comisión externamente. Además, constituyen sus funciones, conforme lo dispuesto en el Estatuto de la CLAC:

- a. Consultar a los representantes de los Estados miembros o cualquier otra persona u Organización con la finalidad de cumplir los objetivos de la Comisión;
- b. Convocar a las reuniones ordinarias, extraordinarias y las especiales de la Comisión, de los Comités y de los Grupos de Trabajo o de Expertos de la Comisión;

- c. Presidir las reuniones de la Asamblea y del Comité Ejecutivo;
- d. Orientar e impulsar las acciones en asuntos de interés de los Estados miembros;
- e. Coordinar la posición conjunta de los Estados miembros en foros y negociaciones internacionales en los ámbitos de su competencia;
- f. Representar la Comisión en los asuntos y actos de interés común dentro del marco de su competencia, de conformidad con las normas y objetivos de la misma;
- g. Recomendar o adoptar las medidas que aseguren la consecución de los fines y objetivos de la Comisión, incluyendo la celebración de contratos o acuerdos que se consideren pertinentes, una vez aprobados en el Comité Ejecutivo;
- h. Velar por el cumplimiento armónico de las obligaciones derivadas del Estatuto de la CLAC; y
- i. Encargar la realización de auditorías de gestión de la Comisión (financieras y administrativas), cuando se estime necesario o cuando así sea solicitado por cualquier Estado miembro.

10. De acuerdo con el plan estratégico de la CLAC, cuyo formato fue aprobado en la Resolución A20-11, la Asamblea debe elegir 06 (seis) macrotareas, las cuales son distribuidas entre los miembros do Comité Ejecutivo y otro país que sea voluntario para actuar como punto focal. En general, la elección de las macrotareas es definida de modo consensual entre los Estados.

11. Los actuales puntos focales son los siguientes:

Macrotareas / Bienio 2015 – 2016	
Seguridad Operacional	BRASIL
Facilitación y Seguridad de la Aviación (AVSEC)	CUBA
Gestión Aeroportuaria	URUGUAY
Transporte y política aérea	COLOMBIA
Capacitación	ARGENTINA
Medio Ambiente	GUATEMALA

12. Conforme mencionado anteriormente, el Comité Ejecutivo puede instituir grupos de expertos encargados de asesorar el Comité Ejecutivo en asuntos más técnicos y que demandan un estudio más profundo por parte de los Estados. Para este fin, en 1997, fue creado el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos en Transporte Aéreo (GEPEJTA), con la función de analizar, estudiar y proponer acciones con miras al desarrollo del transporte aéreo regional. El grupo se reúne 02 (dos) veces al año, de acuerdo com el Programa de Reuniones aprobado durante las Asambleas ordinarias de la CLAC.

13. Entre las principales funciones del GEPEJTA están las que siguen:

- i. Analizar la evolución de los acontecimientos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo en ámbito sub-regional, regional y mundial;
- ii. Evaluar política, jurídica y económicamente los procesos de integración sub-regional, regional y mundial;
- iii. Estudiar y proponer medidas que visen a promover la aplicación de las normas y practicas recomendadas por la OACI en materia de seguridad operacional, facilitación y seguridad aeroportuaria;
- iv. Revisar periódicamente la decisión regional sobre los criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo, teniendo en cuenta las tendencias sub-regionales y su posible armonización;
- v. Estudiar políticas y estrategias de aproximación con otros organismos regionales y sub-regionales que aborden temas relacionados con el transporte aéreo;
- vi. Proponer posiciones y acciones para que sean adoptadas por parte de los Estados miembros de la CLAC en las reuniones de carácter regional y mundial convocadas por la OACI u otros organismos internacionales; y
- vii. Estudiar las nuevas tendencias en el área de la Administración Aeroportuaria, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la privatización de áreas y servicios.

14. El GEPEJTA es compuesto, precipuamente, por expertos técnicos designados por las autoridades de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC. Se permite también la participación de observadores indicados por otros Estados, organismos internacionales y entidades de carácter privado. Con el objetivo de apoyar el desarrollo de sus actividades, el GEPEJTA constituye subgrupos de trabajo temáticos, en modalidad ad hoc, siempre que se trate de asuntos puntuales que merecen utilizar tal recurso. Estos subgrupos presentan sus trabajos por medio de un relator durante las reuniones ordinarias del Grupo de Expertos.

15. Es durante las reuniones del GEPEJTA que los puntos focales deben presentar notas de estudios y realizar las demás actividades previstas para sus respectivas macrotareas durante el bienio. Incluso, en la primera reunión del GEPEJTA después de la Asamblea, cada punto focal es responsable de presentar una nota de estudios con todas las actividades que deberán ser desarrolladas durante el bienio y con sus respectivas metas de cumplimiento. Al final del periodo, es necesario que los puntos focales presenten, en la última reunión que antecede la Asamblea, informes preliminares acerca del nivel de cumplimiento de las actividades, los cuales deberán ser aprobados por los demás miembros del Grupo.

16. Además del GEPEJTA, fue creado también el Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL, en el marco del Acuerdo de Cooperación entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la CLAC, firmado en 2010. Se debe señalar que ya existía el Grupo AVSEC/FAL en el ámbito de la CLAC, de modo que el Acuerdo CLAC-OACI solamente agrupó las tareas del Grupo de la CLAC con las de interés de la OACI, con la finalidad de evitar la duplicación de esfuerzos.

17. El objetivo principal del Grupo es mejorar y establecer padrones para los requisitos de seguridad y facilitación de las operaciones del transporte aéreo en la región, dirimiendo y disminuyendo los potenciales actos de interferencia ilícita contra la aviación civil. Además de promover y de fortalecer la cooperación regional, el Grupo deberá también establecer un mecanismo regional que posibilite implantar una directriz de aplicación de las normas contenidas en los Anexos 09 y 17, dando especial atención al desarrollo de una política regional para la organización, el funcionamiento y el cumplimiento de la normativa internacional.

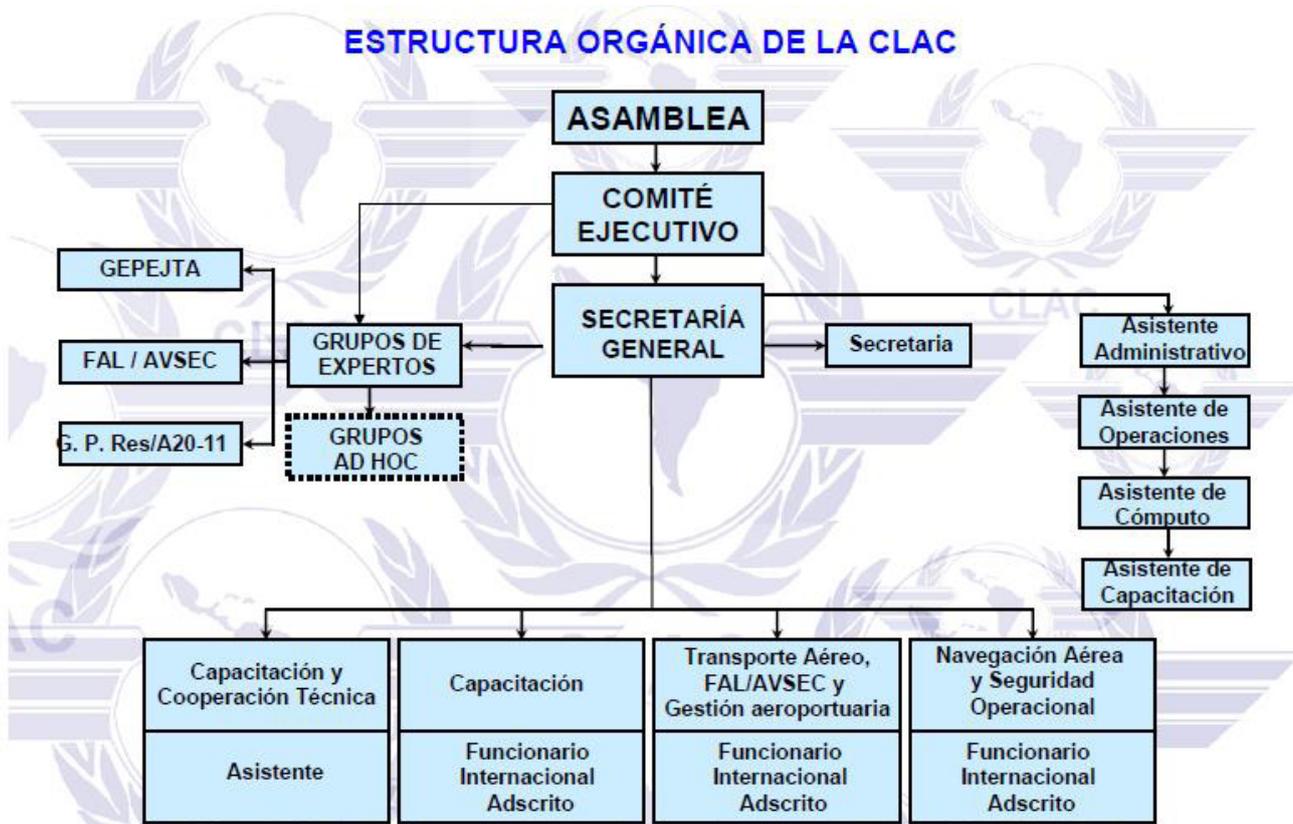
18. El Grupo se reúne 01 (una) vez al año, de acuerdo con el Programa de Reuniones aprobado durante las Asambleas ordinarias de la CLAC, en coordinación con la agenda de las oficinas regionales de la OACI. Compuesto por expertos de las regiones NAM/CAR/SAM, el Grupo AVSEC/FAL/RG debe reportar sus actividades y resultados a los directores de aviación civil y autoridades competentes, por medio de informes elaborados por las Secretarías de la OACI y de la CLAC.

19. Se debe mencionar que el Grupo desarrolló a lo largo de 2014 un importante trabajo en lo que concierne su plan estratégico, con base en el apoyo técnico de un consultor especializado en el asunto. Durante su Tercera Reunión el Grupo Regional ASVSEC/FAL CLAC-OACI (Lima, Perú, junio de 2013) constituyó un Grupo de Trabajo que se encargó de dimensionar y proyectar un Plan Estratégico, con objetivos de mediano y largo plazo, estableciendo estrategias y metas cuantificables sobre la base de un cronograma. Para tal efecto, el Grupo debería tener en cuenta el Plan Estratégico de la CLAC, el Plan Estratégico de la OACI, la Resolución A20-11 de la CLAC y los términos de Referencia, programa de trabajo y proyectos del Grupo Regional AVSEC/FAL. El resultado del trabajo del Grupo se encuentra adjunta a este documento.

20. Entre las principales funciones del Grupo Regional constan las que siguen:

- i. Proveer un fórum de discusión, coordinación y cooperación de la seguridad de la aviación en temas de facilitación entre los Estados, socios e involucrados, para el intercambio de información relevante y evaluación de amenazas y riesgos;
- ii. Revisar los análisis de tendencias regionales sobre las debilidades en seguridad y facilitación y desarrollar un plan de acción regional armonizado para su solución;
- iii. Promover y fornecer un mecanismo para la coordinación regional y la cooperación entre las autoridades de seguridad de la aviación y facilitación de los Estados, organizaciones internacionales, órganos de vigilancia regional y la industria; y
- iv. Compartir las “mejores prácticas” entre los Estados y utilizar la capacidad disponible en algunos Estados/administraciones para ayudar a otros.

21. Esquemáticamente, la estructura orgánica de la CLAC se constituye del siguiente modo:



*c) La Secretaria*

22. Entre las funciones principales de la Secretaria de la CLAC están el manejo administrativo, la coordinación presupuestaria, la preparación de reuniones, el desarrollo de estudios, el trámite de correspondencias, el mantenimiento de archivos y el monitoreo del programa de trabajos.

23. El Secretario de la CLAC es seleccionado por el Comité Ejecutivo, para un periodo de 04 (cuatro) años y podrá ser reconducido al cargo por periodo indeterminado, a criterio del propio Comité Ejecutivo. Es necesario que el candidato tenga destacada experiencia en asuntos de aviación civil, reconocido prestigio y ser nacional de uno de los Estados miembros. El actual secretario de la CLAC ocupa el cargo desde 2007. Se debe señalar, sin embargo, que entre 1994 y 2006, las funciones de la Secretaria ocurrían por medio de la Oficina Regional de Transporte de la OACI, que, entre sus varias funciones, también apoyaba a la CLAC con los servicios de secretaria.

24. De acuerdo con el Estatuto de la CLAC, son funciones del Secretario:

- i. Ejercer la representación legal de la Secretaría en el Estado sede, de conformidad con el Acuerdo de Sede suscrito;

- ii. Desarrollar los trabajos técnicos y administrativos de la Secretaría;
- iii. Administrar los bienes de la Comisión y elaborar los informes pertinentes;
- iv. Mantener informados a los representantes de los Estados miembros sobre las actividades de la Comisión;
- v. Proponer al Comité Ejecutivo el Proyecto de Reglamento Interno y Procedimientos de las reuniones, manteniéndolos actualizados;
- vi. Contratar y remover a los funcionarios técnicos y administrativos de la Secretaría, teniendo en cuenta estrictamente la idoneidad, competencia y honorabilidad de los mismos;
- vii. Gestionar la contribución de los Estados miembros mediante la asignación temporal de funcionarios internacionales adscritos para el desarrollo de proyectos específicos, con cargo al Estado designante;
- viii. Presentar, para aprobación del Comité Ejecutivo, el proyecto de presupuesto de gastos de la Comisión para el período entre Asambleas; y
- ix. Participar en eventos relacionados a la actividad de la Comisión, con anuencia del Presidente y presentar informes al Comité Ejecutivo.

#### *d) El presupuesto*

25. En cada reunión ordinaria, la Asamblea es responsable de ratificar y establecer el presupuesto de los gastos de las actividades de la Comisión, de acuerdo con el programa de trabajo previsto para los años siguientes. El Comité Ejecutivo, por su vez, podrá modificar este presupuesto previa consulta a los Estados miembros, desde que aprobado por dos tercios de dichos Estados.

26. Durante la última reunión que antecede la Asamblea, así como durante la propia Asamblea Ordinaria, el Secretario de la CLAC presenta a los Estados la prestación de cuentas del bienio pasado, con todos los gastos debidamente discriminados, para que sea aprobado. Asimismo, también presenta la previsión de gastos para el bienio siguiente con la respectiva cuota de contribución de cada Estado miembro.

27. Se debe señalar, sin embargo, que el método de prestación de cuentas del presupuesto disponible a los Estados es el informe del Secretario presentado tanto al Comité Ejecutivo cuanto a la Asamblea, al final de cada bienio. Con base en el "Acuerdo de Servicios Administrativos entre CLAC y OACI", la OACI debe enviar a la CLAC trimestralmente el estado de situación de los ingresos y gastos, y anualmente el balance auditado, conforme los procedimientos de la OACI y su auditor externo. No obstante, el presupuesto no está aliñado con los objetivos estratégicos y el plan de trabajo de la Comisión para el bienio, lo que restringe considerablemente el margen de actuación de la CLAC en los asuntos de gran impacto para los Estados.

### III. Diagnostico preliminar del Plan Estratégico Vigente

28. La actual forma del plan estratégico de la CLAC, conforme establecido en la Resolución A20-11<sup>2</sup>, ofrece a la Comisión una estructura que orienta los trabajos desarrollados por los Estados miembros y la Secretaría. Además, provee una fórmula de cálculo que permite evaluar el grado de cumplimiento de las acciones planeadas para cada bienio y define responsables operacionales de las macrotareas de la Comisión (puntos focales).

29. En que pese las contribuciones aportadas por el actual modelo, se puede indicar algunos problemas en el formato aprobado por dicha Resolución y consignado en los planes estratégicos aprobados por las recientes Asambleas Ordinarias de la CLAC.

#### *i. Objetivos estratégicos*

30. En primer lugar, es importante que haya claridad con respecto a los objetivos rectores de la Comisión. Según el plan estratégico aprobado para el bienio 2013/2014, y confirmado para el bienio vigente, el objetivo principal de la CLAC es la integración del transporte aéreo. Aunque sea una de las motivaciones para la propia existencia de un organismo como la CLAC, la declaración de integración es demasiado amplia y genérica para que, ella sola, pueda orientar las acciones de la Comisión.

31. Cuando se observan las macrotareas, se percibe que el plan estratégico asume una mayor concreción. Aun así, no están definidas las directrices y los temas prioritarios dentro de cada una de las macrotareas. Aunque sea posible identificar las áreas de la aviación civil más importantes para la CLAC, no es posible decir cuáles son las acciones que se pretende ejecutar en cada una de ellas. Es decir, no están fijados en el plan estratégico de la CLAC los objetivos y directrices de largo plazo para las macrotareas con base a un diagnóstico preciso.

32. Por consiguiente, es de fundamental importancia que la CLAC establezca como parte de su plan estratégico objetivos rectores de largo plazo, que tengan la capacidad de orientar las acciones de la entidad por un período superior a 02 (dos) años, para proveer estabilidad y claridad del futuro que se desea obtener con las acciones de la Comisión. Para ello, sería necesario que hubiera la aprobación de planes específicos, que determinarían las directrices de actuación de la CLAC con respecto a las macrotareas, decurrentes de los objetivos rectores.

33. En este sentido, la Resolución de aprobación del Plan Estratégico debería contener la definición de los objetivos rectores de la CLAC, que deben mantenerse por lo menos algunos bienios, no menos de 02 (dos), garantizando un largo plazo para el enfoque principal de la CLAC.

#### *ii. Puntos focales*

34. El establecimiento de puntos focales es de fundamental importancia para que se tenga un sistema de asignación de responsabilidades que garantice la plena ejecución de las tareas planeadas. Según la Resolución A20-11, es de competencia de los puntos focales proponer al

---

<sup>2</sup> La Resolución A20-11 fue aprobada durante la 20ª Asamblea de la CLAC, ocurrida en Brasilia, en 2012. Por medio de ella, se establecen misión, visión, objetivos, así como cálculo de metas para cada una de las seis macrotareas de la CLAC, los cuales orientarían los trabajos de los Estados por el bienio 2013-2014.

Comité Ejecutivo, para su aprobación, los objetivos y actividades a cumplir para el desarrollo de la macrotarea de su responsabilidad.

35. Sin embargo, no están definidas las competencias y responsabilidades de los puntos focales en lo que se refiere a la ejecución de las tareas propuestas, lo que, en conjunto con la indefinición de objetivos rectores de corto y largo plazo, impiden una acción más efectiva por parte de los puntos focales.

### *iii. Metas cuantificables*

36. Considerando la ausencia de objetivos rectores más específicos, que orienten la actuación de la Comisión, la elección de las tareas que son ejecutadas en el ámbito de las macrotareas no obedece a criterios previamente establecidos. El criterio básico para la inclusión de una tarea en el plan estratégico de CLAC es la solicitud de un Estado miembro. Aunque este procedimiento garantice flexibilidad a la formación del plan, genera también una difusión de esfuerzos de los agentes responsables por el cumplimiento de las macrotareas (puntos focales). En consecuencia, al consolidar el Plan Estratégico, no se tiene una garantía de cohesión, lo que imposibilita una evaluación objetiva de los avances frente a los objetivos estratégicos de la Comisión.

37. Consecuentemente, las directrices de elaboración del Plan Estratégico deben contener la definición general de lo que representa una macrotarea y una sistemática clara de inserción o alteración de las macrotareas del Plan Estratégico. Es importante destacar que el conjunto de macrotareas, por sí solo, representa exactamente los objetivos estratégicos de la CLAC, o en otras palabras, la forma de acción de la CLAC para alcanzar su "visión" considerando sus objetivos rectores.

38. Los objetivos estratégicos de una organización son compuestos por metas cuantificables, establecidas a través de un proceso racional que tenga en cuenta la diversidad de intereses representados, la elección de prioridades y la eficiente asignación de recursos.

39. En consecuencia a la equiparación de las macrotareas de la CLAC a sus objetivos estratégicos, se hace necesario definir la composición de cada macrotarea por subgrupos de asuntos relacionados con un mismo objetivo estratégico, así como con sus metas. Esto proveería a la entidad directrices orientadores específicos para cada una de las actividades que ejerce.

40. La ventaja del establecimiento de metas para cada macrotarea es de organizar las tareas en grupos coherentes, los cuales buscan resultados evaluados desde una misma macrotarea. Otra ventaja es proveer una solución al problema de imprecisión de evaluación de cumplimiento de objetivos, tema ampliamente debatido en la 83ª Reunión del Comité Ejecutivo.

### *iv. Imprecisión de los conceptos de "visión" y "propósito" (misión)*

41. El concepto de "visión" en la literatura académica sobre planificación estratégica se refiere al ambiente en el que la organización actúa. Se trata de un enunciado que describe el ambiente ideal que resultará de las acciones emprendidas por la organización. La declaración de "visión" presentada en la Resolución A20-11 hace referencia al propósito de actuación de la CLAC. No se hace alusión al ambiente pretendido por la Comisión.

42. El concepto de “propósito” (misión) se refiere a las acciones que serán ejecutadas por la organización con el objetivo de atinjar la materialización de su “visión”. En la Resolución A20-11, la declaración de “propósito” presentada se confunde con los propósitos del propio plan estratégico. Además, el “propósito” declarado hace referencia a los objetivos trazados, sin considerar que el plan estratégico menciona solamente un objetivo, extremadamente genérico (integración del transporte aéreo en Latinoamérica).

43. La redefinición de las declaraciones de “visión” y “propósito” son necesarias para adecuar los conceptos utilizados en el plan estratégico de la CLAC y diseminar más claramente el papel de la CLAC junto a los Estados miembros y a los organismos internacionales afectos.

#### *v. Evaluación del impacto de las decisiones de la Comisión*

44. El agrupamiento de las tareas en metas cuantificables permite que cada macrotarea, definida por un conjunto de metas coherentes, pueda ser evaluada en cualquier período considerado. En especial, por ejemplo, esto permite que al final del bienio de trabajos se obtenga un grado más preciso de los avances de cada macrotarea.

45. Adicionalmente, para que se pueda tener conocimiento aún más preciso respecto el efecto de las decisiones de la CLAC sobre los reglamentos nacionales de sus Estados miembros (en otras palabras, la efectividad de las decisiones que orientarán la definición del Plan Estratégico), es necesario que se instituya algún tipo de evaluación complementar a los avances de los trabajos del Comité Ejecutivo.

46. Se propone aquí que durante las Asambleas Ordinarias de la Comisión los Estados miembros sean fuertemente recomendados a informar cuales de sus leyes, reglamentos u otros dispositivos de estandarización nacionales fueran adoptados, complementados o enmendados con base en decisiones (resoluciones o recomendaciones) de la CLAC. Así, se puede proveer a la CLAC un método completo de evaluación de la eficiencia (relacionada a la realización de las tareas) y de la eficacia (evaluando el impacto de sus actos aprobados) de sus acciones.

47. Consecuentemente, con una evaluación sistemática, la Comisión tendrá datos concretos para orientar sus decisiones sobre el Plan Estratégico, sea modificando sus objetivos estratégicos (cambiando el grupo de macrotareas), sea alterando lo enfoque de una macrotarea, con miras siempre de mejorar la eficacia de sus decisiones para que pueda, de hecho, actuar como un referencial de mejores prácticas en aviación civil para toda la región de Latinoamérica.

#### *vi. Otros Temas*

48. Además de los puntos indicados arriba, otras materias deben ser observadas por los miembros del Grupo Permanente para una correcta reafirmación de los aspectos de Plan Estratégico y las capacidades de entregas de la CLAC, como se sigue:

- a. Falta de diagnóstico preciso sobre las funciones de la CLAC, escenarios de corto y mediano plazo del ambiente internacional y de la Comisión;
- b. Falta de relación entre los objetivos de la Comisión y sus capacidades financieras;
- c. Falta de una metodología para revisión periódica del Plan Estratégico de la CLAC y de los Planes de Trabajos; y

- d. Falta de establecimiento, de modo más claro y objetivo, de responsabilidades, deberes y poderes del Secretario de la CLAC, así como el proceso de su elección y reelección.

49. En resumen, se puede consolidar el presente diagnóstico preliminar en el siguiente cuadro:

#### IV. Análisis de Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas (Análisis FODA)

Deficiencias Identificadas	Acciones Deseables
Falta de diagnóstico preciso sobre las funciones de la CLAC, sus debilidades y fortalezas <sup>3</sup> , escenarios de corto y mediano plazo del ambiente internacional y de la Comisión.	a) Diagnóstico interno: levantamiento de procesos, actividades y recursos; b) Levantamiento de respectivos puntos fuertes y débiles; c) Diagnóstico externo: carta de las variables y actores claves, con análisis de oportunidades y amenazas; d) Elaboración de visión presente: cruce de puntos fuertes y débiles con oportunidades y amenazas (matriz <i>swot</i> ); e) Elaboración de escenarios prospectivos: definición de cuestiones estratégicas, consulta a especialistas (método Delphi), definición de escenarios más probables, más deseables.
Falta de definición de objetivos de largo plazo y de elección de prioridades.	Definición de objetivos estratégicos: mapa estratégico (BSC), indicadores, metas cuantificables relacionadas con los objetivos estratégicos de la Comisión y tareas.
Falta de planes de trabajo específicos y detallados para las macroáreas.	a) Elaboración de criterios para la definición de planos específicos para las macroáreas; b) Catastro de iniciativas (proyectos) y estrategias para alcanzar los objetivos.
Falta de responsabilidades y atribuciones de los puntos focales.	Definición de responsabilidades y atribuciones para los puntos focales.
Falta de relación entre los objetivos de la Comisión y sus capacidades financieras.	Observación de aspectos financieros en estrecha relación a los objetivos estratégicos de la CLAC.
Imprecisión de los conceptos de "visión" y "propósito" (misión).	Redefinición de los conceptos de visión y misión de la Comisión.
Falta de evaluación de los impactos y aceptación de Resoluciones y Recomendaciones.	Establecimiento de metodología de evaluación de nivel de implementación y aceptación de Resoluciones y Recomendaciones.
Falta de una metodología para revisión periódica del Plan de Trabajos y del Plan Estratégico de la CLAC.	Desarrollo de un Guía de Orientaciones para Revisión del Plan de Trabajos y del Plan Estratégico de la CLAC.
Falta de establecimiento, de modo más claro y objetivo, de responsabilidades, deberes y poderes del Secretario de la CLAC, así como el proceso de su elección y reelección.	Establecimiento y revisión, de modo más objetivo, de responsabilidades, deberes y poderes del Secretario de la CLAC, proceso de elección y reelección.

50. Entre los días 23 y 24 de marzo de 2015, los miembros del Grupo Permanente se reunieron presencialmente, en la ciudad de Bogotá, Colombia, para elaborar un análisis profundizado, del tipo FODA, acerca de las fortalezas y debilidades que actualmente caracterizan la CLAC, y que deben ser tenidos en cuenta en el proceso de elaboración del plan estratégico. También hicieron un mapeo de las oportunidades y de las amenazas que podrán ser enfrentadas por la Comisión en el corto y medio plazo.

<sup>3</sup> Análisis SWOT (FODA) hecha por el Grupo Permanente e incluida en la sección abajo de este diagnóstico.

51. De acuerdo con la metodología propuesta, el Grupo primeramente hizo una “lluvia de ideas” (o un brainstorming) y, posteriormente, analizo con más detalle cada una de estas ideas. A partir de ello, el Grupo llegó a la siguiente matriz *SWOT* o FODA:

#### 4.1. Fortalezas

52. En esta “lluvia de ideas” inicial, los expertos del Grupo Permanente apuntaron como fortalezas de la CLAC que deben ser fortalecidas en el plan estratégico de la institución los siguientes aspectos:

Idea	Justificativa
<b>1. Cultura de reuniones y alto poder de convocatoria.</b>	Cultura importante para compartir informaciones en la región y establecer posiciones conjuntas.
<b>2. Característica consultiva y no vinculante de las resoluciones y decisiones.</b>	Esta naturaleza permite que las discusiones sean más completas y que se tengan en cuenta las diferentes perspectivas de los Estados. No vinculante no es lo mismo que no importante. (Posible estrategia: mecanismos de divulgación de las decisiones y de los procedimientos de la CLAC, así como de su importancia).
<b>3. Fórum de discusión de asuntos comunes de la región.</b>	Reconocimiento extra regional y poder de negociación.
<b>4. Productos cualitativos, en especial sobre temas políticos - poder político de la CLAC.</b>	
<b>5. Establecimiento de acuerdos y convenios con otras regiones y países.</b>	La CLAC facilita el establecimiento de estos acuerdos.
<b>6. Gestión política de los temas técnicos (i.e. seguridad operacional).</b>	La CLAC provee el impulso político necesario a la adopción de cuestiones técnicas por parte de los Estados.
<b>7. Promoción de la integración del marco normativo y asistencia a los Estados que aún no han internalizado las normas del sistema regional.</b>	Referencia al punto anterior.
<b>8. Respeto a los diferentes puntos de vista de la región.</b>	
<b>9. Presencia internacional de la CLAC.</b>	La participación de la CLAC en los diferentes foros internacionales permite que la postura regional sea tenida en cuenta en las discusiones.
<b>10. Capacidad de coordinar y orientar los trabajos de la CLAC.</b>	
<b>11. Carácter democrático de las decisiones de la CLAC - búsqueda de consenso.</b>	La búsqueda de consenso hace que todos los puntos de vista sean considerados durante las discusiones.
<b>12. Rol político de la CLAC.</b>	La CLAC juega un rol importante en negociaciones internacionales con la OACI y con otros organismos regionales y Estados independientes. Referencia también al punto 07 (Aportes políticos a los temas técnicos).
<b>13. Fórum de capacitación.</b>	La CLAC ofrece diversos cursos y talleres a los Estados sobre temas de la aviación.

Idea	Justificativa
14. Fórum de retroalimentación e intercambio con los grupos y foros técnicos (i.e. SRVSOP, RASG-PA, COCESNA/ACSA).	
15. La CLAC se constituye en un organismo con amplia participación de Estados y organismos extra regionales, así como de otros actores del sector (i.e. aerolíneas).	Además de los Estados, tenemos otros actores como observadores en las reuniones de la CLAC.
16. La experiencia y habilidad del actual Secretario de la CLAC.	
17. Ofrecimiento de pasantías y becas a los Estados miembros sobre la base acuerdos suscritos con otros Estados y organismos internacionales en materia de capacitación.	

## 4.2. Debilidades

53. Además de los aspectos apuntados en la sección anterior, los expertos del Grupo Permanente llegaron a las siguientes conclusiones acerca de las debilidades del actual modelo de actuación y trabajo de la CLAC:

Idea	Justificativa
1. Posición de algunos países en la Asamblea sin haber participado oportunamente en los trabajos a lo largo del bienio.	Algunos Estados no participan de las discusiones a lo largo del bienio y, por ocasión de la Asamblea, adoptan posiciones divergentes que pueden impactar el proceso de decisiones de la CLAC. (Falta de procedimiento o mecanismo para incentivar la participación constante de los Estados).
2. Falta de objetividad en las reuniones y dilación de las discusiones.	
3. Falta de continuidad de los expertos designados por los Estados a los trabajos de los grupos.	Esta falta de continuidad puede dificultar las discusiones en el ámbito de los grupos, dado que, por veces, es necesario retomar asuntos o discusiones ya concluidos, retrasando las tareas.
4. Poca cantidad de respuesta por parte de los Estados (i.e. encuestas y demandas/requerimiento de informaciones por parte de los grupos de la CLAC).	
5. Naturaleza consultiva y no vinculante de las decisiones de la CLAC <sup>4</sup> .	Esta naturaleza consultiva hace que no haya un carácter mandatorio de las decisiones.
6. Duplicidad de esfuerzos.	Por veces, no se toman en cuenta los desarrollos o avances de otros organismos o Estados en determinados temas aeronáuticos trabajados por la CLAC.

<sup>4</sup> Sobre el hecho de que esta característica es considerada, al mismo tiempo, una fortaleza y una debilidad, se debe añadir el comentario de Argentina: "Esta dicotomía conlleva a realizar un análisis respecto de lo expresado en ambas afirmaciones. Entendemos que debería resumirse en una sola. Fundamenta lo expuesto que en primer término, el carácter no vinculante, expresado como debilidad de forma tan escueta y simple, no refleja la importancia del tema, en tanto no esté asociado y expresamente dicho, cuál sería el problema que causa esta situación, por lo que, si se desea mantener el carácter como "debilidad" debería completarse. A modo de ejemplo, no resulta igual cualquier temática vinculada a la seguridad operacional, que aquella relacionada a aspectos de otra naturaleza. En segundo término expresada como fortaleza efectivamente permite discusiones más exhaustivas, para lo cual debería reformularse el procedimiento que permitiera informar las discrepancias, tal como ocurre con la OACI. Dicho así, proponemos tratar el concepto como una fortaleza, con las modificaciones que ello conlleve."

Idea	Justificativa
<b>7. Falta de coordinación con otros organismos para establecer un enfoque político de la CLAC en asuntos aeronáuticos.</b>	Hay asuntos que son tratados en otros foros regionales y que son (o no) llevados a discusión de la CLAC, sin que esté claro el enfoque más político que debe ser adoptado por los grupos de la CLAC respecto a estos asuntos aeronáuticos.
<b>8. Baja coordinación con los foros técnicos (SRVSOP, RASG-PA, etc.) respecto a los aportes necesarios por parte de la CLAC.</b>	Es necesario que haya coordinación e intercambio de informaciones con estos foros.
<b>9. Falta de claridad de las atribuciones y responsabilidades de los puntos focales en su rol de coordinador de la macrotarea.</b>	Por ejemplo, por veces, el punto focal no asume su rol de coordinador en conferencias internacionales, lo que resulta en la publicación de notas de estudios individuales, mientras se podría haber coordinado una posición común de la región.
<b>10. Falta de apoyo de los demás Estados a las actividades propuestas por el punto focal.</b>	También se puede entender como una amenaza de lo que se puede lograr con los trabajos.
<b>11. Falta de procedimiento en caso de incumplimiento de las tareas por parte del punto focal.</b>	Necesidad de desarrollar un mecanismo para que haga sustitución del punto focal con miras a garantizar el cumplimiento de la tarea.
<b>12. Falta de avances en determinadas tareas.</b>	Referencia al punto anterior.
<b>13. Falta de apoyo interno a los representantes de las autoridades nacionales.</b>	
<b>14. Tipos de las reuniones de la CLAC (duplicidad de las reuniones, a ejemplo del GEPEJTA/CE).</b>	Ocurre en los cuatro casos: grupos ad hoc, GEPEJTA, Comité Ejecutivo y Asamblea.
<b>15. Falta de coordinación y de seguimiento de la participación de los Estados a lo largo del bienio.</b>	Referencia al punto 21.
<b>16. La elección de los temas de la agenda de trabajo.</b>	Poco interés de los Estados sobre ciertos temas. Así, la elección de los temas debe tener en cuenta los asuntos considerados más importantes o prioritarios para los Estados.
<b>17. Falta de claridad con relación al concepto de integración del transporte aéreo.</b>	
<b>18. El rol de la CLAC para las aerolíneas en cuanto a la integración regional.</b>	
<b>19. Retraso en la divulgación de las notas de estudios en la página web de la CLAC.</b>	
<b>20. Falta de diferenciación clara de los conceptos de integración y liberalización.</b>	
<b>21. Definición de tendencias de mercado únicas o generales por parte de la CLAC en asuntos de transporte aéreo (por ejemplo, en el caso de liberalización de mercados).</b>	Hay casos en que los asuntos de la CLAC no tienen claras las diferentes perspectivas y políticas adoptadas por los Estados.

Idea	Justificativa
22. Falta de seguimiento de los trabajos o notas de estudios presentadas en conferencias, grupos y Asambleas de la OACI.	
23. Falta de coordinación de las autoridades aeronáuticas y sus representantes en el Consejo de la OACI sobre los asuntos trabajados por la CLAC.	
24. La falta de iniciativa de los Estados genera un alto grado de dependencia de la CLAC en la labor de la Secretaria.	
25. Demora en la respuesta de los puntos focales para la construcción de la agenda de las reuniones de la CLAC y en el envío de las notas de estudio.	
26. Falta de análisis previo de las notas de estudios por los representantes de los Estados antes de las reuniones.	
27. No está claramente especificada en la Resolución A20-11 la función de los puntos focales, en lo concerniente a preparar la documentación necesaria para discutir al interior de la CLAC los temas que serán llevados a conferencias o reuniones internacionales (Guía de Orientaciones).	
28. Falta de claridad en la definición de puntos focales y de sus actividades en las reuniones de coordinación de la CLAC durante conferencias o reuniones internacionales.	
29. Falta de claridad en los métodos de adhesión de nuevos Estados.	
30. Falta de definición en la adecuación del presupuesto a la estructura que se espera de la CLAC.	
31. Falta de claridad en la estructura de los documentos promulgados por la CLAC.	
32. Necesidad de revisión de los mecanismos de comunicación con los Estados.	Necesidad de modificar la Recomendación A17-18.
33. Falta de opinión de la totalidad de Estados respecto a los temas que se tratan en el ámbito de los grupos de la CLAC.	

### 4.3. Oportunidades

Idea
1. Necesidad de utilizar otros idiomas (inglés y portugués) en los trabajos de la región, como incentivo a la participación de otros Estados.
2. Presencia internacional de la CLAC.
3. Asistencia de la OACI (estudios y resoluciones emitidas por el Organismo).
4. Utilización de herramientas virtuales para algunas reuniones de la CLAC.
5. Elaboración de estudios económicos del transporte aéreo.
6. Coordinación con otros organismos internacionales que tratan de temas del transporte aéreo (i.e. OMC), por medio de un fórum.
7. Establecimiento de mecanismos vinculantes y no vinculantes (a ejemplo de la OACI).
8. Revisión de la Resolución A16-11.
9. Establecimiento de mecanismos de comunicación entre los Estados de la región y organismos o Estados de otras regiones.
10. Establecimiento de la CLAC como referencia en los documentos presentados por la región, dado su reconocimiento internacional.
11. Actuación conjunta de la región en los foros y conferencias internacionales.
12. Procedimiento para que las autoridades aeronáuticas instruyan a sus representantes en el Consejo de la OACI para que haya coordinación de posiciones de la CLAC.
13. Establecer mecanismos de manejo de diferencias de posiciones y de políticas.
14. Funcionarios internacionales adscritos a la Secretaría para el desarrollo de proyectos y estudios.

### 4.4. Amenazas

Idea	Justificativa
1. Falta de relación clara entre la CLAC y otros foros subregionales (ejemplo Comunidad Andina, Acuerdo de Fortaleza, Unasur) - establecimiento de límites de actuación.	Posibilidad de que estos foros no reconozcan a la CLAC como principal organismo regional en asuntos de transporte aéreo.
2. Riesgo de pérdida de representatividad en el Consejo de la OACI, así como en el cuadro de dignatarios de la OACI.	Se observa que otros Estados y regiones consideran que existe una sobre representatividad de la América Latina en el Consejo de la OACI.
3. Pérdida de motivación por parte de los Estados en cuanto al rol de la CLAC.	
4. Pérdida de influencia de la CLAC en el seno del Consejo de la OACI por la falta de competencias y experiencia de algunos representantes de los Estados de Latinoamérica	





---

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil  
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147, Edificio Real Cuatro - 3° Piso, San Isidro, Lima, Perú  
Dirección postal: Apartado 27032, Lima, PERÚ  
TEL: (51 1) 422-6905, 422-9367 FAX: (51 1) 422-8236  
Página Web: <http://clacsec.lima.icao.int> E-mail: [clacsec@icao.int](mailto:clacsec@icao.int)

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A22-7**

**CURSO SOBRE  
“IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS CON COMPORTAMIENTOS SOSPECHOSOS”**

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 XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2011-2012, la tarea relacionada al desarrollo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas” promulgado mediante Resolución A20-17; y,

CONSIDERANDO que el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la actualización de la señalada Resolución y la elaboración de una Directriz para el desarrollo del curso mencionado como modelo para aplicación por los Estados miembros.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Adoptar como Directriz el Modelo del Curso sobre “Identificación de personas con comportamientos sospechosos” para aplicación por parte de los Estados miembros, de conformidad a las ayudas de instrucción que se acompañan en formato aplicable para tal efecto, esto es: Módulos del Curso (Parte I), Manual Guía del Instructor (Parte II) y Manual de Referencia del Estudiante. (Parte III).

---

*La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-17.*



**“Curso de Identificación de Personas  
con Comportamientos Sospechosos”**

**MODULOS DEL CURSO**

**PARTE I**

## Módulo 1

“Curso de Identificación de Personas con Comportamientos Sospechosos”  
Introducción al Curso

## Administración del curso

- ▶ Modalidad de trabajo
- ▶ Horarios y Pausas
- ▶ Actividades administrativas y otros

## Administración del curso

- ▶ Asistencia y puntualidad
- ▶ Preguntas y respuestas en clase
- ▶ Evaluación al final de cada modulo

## Administración del curso

- ▶ Material de referencia y guía de estudio
- ▶ Evaluaciones y Ejercicios
- ▶ Certificado de asistencia

## Lista de módulos

1. Introducción al curso
2. Conceptos de Seguridad preventiva
3. Medidas relativas a la inspección de pasajeros y a su equipaje de mano.
4. Técnicas de vigilancia y Observación

## Lista de módulos

5. Técnicas de Detección de Conducta sospechosa
6. Método inspección de pasajeros y equipaje de mano.

## Lista de módulos

8. Ejercicios
9. Actividades de clausura

7

## Metodología de la instrucción

- ▶ Conferencias
- ▶ Discusiones
- ▶ Ejercicios

8

## Evaluaciones

- ▶ Evaluación en cada modulo
- ▶ Evaluación final
- ▶ Análisis y revisiones de los temas
- ▶ Estudio personal / lecturas necesarias

9

## Objetivos del curso

- ▶ Identificar el propósito de las medidas de seguridad para la Inspección de pasajeros y su equipaje de mano
- ▶ Reconocer la naturaleza de la amenaza contra la aviación civil

10

## Objetivos del curso

- ▶ Aplicar técnicas de detección de personas con comportamiento sospechoso
- ▶ Reconocer la importancia de la vigilancia y observación en la inspección de pasajeros/ personas y su equipaje

11

## Objetivos del curso

- ▶ Responder adecuadamente a una contingencia de seguridad ante la presencia de una persona con comportamiento sospechoso o detección artículos o elementos prohibidos o peligrosos.

12

## Objetivos del módulo

- ▶ Explicación del propósito, la estructura y la metodología del curso.
- ▶ La importancia de la participación de los alumnos.
- ▶ Presentación de cada alumno y expectativas que tiene de esta capacitación

13

Fin del Módulo 1

14

## Módulo 2 Conceptos de Seguridad preventiva

### Estructura del módulo

- Primera parte: Naturaleza de la amenaza
- Segunda parte: Contramedidas de la aviación civil

### Objetivos del módulo

- Describir la amenaza contra la seguridad de la aviación civil
- Identificar los métodos de ataque usados contra la aviación civil
- Enumerar los tipos de personas que representan una amenaza para la aviación civil

### Objetivos del módulo

- ▶ Definir los términos “amenaza”, “vulnerabilidad” y “riesgo” en el contexto de seguridad de la aviación
- ▶ Explicar las responsabilidades fundamentales de la autoridad competente del Estado
- ▶ Comprender los conceptos de las contramedidas de la industria

### Métodos de ataque

- ▶ Sabotaje en una aeronave/aeropuerto
- ▶ Actos de interferencia ilícita
- ▶ Intento de apoderamiento ilícito
- ▶ Ataques en vuelo
- ▶ Actos de ataque en instalaciones
- ▶ Actos contra la seguridad de las operaciones y ayudas para la navegación

### Amenaza

- ▶ Una intención no declarada de llevar a cabo un acto que resulte en daño, dolor o sufrimiento
- ▶ Una intención declarada de llevar a cabo un acto que resulte en daño, dolor o sufrimiento

## Evaluación de la amenaza

- ▶ Es un enfoque que usa un conjunto de estrategias o vías para determinar la verosimilitud y gravedad de una amenaza y la probabilidad de que se lleve a cabo
- ▶ La evaluación de la amenaza proporcionará la base para la planificación de seguridad y las medidas que han de aplicarse

7

## Vulnerabilidad

- ▶ En el contexto de la seguridad de la aviación
  - Características de un objetivo que podrían explotarse en un ataque; o la facilidad con la que el objetivo podría ser atacado

8

## Evaluación de la vulnerabilidad

- ▶ Proceso de identificar, cuantificar y establecer la prioridad (o el grado) de las vulnerabilidades de un sistema

9

## Riesgo

- ▶ Probabilidad de que una acción o actividad determinada conduzca a una pérdida

10

## Riesgo

- ▶ En el contexto de seguridad de la aviación
  - Probabilidad que se lleve a cabo con éxito un acto de interferencia ilícita contra un objetivo específico

RIESGO = AMENAZA X VULNERABILIDAD

11

## Evaluación del riesgo

- ▶ La serie de procesos con que se evalúan amenazas identificadas y las vulnerabilidades para determinar la probabilidad de una ocurrencia y asigna la prioridad a cada una

12

## Evaluación del riesgo

- ▶ Incluye las evaluaciones de lo siguiente:
  - amenaza
  - vulnerabilidades
  - probabilidad
  - naturaleza crítica (consecuencia)

13

## Posibles Grupos de Amenaza

- ▶ Terroristas
- ▶ Empleados (desafectados y aquellos con motivos criminales)
- ▶ Delincuentes
- ▶ Personas con perturbaciones mentales
- ▶ Refugiados
- ▶ Otros gobiernos



14

## ¿Por qué perpetrar un ataque contra la aviación civil?

- ▶ El impacto a los gobiernos, las organizaciones internacionales y compañías transportadoras afectado
- ▶ La publicidad generada por los medios de comunicación para su causa
- ▶ Riesgo mínimo de captura



15

## Motivación para los terroristas

- ▶ Los transportistas aéreos son frecuentemente transportistas "de bandera"
- ▶ Llamar la atención mundial y atraer publicidad para su causa
- ▶ Dirigir el ataque a personas específicas en una aeronave
- ▶ Suscitar el terror en el público en general
- ▶ Conseguir la liberación de prisioneros
- ▶ Desacreditar a los Gobiernos

16

## Características de los terroristas

- ▶ Operan en grupos pequeños o redes complejas
- ▶ Generalmente son gente entrenada
- ▶ Cuentan con recursos
- ▶ Sus fines son políticos, religiosos, y específicos, entre otros.

17

## Características de los criminales

- ▶ Ganancia monetaria
- ▶ Extorsión
- ▶ Difícil de clasificar
- ▶ Impredecibles

18

## Contramedidas de la aviación civil

- ▶ Legislativas
- ▶ Técnicas
- ▶ Físicas

19

## Contramedidas Legales

- ▶ Convenio de Tokio, 1963
- ▶ Convenio de la Haya, 1970
- ▶ Convenio de Montreal, 1971
- ▶ Protocolo complementario del Convenio de Montreal, 1988
- ▶ Convenio sobre la marcación de explosivos, 1991
- ▶ Convenio de Beijing, 2010
- ▶ Protocolo de Beijing, 2010

20

## Contramedidas técnicas

- ▶ Existen 19 Anexos al Convenio sobre aviación civil internacional
- ▶ Normas y Métodos recomendados internacionales

21

## Congrmedidas técnicas

- Anexo 17, Seguridad Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- Anexo 18, Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.
- Anexo 9, Facilitación

22

## Contramedidas técnicas

Una **Norma** se define de la siguiente manera:

*“Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera **necesaria** para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes.”*

23

## Contramedidas técnicas

Un **Método recomendado** se define de la siguiente manera:

*“Toda especificación de características físicas, configuración, material, de estándares, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera **conveniente** por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.”*

24

## Norma 2.1.1 del Anexo 17

*“Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.”*

25

## Responsabilidades del Estado

La Norma 3.1.1 del Anexo 17 establece lo siguiente:

*“Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.”*

26

## Responsabilidades del Estado

La Norma 3.1.3 del Anexo 17 establece lo siguiente:

*“Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio, y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgo de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes.”*

27

## Responsabilidades del Estado

▶ La Norma 3.4.3 del Anexo 17 establece lo siguiente:

▶ *“Cada Estado contratante asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de Certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación”.*

28

## Contra medidas Física

- ▶ Inspección de pasajeros
- ▶ Inspección del equipaje de mano
- ▶ Inspección de equipaje de bodega, carga, correo, suministros, COMAT y COMAIL
- ▶ Inspección a través de equipos de seguridad
- ▶ Inspección por medio de equipos de rayos X
- ▶ Vigilancia en la zona pública

29

## Contra medidas físicas

- ▶ Control de acceso a las zonas de seguridad restringida (personas/vehículos)
- ▶ Inspección de la tripulación y personal de tierra
- ▶ Protección de la aeronave
- ▶ Protección del aeropuerto y las instalaciones de navegación aérea

30

### Responsabilidades de la autoridad competente

- ▶ Efectuar actividades de control, tales como auditorías, inspecciones, pruebas, estudios e investigaciones de seguridad.
- ▶ Mejorar la seguridad de la aviación por medio de la elaboración y distribución de prácticas y procedimientos operacionales y administrativos progresivos

31

### Responsabilidades de la autoridad competente

- ▶ Elaborar, aplicar y mantener actualizado el PNSAC
- ▶ Definir y asignar tareas, coordinar actividades entre los distintos departamentos, agencias y otras organizaciones del Estado, aeropuerto y explotadores aéreos y cualquier otra entidad implicada en los diversos aspectos del PNSAC

32

### Resumen del módulo

- ▶ Describir la amenaza contra la seguridad de la aviación civil
- ▶ Identificar los métodos de ataque usados contra la aviación civil
- ▶ Enumerar los tipos de personas que representan una amenaza para la aviación civil

33

### Resumen del módulo

- ▶ Definir los términos “amenaza”, “vulnerabilidad” y “riesgo” en el contexto de seguridad de la aviación
- ▶ Explicar las responsabilidades fundamentales de la autoridad competente del Estado
- ▶ Comprender los conceptos de las contramedidas de la industria

34

Fin del Módulo 2

35

## Módulo 3

### Medidas relativas a la Inspección de Pasajeros y a su Equipaje de mano.

#### Objetivos del módulo

- ▶ Explicar los conceptos de inspecciones de pasajeros y su equipaje de mano, identificar los distintos métodos y valorar su importancia
- ▶ Describir los diferentes diseños y configuraciones de los puntos de control de seguridad
- ▶ Explicar la dotación y funciones del personal en los puntos de inspección

2

#### Objetivos del módulo

- ▶ Analizar la necesidad del equilibrio que debe existir entre seguridad y facilitación y valorar su importancia
- ▶ Identificar los equipos de apoyo a la inspección de pasajeros y su equipaje de mano; y valorar su eficacia y eficiencia

3

#### Definición de “Inspección”

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

4

#### Norma 4.1.1 del Anexo 17

*“Cada Estado contratante adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.”*

5

#### Norma 4.4.1 del Anexo 17

*“ 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.”*

6

## Mantenimiento de la seguridad

- ▶ Instrucción y certificación del personal
- ▶ Uso de equipos de seguridad
- ▶ Procedimientos de Inspección

7

## Instalaciones para Inspección de Personas

Se debe considerar en el diseño:

- ▶ Condiciones de infraestructura adecuadas para los equipos, y el desarrollo de las tareas del personal y el desplazamiento de pasajeros
- ▶ Protección visual del punto de inspección
- ▶ Letreros informativos al pasajero
- ▶ Ordenador de filas
- ▶ Equipamiento básico para inspección
- ▶ Oficina de atención al usuario
- ▶ Sala de inspección privada

8

## Emplazamiento de los Puestos de Inspección de pasajeros

- ▶ **Inspección descentralizada o en la puerta de embarque:** para atender una o dos puertas de embarque.
- ▶ **Inspección semicentralizada o en el recinto del Aeropuerto:** Para atender varias puertas de embarque.
- ▶ **Inspección centralizada:** Se trata de un solo puesto de inspección en el aeropuerto.

9

## Facilitación

Categorías de pasajeros que podrían utilizar el punto de inspección del Personal del Aeropuerto

- ▶ Pasajeros que necesitan asistencia (Discapacitados).
- ▶ Pasajeros registrados con un programa biométrico.
- ▶ Pasajeros de último momento
- ▶ Menores no acompañados.

10

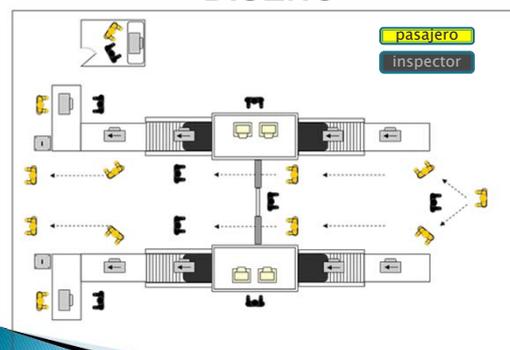
## Diseños de los Puntos de inspección

El concepto del diseño de los puntos de inspección de pasajeros debería ser igual al de inspección del equipaje de bodega.

- ▶ Nivel 1 con detectores de metal de pórtico y equipos de rayos X convencionales.
- ▶ Nivel 2 con detectores avanzados de metal, explosivos y sustancia peligrosas y equipos de Rayos X tecnología avanzada .
- ▶ Nivel 3 con una inspección manual completo.

11

## DISEÑO



12

## Seguridad y Facilitación

Para mayor comodidad y facilitación de los pasajeros, el puesto de Inspección debería cumplir con algunos requisitos tales como:

- ▶ Ser amplio, con espacio para el desplazamiento cómodo de los pasajeros.
- ▶ Disponer de ordenadores de flujo.
- ▶ Acceso para discapacitados (Sillas de rueda).
- ▶ Extensiones con rodillos antes y después del Equipo de rayos X.
- ▶ Letreros informativos en dos o mas idiomas.

13

## Equipamiento del Punto de Inspección de Pasajeros y Equipaje de Mano

### Equipamiento Básico:

- ▶ Equipo de Rayos X túnel 60x40 cm.
- ▶ Detector de metal de pórtico.
- ▶ Detector de metal manual.
- ▶ Equipo detector de Trazas.
- ▶ Mesón de inspección de equipaje.
- ▶ Cámaras CCTV, con micrófonos ambientales.
- ▶ Comunicación con la Policía.



14

## Dotación de Personal y Funciones

Personal con las competencias e instrucción requeridas, y certificado de acuerdo a los requisitos del PNSAC

Contar con personal masculino y femenino, especialmente para la revisión separada, la que debe ser según el género.

15

## Dotación de Personal y Funciones

- ▶ **Supervisor:** Responsable de la gestión del puesto, procedimientos, toma decisiones. Participa en la evaluación de riesgo, instruye y orienta a su personal, se encarga de la rotación de puestos, atiende a los usuarios, coordina con organismos de apoyo.

16

## Dotación de Personal y Funciones

- ▶ **Verificador de Tarjeta de Embarque y Ordenador de Flujo:** Su misión es fundamental. Evalúa el riesgo de acuerdo a la comportamiento del pasajero. Con la observación puede determinar a quiénes se les somete a una inspección más acuciosa. Debe dirigir al pasajero, proporcionarle información o instruirlo, antes de pasar por el punto de inspección.

17

## Dotación de Personal y Funciones

- ▶ **Operador de Máquinas de Rayos X:** Responsable de analizar e interpretar las imágenes que presenta el o los monitores, detecta las posibles amenazas en los equipajes de mano a través de la identificación de artículos, sustancias peligrosas o elementos prohibidos, informa sobre el registro manual, indica el lugar o la utilización del detector de trazas.

18

## Dotación de Personal y Funciones

- ▶ **Operador del Detector de Metal Manual:**  
Se ubica después del detector de metal de pórtico, inspecciona a los pasajeros que activan la alarma del detector, a los que son sometidos a una inspección aleatoria o aquellos, que de acuerdo al análisis de conducta, es necesario descartar como amenaza.

19

## Dotación de Personal y Funciones

- ▶ **Encargado de la inspección manual del equipaje:** Responsable de tomar el equipaje que es alertado por el operador de Equipo de Rayos X y someterlo revisión física en busca del artículo, elemento o sustancia peligrosa o prohibida que transporta.

20

## Dotación de Personal y Funciones

- ▶ **Encargado de la inspección privada:** Responsable de las revisiones especiales de pasajeros en una dependencia separada y con registro físico cuando hay sospecha o se trata de personas con discapacidades o prótesis.

21

## Dotación de Personal y Funciones

- ▶ **Operador de Equipo Detector de Trazas:** Responsable de inspeccionar el equipaje o al pasajero mediante el empleo de un EDT. Esta inspección se debe efectuar como resultado de una sospecha o en forma aleatoria a un porcentaje de pasajeros y su equipaje.

22

## Resumen del módulo

- ▶ Explicar los conceptos de inspecciones de pasajeros y su equipaje de mano, identificar los distintos métodos y valorar su importancia
- ▶ Describir los diferentes diseños y configuraciones de los puntos de control de seguridad
- ▶ Explicar la dotación y funciones del personal en los puntos de inspección

23

## Resumen del módulo

- ▶ Analizar la necesidad del equilibrio que debe existir entre seguridad y facilitación y valorar su importancia
- ▶ Identificar los equipos de apoyo a la inspección de pasajeros y su equipaje de mano; y valorar su eficacia y eficiencia

24

**Fin del Módulo 3**

25

## Módulo 4 Técnicas de Vigilancia y Observación

1

### Objetivos del módulo

- ▶ Comprender el concepto de vigilancia en seguridad aeroportuaria
- ▶ Identificar el propósito y características de la vigilancia en la inspección de pasajeros.
- ▶ Identificar el propósito y conceptos de la observación.

2

### Objetivos del módulo

- ▶ Identificar técnicas, características y medios que utiliza la observación.
- ▶ Describir las técnicas para la ejecución de ejercicios prácticos

3

### Vigilancia

#### Definición:

Es una actividad mediante el cual se mantiene en observación a una zona determinada, las personas, medios y su entorno.



4

### Vigilancia

#### Vigilar:

Seguir mediante la observación, intencionalmente, el comportamiento de alguien o de algo.



5

### Vigilancia

#### Propósito:

- ▶ Mantener bajo control visual un área determinada, para detectar comportamientos sospechosos de pasajeros o usuarios, a fin de prevenir la comisión de actos de interferencia ilícita.

6

## Vigilancia

### Características:

- ▶ Controladora: Observa, analiza y verifica ciertos actos y acciones.
- ▶ Asesora: Aporta información y contribuye al logro de un objetivo en la investigación.



7

## Vigilancia

### Características:

- ▶ Disuasiva: Mitiga las intenciones para la comisión de actos de interferencia ilícita
- ▶ Específica: Se realiza por una situación u objetivo determinado. Si se efectúa en forma eficaz, entrega información exacta y fidedigna de personas o hechos

8

## Vigilancia

### Características:

- ▶ Dinámica: Permite actuar inmediatamente ante la presencia de una situación sospechosa.
- ▶ Flexible: Se adapta a diferentes situaciones y condiciones de trabajo.

9

## Vigilancia

### Condiciones:

- ▶ Requiere de Tiempo: Necesita de tiempo para controlar y dominar el área a vigilar.
- ▶ Requiere de Entrenamiento: Personal bien entrenado y motivado el resultado de la vigilancia es más eficaz.

10

## Vigilancia

### Tipos:

- ▶ Vigilancia Discreta: Es la que se realiza de tal manera que la persona no se percata de que está siendo vigilada.
- ▶ Vigilancia Abierta: Es la que se realiza de manera que las personas vean la presencia de personal de seguridad.

11

## Vigilancia

- ▶ Vigilancia a través de CCTV: Es la que se realiza mediante el empleo de cámaras de Circuito Cerrado de Televisión y es monitoreado desde un Centro de Control.



12

## Vigilancia

**Factores negativos que influyen en la labor del personal que realiza la vigilancia:**

- ▶ La rutina: Se pierde el interés. Se transforma en repetitiva y poco a poco no produce el efecto deseado.
- ▶ La confianza: Que nunca suceda nada genera pérdida de interés. Creer que se tiene todo controlado induce a fallar ante lo impredecible.

13

## Vigilancia

**Factores negativos que influyen en la labor del personal que realiza vigilancia:**

- ▶ La falta de instrucción y procedimientos normalizados: genera improvisación
- ▶ El cansancio: Periodos prolongados en el mismo puesto de trabajo genera fatiga
- ▶ La carencia de motivación: Produce desinterés por el trabajo y disminuye la capacidad de detección.

14

## Vigilancia

**Factores negativos que influyen en la labor del personal que realiza vigilancia:**

- ▶ El funcionamiento inadecuado de los equipos
- ▶ Falta de ergonomía en el puesto de trabajo (obras en ejecución, entre otros)

15

## Observación

**Definición:**

La observación es aquella actividad que se realiza a través de los sentidos en forma consciente para lograr conocimiento de un medio ambiente, personas y/o situaciones determinadas.

Mirar con atención y recato, atisbar.



16

## Observación

**Propósito:**

- ▶ Identificar conductas de personas y características de cosas.
- ▶ Analizar objetos y/o situaciones para deducir en forma lógica.
- ▶ Relacionar e interpretar, ruidos, colores olores y situaciones para la toma de decisiones.

17

## Observación

**Concepto:**

- ▶ El ser humano en la vida diaria comúnmente mira, pero no ve.
- ▶ En general, se recibe y comprende sólo lo que interesa o lo que se puede entender con un mínimo de esfuerzo.



18

## Observación

### Concepto:

- ▶ La habilidad de observar es esencial para una buena detección de comportamiento sospechoso
- ▶ Es una destreza que dependerá de la capacidad innata, experiencia y adiestramiento que se desarrolle o adquiera.

19

## Ejercicio N° 1



20

## Observación

### Técnicas:

- ▶ Atención: Es el proceso que nos lleva a la presencia de un hecho, este factor lleva a concretar los sentidos, sea esto al ver o escuchar algo.
- ▶ La atención puede ser voluntaria, involuntaria o habitual.
- ▶ En la atención influye el tamaño del objeto, el cambio de situación, el interés por el tema, la condiciones orgánicas, la sugestión

21

## Observación

### Técnicas:

- ▶ Percepción: Inmediatamente después que la atención ha sido atraída hacia un hecho, la mente funciona para intentar reconocer ese hecho. La percepción es un proceso activo que utiliza información para sugerir y poner a prueba hipótesis que afectan a la relación de los individuos con su entorno.



22

## Observación

### Técnicas:

- ▶ Experiencia: Este aspecto es el que permitirá, en algunos casos con un mínimo de atención, percibir y observar más detalles, como también, facilitar la captación de una serie de actitudes que para una persona sin experiencia le son difíciles de identificar.

23

## Ejercicio N° 2



24

## Observación

### Técnicas :

- ▶ Hacer un fotografía mental de lo percibido.
- ▶ Detectar a través de los sentidos.
- ▶ Utilizar la intuición que es la respuesta emocional ante el estímulo presentado.

25

## Observación

### Características:

- ▶ Sirve de apoyo: la información obtenida de la observación servirá para aclarar hechos o situaciones
- ▶ Dependiente: esto deriva de la atención y concentración aplicada en la observación.

26

## Observación

### Características:

- ▶ Es un registro: Llevada a un informe de detalle de la situación ocurrida quedará un registro de lo sucedido.
- ▶ Es una alerta: Si detecta alguna situación o actitud sospechosa permite anticiparse a lo hechos.

27

## Observación

### Medios:

- ▶ Vista: Es considerado el sentido más preciso, por lo tanto, la vista debe utilizarse concentrando su atención en aquellos detalles o rasgos particulares más representativos, de una persona, objeto o hecho.



28

## Observación

### Medios:

- ▶ Oído: Es un sentido objetivo que ayuda en la percepción, pero tiene un alto grado de subjetividad, ya que es muy difícil determinar dirección y distancia de un sonido.



29

## Observación

### Medios:

- ▶ Tacto: Este sentido en la mayoría de las personas está escasamente desarrollado y debe ser considerado como un medio limitado y dudoso.



30

## Observación

### Medios:

- ▶ Olfato: La sugestión ejerce una fuerte influencia en la percepción de un olor, ya que es posible sentir la sensación del olor sin la presencia de él, no es un medio confiable.



31

## Observación

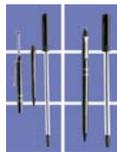
### Medios:

- ▶ Gusto: El gusto es individual y la sensación objetiva es reemplazada por la concepción del gusto que experimenta o ha experimentado una persona, es un medio, pero no digno de confianza.



32

## Ejercicio N° 3



34

## Observación

### Descripción de una personas

- |                      |                |
|----------------------|----------------|
| ▶ Sexo               | Tipo Vestuario |
| ▶ Estatura           | Anillos, Joyas |
| ▶ Edad estimada      | Tipo Zapatos   |
| ▶ Contextura         | Cartera        |
| ▶ Color de Piel      | Maletín        |
| ▶ Color de Pelo      | Computador     |
| ▶ Color de Ojos      |                |
| ▶ Señas particulares |                |

34

## Observación

### Tipos de memoria

La observación es parte fundamental del proceso de la memoria.

- ▶ Memoria Visual: retiene detalles relacionado con formas, colores, personas, etc.
- ▶ Memoria Auditiva: registra lo que oye.
- ▶ Memoria Motora: registra gestos o movimiento físicos.

35

## Observación

### Conclusión

La observación es una actividad permanente en la inspección de pasajeros. La capacidad de detección de conductas sospechosas depende del interés, de la intuición y motivación del personal de seguridad.

36

## Resumen del módulo

- ▶ Comprender el concepto de vigilancia en seguridad aeroportuaria
- ▶ Identificar el propósito y características de la vigilancia en la inspección de pasajeros.
- ▶ Identificar el propósito y conceptos de la observación.

37

## Resumen del módulo

- ▶ Identificar técnicas, características y medios que utiliza la observación.
- ▶ Describir las técnicas para la ejecución de ejercicios prácticos

38

Fin del Módulo 4

39

## Ejercicio de la evaluación



40

## Módulo 5

### Técnicas de Identificación de personas con comportamientos Sospechosos

1

### Objetivos del módulo

- ▶ Explicar las diferencias entre los tipos de pasajeros
- ▶ Describir las técnicas para identificar el comportamiento sospechoso de personas en el ámbito aeroportuario
- ▶ Describir el comportamiento de un pasajero de acuerdo a su actitud y comportamiento.

2

### Objetivos del módulo

- ▶ Identificar las intenciones de un pasajero por su comportamiento y gestos.
- ▶ Identificar la importancia de la entrevista y las manifestaciones no controladas por parte de un pasajero.
- ▶ Describir las señales de la mentira en las respuesta y conducta de un pasajero.

3

### Tipos de Pasajeros

- ▶ **Pasajero frecuente:** Es aquel pasajero que está familiarizado con los procedimientos de seguridad aeroportuaria, y esto permite que la revisión sea más ágil, sin embargo, este usuario es más exigente, conoce las capacidades y debilidad del sistema de inspección.

4

### Tipos de Pasajeros

- ▶ **Pasajero ocasional:** Es aquel que debemos orientar en el momento de inspeccionarlo y podría hacer el más lento, se puede mostrar mas nervioso, especialmente, en el procedimiento de inspección.

5

### Tipos de Pasajeros

#### **Pasajeros especiales:**

- ▶ Pasajeros con prótesis, en silla de ruedas o elementos de apoyo.
- ▶ Pasajeros inmovilizado parcialmente con yeso o férula
- ▶ Pasajero Deportado
- ▶ Pasajero no Admisible
- ▶ Pasajero Detenido (con custodia o escolta)
- ▶ Pasajero Perturbador
- ▶ Pasajero de último momento

6

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Concepto:

La observación adquiere relevancia en la identificación de comportamientos sospechosos de personas y/o pasajeros

7

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Técnicas de detección:

Observar a las personas fijarse en los detalles  
 La mirada  
 La expresión facial  
 La sonrisa  
 La postura  
 Los gestos  
 Los movimientos  
 Las emociones

8

## Identificación de comportamientos sospechosos

### La mirada:

- ▶ Refleja Actitudes.
- ▶ Expresa Emociones.
- ▶ Transmite Emociones.



9

## Ejercicio N ° 4



## Identificación de comportamientos sospechosos

### La mirada:

Existen diferencias culturales respecto del uso de las miradas, sin embargo, hay que observar algunos aspectos del pasajero:

- ▶ Evita contacto ocular/baja la vista.
- ▶ Mirada errática.
- ▶ Ojos inquietos.
- ▶ Parpadeo excesivo.



11

## Identificación de comportamientos sospechosos

### La Expresión facial:

- ▶ Alegría
- ▶ Sorpresa
- ▶ Tristeza
- ▶ Miedo
- ▶ Ira
- ▶ Desprecio



12

## Ejercicio N° 5



## Identificación de comportamientos sospechosos

### La Expresión facial:

Hay que observar algunos detalles que pueden indicarnos algún comportamiento sospechoso en el pasajero:

- ▶ Enrojece.
- ▶ Se pone blanco/palidece (es más peligroso).
- ▶ Tiembla claramente.
- ▶ Hace muecas en forma constante.



## Identificación de comportamientos sospechosos

### La sonrisa:

- ▶ Animar
- ▶ Pacificar
- ▶ Placer
- ▶ Actitud amigable
- ▶ Alegría



## Identificación de comportamientos sospechosos

### La sonrisa:

En la observación detallada la sonrisa puede reflejar otros aspectos del pasajero:

- ▶ Conducta nerviosa.
- ▶ Actitud irónica.
- ▶ Intención burlesca.
- ▶ Demostrar supuesta inocencia.

## Identificación de comportamientos sospechosos

### La postura:

- ▶ Acercamiento (Atención o aceptación)
- ▶ Retirada (Rechazo o desprecio)
- ▶ Expansión (Arrogancia o ira)
- ▶ Contracción (Sumisión o tristeza)
- ▶ Intimidación (Atemorizar o inhibir)

## Identificación de comportamientos sospechosos

### La postura:

Una observación detallada del pasajero la postura de este nos dará señales de su comportamiento:

- ▶ No puede tener los pies quietos (ansiedad)
- ▶ Actitud inquieta (cambio de peso de un pie a otro)
- ▶ Cruza los brazos sobre el pecho (construcción de una barrera)

## Identificación de comportamientos sospechosos

### La distancia:

- ▶ Proximidad: Atemorizador o no entiende.
- ▶ Distanciamiento: Temor o rechazo.
- ▶ Contacto físico directo: Señal de cercanía interpersonal o demarca dominio emocional sobre el otro.



19

## Identificación de comportamientos sospechosos

### La distancia

Al momento de entrevistar al pasajero es fundamental mantener una distancia, prudente:

- ▶ Evita acciones de agresividad.
- ▶ Delimita el espacio personal.
- ▶ Evita la familiaridad.
- ▶ Evita interpretación de confianza

20

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Medios (canales)de comunicación

- ▶ El Lenguaje
- ▶ Los Gestos

21

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Los Gestos

- ▶ Delatan estados de ánimo, emociones y sensaciones del pasajero.
- ▶ Participa el cuerpo, manos, cabeza y pies.



22

## Ejercicio Nº 6



## Identificación de comportamientos sospechosos

### Los gestos

En la observación de un pasajero los gestos es lo que más aporta antecedentes de potenciales comportamientos sospechosos:

- ▶ Se frota o toca la nariz reiteradamente.
- ▶ Se alisa, se retuerce o cuida el bigote.
- ▶ Se tira las orejas en señal de molestia.
- ▶ Se cubre los oídos.
- ▶ Se peina o alisa el pelo como reflejo nervioso.

24

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Los gestos

- ▶ Manos nerviosas/nerviosismo general.
- ▶ Juega con las uñas de los dedos.
- ▶ Juega con las joyas.
- ▶ No puede dejar de mover los brazos.

25

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Para tener en cuenta



26

## Identificación de comportamientos sospechosos

### La actitud

Es un comportamiento aprendido para responder (*pensar, sentir y actuar*) ante una situación en una forma positiva o negativa.



27

## Identificación de comportamientos sospechosos

### La actitud

- ▶ La actitud es aprendida.
- ▶ La actitud puede tener un objetivo.
- ▶ Las actitud puede estar direccionada.
- ▶ La actitud puede predecir una conducta.



28

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Entrevista:

Encuentro establecido entre un inspector y un pasajero con en el punto de inspección, que se realizará con el propósito de recabar la mayor cantidad posible de antecedentes e información acerca de una situación de seguridad.

29

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Entrevistador:

Deberá actuar en todo momento con imparcialidad, profesionalismo, sin discriminar a la persona en razón de su condición social, cultural o económica; de sus creencias religiosas, ideas políticas, por los cargos o rangos que pudiera detentar en la sociedad.

30

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Entrevistados:

**Ilustradores:** Ilustran el lenguaje verbal, son bastante conscientes, y obedecen a criterios culturales (indican forma, tamaño, enfatizan...)



31

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Entrevistados:

**Adaptadores:** Actos automáticos destinados a manejar situaciones de necesidad corporal, emocional y relacional, son semiconscientes.



32

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Entrevistados:

**Auto Adaptadores:** Son aquellos que en su movimientos implican la manipulación de distintas partes del cuerpo: rascarse la cabeza, frotar las manos, tomarse el mentón



33

## Identificación de comportamientos sospechosos

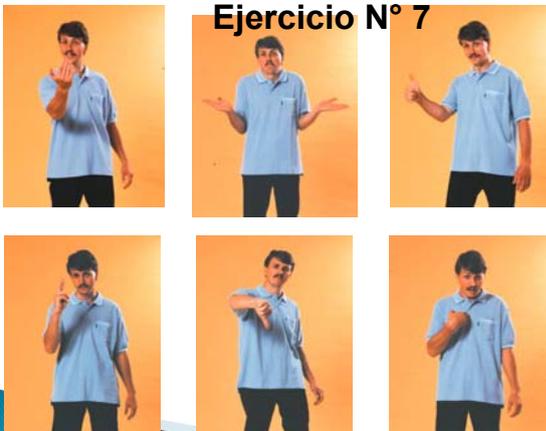
### La mentira:

La mentira es una herramienta que usan las personas por diferentes motivos

- ▶ Una persona sincera sonará "congruente".
- ▶ El manejo de los tiempos al responder una pregunta,
- ▶ Las expresiones, los gestos y las acciones no concuerdan
- ▶ Las emociones no siempre se demuestran durante una mentira

34

## Ejercicio N° 7



## Identificación de comportamientos sospechosos

### Manifestaciones físicas no controladas:

- ▶ El flujo de transpiración.
- ▶ El sonrojo o la palidez de la piel.
- ▶ La aceleración o decrecimiento del pulso, que se puede percibir con la aparición de venas en el área de la cabeza, el cuello y la garganta;

36

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Manifestaciones físicas no controladas:

- ▶ La resequedad de la lengua y de la boca, que a su vez produce un mal aliento.
- ▶ La salivación excesiva.
- ▶ Los cambios del ritmo de la respiración (en algunos casos éste decrece o simplemente se vuelve irregular).

37

## Identificación de comportamientos sospechosos

### Los prejuicios:

**Prejuicio:** es un sentimiento, favorable o desfavorable, respecto a una persona o, grupos particulares.



38

## Resumen del módulo

- ▶ Explicar las diferencias entre los tipos de pasajeros
- ▶ Describir las técnicas para identificar el comportamiento sospechoso de personas en el ámbito aeroportuario
- ▶ Describir el comportamiento de un pasajero de acuerdo a su actitud y comportamiento.

39

## Resumen del módulo

- ▶ Identificar las intenciones de un pasajero por su comportamiento y gestos.
- ▶ Identificar la importancia de la entrevista y las manifestaciones no controladas por parte de un pasajero.
- ▶ Describir las señales de la mentira en las respuesta y conducta de un pasajero.

40

## Fin del Módulo 5

41

## Módulo 6

### Métodos de inspección de personas y sus pertenencias

1

## Objetivos del módulo

- ▶ Comprender la importancia de la aplicación un procedimiento acucioso en la inspección de personas y sus pertenencias
- ▶ Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta.

2

## Resumen del módulo

- ▶ Identificar objetos peligroso ocultos en el equipaje de mano.
- ▶ Identificar la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección.
- ▶ Describir los elementos que conforman un artefacto explosivo improvisado.

3

## Detectores de metales

### Detección de metal (detector tipo pórtico)

- ▶ Alto índice de “falsa alarma”.
- ▶ Pueden tener áreas sin detección.
- ▶ Se pueden inducir con el piso o pilares metálicos

4

## Detectores de metales

### Detección de metal (detector manual)

- ▶ Alto índice de “falsa alarma”.
- ▶ Se activan con artículos metálicos pequeños

5

## Inspección con detector Manual

- ▶ Debe pasar a no más de 1 pulgada (2,5 cm) de distancia de la superficie del cuerpo.
- ▶ Se debe utilizar la mayoría de sentidos.
- ▶ Resolución a activación de alarmas

6

## Inspección manual de Pasajeros

- ▶ Revisión separada por razones de seguridad o casos especiales.
- ▶ Riesgo de agresión.
- ▶ Necesita personal bien entrenado.
- ▶ Debe respetarse el género.
- ▶ Con supervisión si es necesario.

7

## Inspección manual de pasajeros

- ▶ Un inspección manual de la indumentaria exterior: parte posterior, cuello, solapas, hombros, bolsillos (externamente e internamente) y brazos.
- ▶ Un inspección manual de cinturones y sus hebillas.

8

## Inspección manual de pasajeros

- ▶ Un inspección manual de zapatos y botas, prestando particular atención a tacones altos y zapatos elevados, de ser necesario utilizar un detector manual de metales o mediante detector de trazas.
- ▶ Observación completa para detectar protuberancias o bultos sospechosos que deban examinarse más a fondo.

9

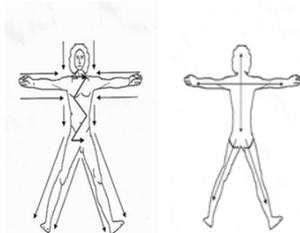
## Inspección manual de pasajeros

- ▶ Ciertas partes del cuerpo, especialmente axilas, pecho, entre piernas, zonas de la cintura, partes del cuerpo cubiertas con elementos médicos, prótesis, inmovilizadores (yeso, vendas, botas ortopédicas), tobillos y calzado.

10

## Inspección manual

- ▶ Sistemático.
- ▶ Exhaustivo.



11

## Inspección manual de equipaje

- ▶ Verificar que el equipaje corresponda al pasajero y ubicarlo en la mesa de inspección
- ▶ Abrir los bultos y equipaje de mano que generen sospechas o someterlos a una nueva inspección de Rayos X o al detector de trazas.
- ▶ No devolver el equipaje al pasajero, hasta que haya sido registrado manualmente.

12

### Objetos ocultos

Faja con explosivos



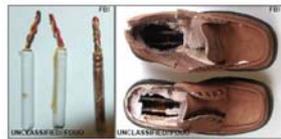
13

### Objetos ocultos

► Pasajero a bordo del vuelo 253 de Northwest Airlines intentó detonar material explosivo.



14



Calzado con explosivos



15

### Objetos ocultos

Peines para el cabello



16

### Objetos ocultos

Arma de fuego en un envase de cigarrillos



17

### Objetos ocultos



18

### Inspección por medio de rayos X

- ▶ Mayor certeza.
- ▶ Mas expedito.
- ▶ No invasivo.
- ▶ Detección de explosivos u objetos prohibidos

19

### Inspección por medio de rayos X

- ▶ Tecnología conocida.
- ▶ Materiales orgánicos e inorgánicos
- ▶ Se puede detectar detonadores

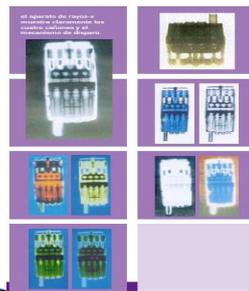
20

### Inspección por medio de rayos X

- ▶ Requiere personal que cumpla con los requisitos establecidos por la autoridad competente
- ▶ Los artículos complejos son difíciles de interpretar (Explosivos líquidos).
- ▶ No más de 20 minutos en monitor.

21

### Objetos ocultos



Arma de fuego  
teléfono celular

22

### Objetos ocultos

#### Explosivos Líquidos



23

### Objetos ocultos



24

## Equipos detectores de trazas de explosivos

Equipo detector de trazas explosivos



25

## Equipos detectores de trazas de explosivos

- ▶ Detectan partículas de explosivos.
- ▶ La mayoría de las unidades son portátiles.
- ▶ Hay equipos manuales y son olfateadores y otras actúan con trampas.
- ▶ Puede tener un alto índice de falso positivo.

26

## Equipos detectores de explosivos

- ▶ No detectan todos los explosivos.
- ▶ Dado a los costos no se encuentran disponibles en todos los aeropuertos.
- ▶ Se requiere personal capacitado para operar el equipo.

27

## Equipos detectores de trazas de explosivos

- ▶ Necesitan calibración y mantenimiento frecuentes.
- ▶ Requieren un tiempo de prueba.
- ▶ Requieren técnicas de prueba.

28

## Detección de Artefacto Explosivo Improvisado

- ▶ No tocarlo.
- ▶ Alertar a la policía.
- ▶ Desalojar el punto de inspeccion.
- ▶ Avisar al supervisor y a la gerencia de seguridad.

29

## Artefacto explosivo improvisado



### Artefacto explosivo improvisado



### Explosivos

- ▶ Militar
- ▶ Comercial
- ▶ Improvisados
- ▶ Combinación



32

### Características de los Explosivos Plásticos

- ▶ Maleables.
- ▶ Variedad de colores.
- ▶ Fáciles de pintar.
- ▶ Posible olor a plástico.



33

### Detonadores eléctricos

- ▶ Tubo de aluminio o cobre.
- ▶ Aproximadamente 6 mm de diámetro.
- ▶ 2.5 - 15 cm de largo.
- ▶ Contiene un explosivo de iniciación.
- ▶ Cables aislados con plástico en un extremo.



34

### Detonadores no eléctricos

- ▶ Se parecen a los detonadores eléctricos

PERO

- ▶ No tienen cables eléctricos
- ▶ Un extremo del tubo se encuentra abierto para acoger el fusible de seguridad.



35

### Mecanismos de activación

- ▶ Contadores digitales
- ▶ Controles remoto
- ▶ Relojes
- ▶ Teléfonos celulares



## Fuentes de poder

- ▶ Baterías Tamaño C,D
- ▶ Baterías AA
- ▶ Baterías AAA
- ▶ Batería de 9 Volt
- ▶ Batería Plana Polaroid
- ▶ Batería tipo Moneda de Litio



## Tener presente en la inspeccion de pasajeros

- ▶ Medidas aleatorias e imprevisibles
- ▶ Verificación Aleatoria del 10 al 15 % de los pasajeros
- ▶ Para reducir el ingreso de armas o artefacto explosivo improvisado, efectuar un análisis del comportamiento sospechoso

## Resumen del módulo

- ▶ Comprender la importancia de la aplicación un procedimiento acucioso en la inspección de personas y sus pertenencias
- ▶ Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta.

39

## Resumen del módulo

- ▶ Identificar objetos peligroso ocultos en el equipaje de mano.
- ▶ Identificar la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección.
- ▶ Describir los elementos que conforman un artefacto explosivo improvisado.

40

**Fin del Módulo 6**

41

## Módulo 7 MICRO EXPRESION

### Objetivos del módulo

- ▶ Conocer los conceptos de la Micro expresión.
- ▶ Identificar la micro expresión en la entrevista.

2

### Introducción

El lenguaje corporal es muy variado, puede ir desde las reacciones involuntarias cercanas a la vista de la persona o pueden ser **micro expresiones**.



### ¿Que son las micro expresiones?

Una **micro expresión** es una momentánea expresión facial involuntaria que la gente inconscientemente detalla cuando se está ocultando una emoción.

Suelen ocurrir en situaciones con un alto riesgo, donde la persona tiene mucho que ganar o perder. A diferencia de las expresiones faciales comunes es muy difícil esconder las micro-expresiones.



Son expresiones rápidas e intensas de las emociones ocultas.



### ¿Qué son las micro expresiones?

Los principales puntos que debe recordar es que las expresiones micro son:

- ✓ **Breves:** Las micro-expresiones pueden aparecer luego desaparecer de la faz de una fracción de segundo. En otras palabras las micro-expresiones se producen con tanta rapidez, que la mayoría de la gente ni siquiera los nota.
- ✓ **Involuntarias:** Una micro-expresión es causada por movimientos involuntarios en los músculos faciales. La mayoría de la gente no puede controlar estos músculos involuntarios que se ven afectados por sus emociones.

### ¿Qué son las micro expresiones?

Las micro expresiones generalmente se agrupan en siete emociones universales:

- ✓ Enfado
- ✓ Asco
- ✓ Miedo
- ✓ Tristeza
- ✓ Felicidad
- ✓ Sorpresa
- ✓ Desprecio

## Enfado



### enfado

- ① cejas hacia abajo y juntas
- ② ojos penetrantes
- ③ estrechamiento de los labios

## Asco



### ASCO

- ① Nariz arrugada
- ② Labio superior elevado

## Miedo



### Miedo

- ① Cejas bajas y juntas
- ② Párpado superior elevado
- ③ Párpado inferior tenso
- ④ Labios ligeramente estirados

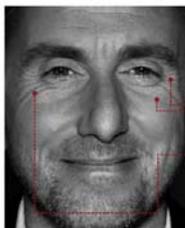
## Tristeza



### Tristeza

- ① Párpado superior bajo
- ② Pérdida de enfoque ocular
- ③ Ambas esquinas de los labios ligeramente inclinadas hacia abajo.

## Felicidad



### Felicidad

Una sonrisa real siempre incluye:

- ① Arrugas en las patas de gallo
- ② Mejillas elevadas
- ③ Actividad en el músculo que rodea el ojo

## Sorpresa



### Sorpresa

Sólo dura un segundo

- ① Cejas elevadas
- ② Ojos abiertos
- ③ Boca abierta

## Desprecio



### Desprecio

① Elevación y tensión de uno de los lados del labio.

Fin del Módulo 7

## Módulo 8 Ejercicios

### Objetivos del módulo

- ▶ Conocer y establecer la importancia de la observación.
- ▶ Aplicar las técnicas de la memorización y descripción
- ▶ Identificar los aspectos importantes en la observación.
- ▶ Desarrollar y promover la capacidad de Vision periférica

2

### Cómo lograr una buena memorización

- ▶ El paso inicial es estimular la observación.
- ▶ Debe existir interés o motivación, dejamos pasar el estímulo sin registrarlo en la memoria.
- ▶ El registro de una experiencia puede ser consciente o inconsciente.
- ▶ Aplicar técnicas de observación que pueden regular este proceso para que nuestra atención sea predominantemente consciente.
- ▶ Realizar Ejercicios de repetición

### Técnica de Memorización

#### Introducir en el sistema de la memoria un método

- ▶ Observación
- ▶ Análisis de la situación
- ▶ Plan de acción.

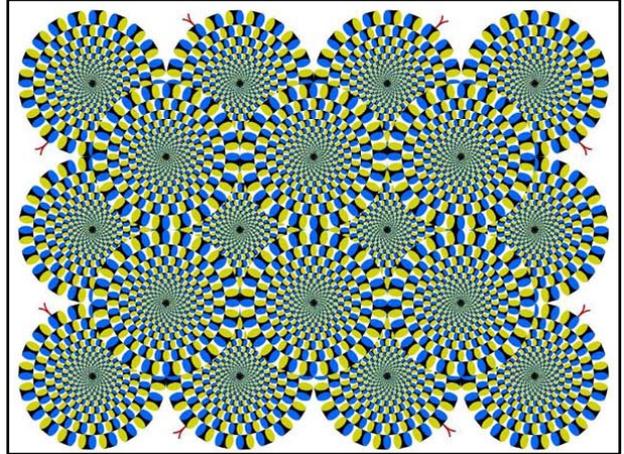
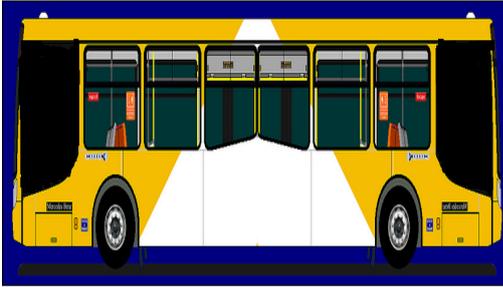
### Ejercicio

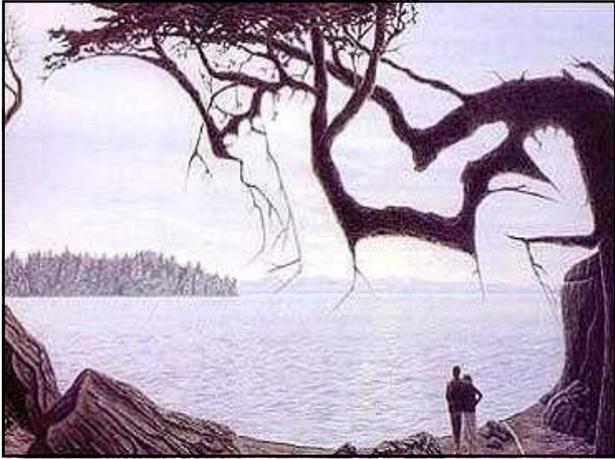


### Ejercicio



¿Hacia donde va el autobús?





### Ejercicio

17

### Ejercicio

18

### Ejercicio

19

### Tener presente

- ▶ No recordamos o recordamos mal lo que no nos interesan.
- ▶ No recordamos o recordamos mal lo que no hemos registrado o que registramos mal.
- ▶ Se memorizan más fácilmente lo que nos interesan o que nos es de utilidad.
- ▶ La comprensión facilita la memorización.
- ▶ El equilibrio afectivo desempeña un papel fundamental en el aprendizaje y la memoria.
- ▶ Enfrenta la situación facilita la memorización.
- ▶ Fotografiar mentalmente el objeto a recordar es una estrategia que refuerza la memorización.

20

### Ejercicio

21

### Ejercicio

## **Resumen del Módulo**

- Importancia de la memorización
- Capacidad de descripción
- Capacidad de detección

**Fin del Módulo 8**

## Módulo 8 Ejercicios

### Objetivos del módulo

- ▶ Conocer y establecer la importancia de la observación.
- ▶ Aplicar las técnicas de la memorización y descripción
- ▶ Identificar los aspectos importantes en la observación.
- ▶ Desarrollar y promover la capacidad de Vision periférica

2

### Cómo lograr una buena memorización

- ▶ El paso inicial es estimular la observación.
- ▶ Debe existir interés o motivación, dejamos pasar el estímulo sin registrarlo en la memoria.
- ▶ El registro de una experiencia puede ser consciente o inconsciente.
- ▶ Aplicar técnicas de observación que pueden regular este proceso para que nuestra atención sea predominantemente consciente.
- ▶ Realizar Ejercicios de repetición

### Técnica de Memorización

#### Introducir en el sistema de la memoria un método

- ▶ Observación
- ▶ Análisis de la situación
- ▶ Plan de acción.

### Tener presente con los participantes

- ▶ No recordamos o recordamos mal lo que no nos interesan.
- ▶ No recordamos o recordamos mal lo que no hemos registrado o que registramos mal.
- ▶ Se memorizan más fácilmente lo que nos interesan o que nos es de utilidad.
- ▶ La comprensión facilita la memorización.
- ▶ El equilibrio afectivo desempeña un papel fundamental en el aprendizaje y la memoria.
- ▶ Enfrentar la situación facilita la memorización.
- ▶ Fotografiar mentalmente el objeto a recordar es una estrategia que refuerza la memorización.

5

### Ejercicio N° 1



6

## Ejercicio N° 2



7

## Ejercicio N° 3



## Ejercicio de la evaluacion



9

## Ejercicio N° 4

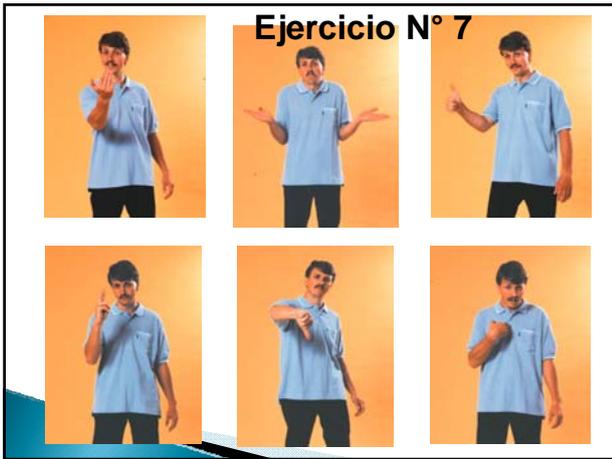


## Ejercicio N° 5



## Ejercicio N° 6





**Fin del Módulo 8**



**“Curso de Identificación de Personas  
con Comportamientos Sospechosos”**

**MANUAL GUÍA DEL INSTRUCTOR**

**PARTE II**

## INTRODUCCIÓN

Con el propósito de contribuir con la Región, se ha preparado el curso taller de **“Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos”**, el cual consta de 08 Módulos, los que se dictarán bajo la misma modalidad de las capacitaciones que imparte OACI. Para la elaboración de este proyecto se consideraron como antecedentes el Anexo 17, “Seguridad, Protección de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencias Ilícitas”, el “Manual de Seguridad de Aviación Documento. 8973”, Estado de la Situación de Riesgo a Escala Mundial (de la OACI), Anexo 9 Facilitación, Anexo 18 Transporte sin riesgo de mercancía peligrosa por vía aérea, Manual de Planificación de Aeropuertos y Manual de Factores Humanos.

El trabajo consiste en 08 Módulos presentados en power point, un manual de guía para el facilitador y manual del alumno.

Esta capacitación está dirigida al personal de inspección de pasajeros, personal de los Explotadores Aéreos, del Aeropuerto y empresas de servicios. Permite entregar a los inspectores competencias para detectar potenciales amenazas en los puestos de inspección de pasajeros, controles de acceso y en otras funciones de seguridad aeroportuarias.

Este tipo de instrucción entrega métodos selectivos y técnicos evitando la discriminación y contribuyendo al cumplimiento del Método Recomendado 4.1.2 del Anexo 17, que dice relación con las medidas aleatorias e imprevisibles, como asimismo, también con la verificación aleatoria del 10 al 15% de los pasajeros, según recomendación del Manual de Seguridad Aviación (Doc. 8973 Capítulo 11) de la OACI. Además, se ajusta a lo establecido en el Documento “Estado de Situación de Riesgo a Escala Mundial”, donde los expertos OACI señalan que entre las medidas actuales y futuras para reducir el posible ingreso de artefactos explosivos improvisados y otras armas por parte de un pasajero a una aeronave, se encuentra el “Análisis del comportamiento para fines de detección”.

## SUGERENCIAS

El “**Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos**”, consta de 07 módulos para los estudiantes y un módulo 08 con ejercicios, para que sea utilizado como material de apoyo por el instructor y/o facilitador, los módulos números 04 y 05 tiene ejercicios en diapositivas ocultas para que el instructor ejercite a los participantes, además desde el módulo 03 al 06 tiene su respectiva evaluación, con la planilla de revisión de cada una.

Este curso puede mejorado o potenciado por los responsables de instrucción de cada autoridad de la aviación civil de cada estado, agregándole, la legislación nacional, Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Seguridad del Aeropuerto entre otras materias.

Finalmente, es necesario agradecer el apoyo y cooperación de los Estados para llegar a buen término con esta capacitación que contribuirá a la seguridad de aviación.

## DESCRIPCION DEL CURSO

Guía de instructor	<b>Código del curso:</b>
	<b>Duración:</b> días laborales
Título del curso: Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos	<b>Emitido:</b> 2014
	<b>Por :</b> AVSEC
<p><b>Objetivo general del curso:</b></p> <p>Capacitar al personal responsable de la inspección de personas y sus pertenencias, entregándoles las competencias adecuadas para aplicar una metodología selectiva y técnica para las inspecciones aleatorias e imprevisibles contribuyendo a la prevención de actos de interferencia ilícitas contra la aviación civil.</p>	
<p>Personal que debe ser capacitado:</p> <p>Esta instrucción está dirigida a los supervisores e inspectores responsables de la inspección de pasajeros, tripulaciones, empleados de la líneas aérea, aeropuertos y sus pertenencia, para que puedan aplicar correctamente las medidas preventivas de seguridad de acuerdo con los programas de seguridad de la aviación aprobados.</p>	
<p><b>Objetivos específicos del curso:</b></p> <p>Al finalizar el curso, los participantes se encontrarán en condiciones de efectuar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Describir la amenaza contra la seguridad de la aviación civil.</li> <li>• Identificar los métodos de ataque usados contra la aviación civil.</li> <li>• Enumerar los tipos de personas que representan una amenaza para la aviación civil.</li> <li>• Comprender el concepto de vigilancia en seguridad aeroportuaria.</li> <li>• Identificar el propósito y características de la vigilancia en la inspección de pasajeros.</li> <li>• Identificar el propósito y conceptos de la observación.</li> <li>• Explicar las diferencias entre los tipos de pasajeros.</li> <li>• Describir las técnicas para identificar el comportamiento sospechoso de personas en el ámbito aeroportuario</li> </ul>	
<p><b>Requisitos de admisión:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Personal especialista en inspección de personas y su equipaje de aeropuerto</li> <li>• Personal responsable de la instrucción y supervisión del personal de inspectores de pasajeros y sus equipajes de mano.</li> </ul>	

## CONTENIDO DEL CURSO

Guía de instructor		<b>Código del curso:</b>	
		<b>Duración:</b> días laborales	
Título del curso: Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos		<b>Emitido:</b> 2014	
		<b>Por :</b> AVSEC	
Módulo Núm.	Lista de módulos / Actividades	Duración Horas / Min.	Técnicas de instrucción
1	Introducción al curso	1.00	El facilitador expone la modalidad de trabajo, aspectos administrativos, horarios y objetivos del curso.
2	Conceptos de seguridad preventiva	5.00	El facilitador expone la clase, genera debate y evalúa los conocimientos
3	Medidas relativas a la inspección de pasajeros y a su equipaje de mano	5.00	El facilitador expone la clase, genera debate y evalúa los conocimientos
4	Técnicas de vigilancia y observación	6.00	El facilitador expone la clase, efectúa ejercicios, con imágenes preestablecidas.
5	Técnicas de identificación de personas con comportamientos sospechosos	6.00	El facilitador expone la clase, efectúa ejercicios, con imágenes preestablecidas.
6	Métodos de inspección de personas y sus pertenencias	6.00	El facilitador expone la clase, efectúa ejercicios.
7	Micro expresión	1.00	El facilitador expone la clase, efectúa ejercicios
8	Ejercicio de observación y memorización	3.00	El facilitador expone la clase, efectúa ejercicios, con imágenes preestablecidas., Evaluación
	Actividades de clausura	1.00	Ceremonia de clausura.
	<b>Total</b>	<b>34.00</b>	

## MATERIAL Y EQUIPO

<b>Guía del Instructor</b>  <b>REFERENCIAS Y AYUDAS PARA</b>  <b>EL INSTRUCTOR</b>		<b>Código del curso:</b>
		<b>Emitido:</b> 2014
		<b>Por :</b> AVSEC
Facilitadores	Clase : 20 participantes	Instrucción: Grupal <input type="checkbox"/> Individualizada <input type="checkbox"/>
Cantidad	Especificaciones del material y equipo	
<b>1</b>	Manual Guía del Instructor	Anexo 17 al convenio de Chicago Anexo 18 al convenio de Chicago Anexo 9 al convenio de Chicago
<b>02</b>	Manual de referencia del Estudiante  Documentos AVSEC especializados.  Detectores de metal de uso manual	Manual de seguridad de la OACI (Doc. 8973) Manual de Planificación de aeropuertos (Doc. 9184) Manual Instrucciones técnicas de la OACI para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (9284) Estado de la Situación de Riesgo a Escala Mundial (de la OACI),
	Descripción del curso Contenido del curso Calendario del instructor Modelo de horario del curso Material y equipo – Instructores Material y equipo – Participantes Planes de los módulos 1 al 7 Formulario de opinión	

## **MODULO 1**

### **Actividad de apertura**

Se sugiere que la actividad de apertura sea presidida por el jefe AVSEC a nivel nacional debiendo destacar, en sus palabras de bienvenida, la importancia de esta capacitación mencionando los siguientes aspectos:

“Dentro del marco del Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, hoy damos inicio al Curso de Identificación de Personas con Comportamientos Sospechosos, capacitación que tiene como objetivo principal mejorar las competencia y fortalecer las capacidades y habilidades de detección de amenazas del personal responsables de la inspección de pasajeros y sus equipajes, así como también, en las funciones de control dentro de un aeropuerto. Esta instrucción les permitirá contar con una herramienta útil para sus sistemas de seguridad aeroportuaria.

La aviación civil ha sido víctima en forma permanente de ataques y amenazas de terrorismo. La irrupción de grupos criminales está siempre latente y no podemos desestimarla, sin duda, ahora deben estar planeando nuevos ataques mediante la utilización de nuevas armas pudiendo estas ser biológicas, químicas o radiactivas, lo que se conoce como armas de destrucción masiva.

También tenemos que considerar la amenaza interna que no es otra cosa que personas con acceso privilegiado pueden ser cómplices o perpetradores de un interferencia ilícita, esta capacitación puede contribuir en la prevención de algún hecho ilícito”.

<b>Duración</b>	<b>Unidades principales / Etapas / Ayudas</b>	<b>Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse</b>
15 min.	<b>Actividad de apertura</b>	Palabras de bienvenida
5 min.	<b>Introducción al curso: Administración del curso</b>  S 1.1 (título) a la S 1.4	Presente las diapositivas S 1.1 a S 1.4 y explique los aspectos relacionados con la importancia de la asistencia y puntualidad, el horario que tiene esta capacitación y otras temas que estime necesario explicar, como por ejemplo asuntos de carácter administrativo.
5 min.	<b>Estructura del curso</b>	Indique que el curso está dividido en siete (07) módulos, en el cual se incluyen ejercicios de aplicación.
	D 1.5 a D 1.7	Presente las diapositivas S 1.5 a S 1.7. Pida a los participantes abrir su manual, revise los módulos uno a uno y lea el título de cada uno de ellos.
	Hoja 1	Explique que cada módulo es un bloque completo de instrucción con sus propios objetivos. Enfatique que el propósito de este curso es permitir a cada participante alcanzar todos los objetivos.
5 min.	<b>Horario del curso</b> Hoja 2	Revise el horario del curso que figura en la hoja 2
5 min.	<b>Metodología de instrucción</b>  D 1.8	Señale el método de instrucción, a saber: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conferencias;</li> <li>• Discusiones</li> <li>• Ejercicios.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<b>Evaluaciones</b>  D 1.9	Mencione que al final de cada módulo los participantes tendrán la oportunidad de demostrar las habilidades y los conocimientos que han adquirido a través de una evaluación escrita.  Indique que las evaluaciones son escritas, se basan en preguntas de respuesta corta y que no serán los alumnos no serán evaluados, sin embargo, éstas servirán a los participantes como documentos de revisión y al o los instructores, de guía para establecer los logros alcanzados con respecto a los objetivos de cada módulo.
5 min.	<b>Objetivos del curso</b>  5 min.  D 1.10 a D 1.12	Presente las diapositivas S 1.10 a S 1.12 y explique que el curso ha sido diseñado para que el personal seleccionado sea capaz de efectuar lo siguiente, al término del mismo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar el propósito de las medidas de seguridad para la Inspección de pasajeros y su equipaje de mano.</li> <li>• Reconocer la naturaleza de la amenaza contra la aviación civil.</li> <li>• Aplicar técnicas de detección de personas con comportamiento sospechoso</li> <li>• Reconocer la importancia de la vigilancia y observación en la inspección de pasajeros/ personas y su equipaje</li> <li>• Responder adecuadamente a una contingencia de seguridad ante la presencia de una persona con comportamiento sospechoso o detección artículos o elementos prohibidos o peligrosos.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min.	<b>Objetivos del módulo</b>  D 1.13	Presente la S 1.13. Explique que cada módulo tiene sus propios objetivos. Se espera que todos los participantes alcancen los objetivos establecidos al final a cada módulo o bloque de instrucción.  Indique los propósitos, la estructura y la metodología del curso.  La importancia de la participación de los alumnos.  Presentación de cada alumno y expectativas que tiene de esta capacitación
5 min.	<b>Discusión</b>	Acláreles a los participantes la diferencia entre los objetivos del curso y los objetivos del módulo, explique que los objetivos del módulo permitirán a los instructores evaluar al participante <b>al final del módulo</b> y establecer su progreso con respecto a los objetivos del curso <b>al final del mismo.</b>
25 min.	<b>Perfil del participante</b>  Hoja 3	Entregue a los participantes la hoja 3 a manera de ejercicio para identificar el grado de conocimiento que tiene cada uno de ellos en sus funciones  El propósito de este ejercicio es actuar como un “rompehielos” y permitir a los alumnos e instructor conocerse mejor.

<b>Duración</b>	<b>Unidades principales / Etapas / Ayudas</b>	<b>Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse</b>
5 min.	<b>Resumen del módulo</b>  D 1.14	Presente la diapositiva S 1.14 y explique lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los participantes asistieron a la apertura del Curso;</li> <li>• Los participantes se encuentran en condiciones de describir los propósitos, la estructura y la metodología del curso; y</li> <li>• Los participantes se conocen mejor luego de haber efectuado el ejercicio “rompehielos” en clase.</li> </ul>
<b>FIN DEL MÓDULO 1</b>		

## LISTAS DE MÓDULOS

- Módulo Núm. 1      Introducción al Curso
- Módulo Núm. 2      Conceptos de Seguridad preventiva
- Módulo Núm. 3      Medidas relativas a la Inspección de Pasajeros y a su Equipaje de mano.
- Módulo Núm. 4      Técnicas de Vigilancia y Observación
- Módulo Núm. 5      Técnicas de Identificación de personas con comportamientos Sospechosos
- Módulo Núm. 6      Métodos de inspección de personas y sus pertenencias
- Módulo Núm. 7      Ejercicios

## MÓDELO DE HORARIO DE CURSO

(Basado en períodos de 40 minutos de 09:00 a 15:30)

SESIÓN	DIA 1	DÍA 2	DÍA 3	DÍA 4	DÍA 5
<b>UNO</b>	<b>Módulo 1</b> Introducción al curso	<b>Módulo 3</b> Medidas relativas a la de pasajeros y a su equipaje de mano	Conceptos y características	Técnicas de detección y ejercicio	Dispositivos explosivos improvisados
<b>DOS</b>	Objetivos del Curso y conocer a los participante"	Instalación para inspección de personas	Técnicas de Observación Ejercicio	Detección de comportamiento sospechoso	Resumen del Módulo y evaluación
<b>Pausa de 20 min.</b>					
<b>TRES</b>	<b>Módulo 2</b> Concepto de seguridad preventiva	Equipamiento del punto de inspección	Conceptos, propósito de la observación características y Ejercicios	Resumen del módulo y <b>evaluación</b>	Micro expresión
<b>CUATRO</b>	Naturaleza de la amenaza	Dotación de personal y funciones	Resumen del módulo y <b>evaluación</b>	<b>Modulo 6</b> Métodos de inspección de personas y sus pertenencias	Ceremonia de Clausura
<b>ALMUERZO (1 hora)</b>					
<b>CINCO</b>	Tipo de infractores y motivación	Resumen del módulo y <b>evaluación</b>	<b>Modulo 5</b> Técnicas de identificación de personas con comportamiento sospechosos	Equipos de inspección	
<b>SEIS</b>	Contramidas de la industria	<b>Módulo 4</b> Técnica de vigilancia y observación	Tipo de pasajeros y ejercicio	Inspección manual de pasajeros y ejercicio	
<b>Pausa de 20 min.</b>					
<b>SIETE</b>	Resumen del módulo y <b>evaluación</b>	Definición de vigilancia	Identificación de comportamiento sospechoso y ejercicio	Objetos ocultos e inspección por medio de rayos x	

## PERFIL PROFESIONAL DEL PARTICIPANTE

### **FUNCIONES**

### **DESCRIBA EN QUE CONSISTE CADA FUNCIÓN EN EL PUNTO DE INSPECCIÓN DE PERSONAS**

Verificador de documentos de viaje y evaluadores de pasajeros de riesgo;

Cargador de equipaje en la extensión de rodillo para que pase por el túnel de la máquina de rayos X

Inspección de pasajeros con detector de metal o registro manual,

Operador del monitor de la máquina de rayos X.

Controlador de equipaje.

Inspectores de equipaje y operador de equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).

Supervisor de puestos de inspección de pasajeros.

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min.	<b>Módulo 2</b> <b>Introducción</b> D 2.1 y D 2.2	Presente las diapositivas S 2.1 y S 2.2 e indique que el contenido de los conceptos de seguridad preventiva consta de dos partes:  Primera Parte: Naturaleza de la amenaza; y  Segunda Parte: Contramedidas de la Aviación civil.
	<b>Objetivos del módulo</b>  D 2.3	Presente las diapositivas S 2.3 y S 2.4 y describa los objetivos del módulo con consigue: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Describa la amenaza contra la seguridad de la aviación civil.</li> <li>• Identificar los métodos de ataque usado contra la aviación civil.</li> <li>• Enumerar los tipos de personas que presentan una amenaza contra la aviación civil.</li> </ul>
	D 2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir los términos “amenaza”, “vulnerabilidad” y “riesgo” en el contexto de seguridad de la aviación</li> <li>• Explicar las responsabilidades fundamentales de la autoridad competente del Estado</li> <li>• Comprender los conceptos de las contramedidas de la aviación civil</li> </ul>
15 min.	<b>Primera parte:</b> <b>Naturaleza de la amenaza</b> <b>Métodos del ataque</b> D 2.5	Indique que las formas de ataque a la aviación civil se pueden clasificar de la siguiente manera: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sabotaje en una aeronave/aeropuerto</li> <li>• Actos de interferencia ilícita</li> <li>• Intento de apoderamiento ilícito</li> <li>• Ataques en vuelo</li> <li>• Actos de ataque en instalaciones</li> <li>• Actos contra la seguridad de las operaciones y las ayudas para la navegación</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	Hoja 2.1	<p>Nota para el instructor:</p> <p>El instructor puede efectuar un análisis de algunos casos. Indique que entre las principales responsabilidades del personal de inspección de pasajeros y equipaje es impedir que ingresen armas o artefactos, explosivos, destaque que la barrera mas efectiva entre el perpetrador y la aeronave es el personal de inspección:</p> <p><b>14 de Octubre, 2000 una aeronave de la línea aérea, Saudi Arabian Airlines/B777</b>, en ruta, Jeddah, Arabia Saudita Saudita/Londres, Reino Unido, fue secuestrada por dos nacionales sauditas, uno de ellos empleó una pistola para amenazar al piloto y forzarle a desviarse de su ruta.</p> <p><b>Los atentados del 11 de septiembre de 2001, dos aeronave de American Airline y dos de United Airline</b> fueron una serie de atentados suicidas que implicaron el secuestro de cuatro aviones de pasajeros por parte de 19 miembros de la red terrorista Al-Qaeda.</p> <p>Se dividieron en cuatro grupos de secuestradores, cada uno de ellos con un piloto que se encargaría de conducir el avión una vez ya reducida la tripulación de la cabina.</p> <p><b>El Boeing 767 de American Airlines</b>, con 185 pasajeros y 12 miembros de la tripulación, volaba desde París hacia Miami cuando el terrorista Richard Reid, intento activar un explosivo que llevaba en la suela de su zapato, los pasajeros lograron impedirlo.</p> <p><b>Diciembre de 2009, una aeronave Airbus 330 de la Línea aérea Norweste</b>, el terrorista de origen Nigeriano Umar Farouk Abdul mutallab, intentó activar un explosivo que llevaba en su ropa interior, los pasajeros logaron controlarlo e impedir que el atentado suicida ocurriera.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>El instructor debe generar un debate con los alumnos preguntando qué falló en cada caso:</p> <p>La inspección o registro manual del o los pasajeros.</p> <p>El empleo inadecuado del detector de metales tipo manual.</p> <p>La detección de amenazas en el análisis de imágenes en la Máquina de Rayos X.</p> <p>La detección de comportamientos sospechosos del o los pasajeros.</p>
20 min.	<p><b>“Amenaza”, “vulnerabilidad” y “riesgo”</b></p>	<p>Antes de continuar la clase, señale la importancia de revisar algunos de los términos que se utilizarán y que están ligados a la funciones de inspección de personas y pertenencia o equipaje y estas son las definiciones de “amenaza”, “vulnerabilidad” y “riesgo”.</p> <p>Presente las diapositivas S 2.7 a S2.13 y explique los términos.</p> <p>Pida a los participantes definir “amenaza”, especialmente en el contexto en el punto de inspección</p> <p>Aclare que para la aviación civil, este término significa lo siguiente:</p>
	<p><b>Definición de “amenaza”</b></p> <p>D 2.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una intención no declarada de llevar a cabo un acto que resulte en daño, dolor o sufrimiento</li> <li>• Una intención declarada de llevar a cabo un acto que resulte en daño, dolor o sufrimiento.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<p><b>Evaluación de la amenaza</b></p> <p>D 2.7</p>	<p>Explique a los participantes que la amenaza existe cuando un personal o un grupo tienen la intención o motivación de causar daño y tiene la capacidad de hacerlo, la tarea de evaluar las amenazas recae en las agencias de inteligencia del Estado y no en la autoridad competente en materia de seguridad de aviación, sin embargo, la detección de armas o de un artefacto explosivo que porte un pasajero o personal usuario del aeropuerto, es responsabilidad del personal de inspección.</p> <p>Para que una amenaza sea considerada creíble, ambos factores deben estar presentes.</p> <p>Es un enfoque que usa un conjunto de estrategias o vías para determinar la verosimilitud y gravedad de una amenaza y la probabilidad de que se lleve a cabo.</p> <p>La evaluación de la amenaza proporcionará la base para la planificación de seguridad y las medidas que han de aplicarse.</p>
5 min	<p><b>Definición de “vulnerabilidad”</b></p> <p>D 2.8</p>	<p>En el contexto de la seguridad de la aviación</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Características de un objetivo que podrían explotarse en un ataque; o la facilidad con la que el objetivo podría ser atacado</li> </ul> <p>Explique que la amenaza está relacionada con los terroristas y la vulnerabilidad, con el objetivo. La vulnerabilidades en un punto de inspección pueden ser entre otras:</p> <p>La falta de acuciosidad en la inspección manual de pasajeros.</p> <p>Desconcentración en el análisis de imágenes en el monitor de la máquina de rayos X.</p> <p>Distraerse en con algún pasajero o pasajera.</p> <p>No aplicar inspección aleatoria de pasajero</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<b>Evaluación de la Vulnerabilidad</b>  D 2.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proceso de identificar, cuantificar y establecer la prioridad (o el grado) de las vulnerabilidades de un sistema.</li> </ul> Indique algunas vulnerabilidades de un aeropuerto:  Exceso de credenciales aeroportuarias extraviadas y/o perdidas.  Controles de acceso sin inspección de personas (empleados de la líneas aéreas)  Personal de seguridad sin capacitación y/o reentrenamiento.  Fallas en los equipos de inspección
5 min	<b>Definición de “riesgo”</b>  D 2.10	Probabilidad de que una acción o actividad determinada conduzca a una pérdida.
	D 2.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>En el contexto de seguridad de la aviación.</li> </ul> Probabilidad que se lleve a cabo con éxito un acto de interferencia ilícita contra un objetivo específico.
		<b>Riesgo = amenaza x vulnerabilidad.</b>  Indíquele a los participantes que la amenaza está representada por el terrorista y la vulnerabilidad las fallas del sistema de seguridad, si ambas condiciones se dan, ocurrirá un interferencia ilícita  Pregúntele a los participantes cuanto pueden contribuir ellos en impedir un acto ilícito.
5 min	<b>Evaluación del riesgo</b>  D 2.12	<ul style="list-style-type: none"> <li>La serie de procesos con que se evalúan amenazas identificadas y las vulnerabilidades para determinar la probabilidad de una ocurrencia y asigna la prioridad a cada una.</li> </ul>
	D 2.13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incluye las evaluaciones de lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> <li>amenaza</li> <li>vulnerabilidades</li> <li>probabilidad</li> <li>naturaleza crítica (consecuencia)</li> </ul> </li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
15 min.	H 2.2	Distribuya la hoja 2.2 a los participantes y en grupos de 4 identifiquen amenaza, vulnerabilidades y riesgo de un aeropuerto
	<b>Discusión</b>	Cada líder de grupo expondrá el trabajo efectuado, generando un debate de intercambio conocimiento y verificación de que entiende los conceptos e identifican sus funciones
5min	<p><b>¿Por qué perpetrar un ataque contra la aviación civil?</b></p> <p>D 2.15</p>	<p>Presente la diapositiva S 2.16 y mencione que las razones fundamentales por las que los terroristas perpetrar ataques contra la aviación civil son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El impacto a los gobiernos, las organizaciones internacionales y compañías transportadoras afectado</li> <li>• La publicidad generada por los medios de comunicación para su causa</li> </ul> <p>Explique cada uno de los conceptos, agregue que la aviación puede ser un blanco en cualquier parte del mundo, tienen capacidades logísticas para su desplazamiento, señale otras razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigir el ataque a personas específicas en una aeronave</li> <li>• Suscitar el terror en el público en general</li> <li>• Conseguir la liberación de prisioneros</li> <li>• Desacreditar a los Gobiernos</li> </ul>
10 min.	<p><b>Posibles infractores</b></p> <p>D 2.14</p>	Presente la diapositiva S 2.15 y señale que se han discutido los métodos de ataque contra la aviación civil y que es necesario relacionar dicho métodos con una persona o grupo de personas que pudieran cometer actos de interferencia ilícita contra la aviación civil. Estas personas pueden ser clasificadas de la siguiente manera:

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<p><b>Posibles infractores</b></p> <p>D 2.14</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terroristas</li> <li>• Delincuentes</li> <li>• Refugiados</li> <li>• Empleados (desafectados y aquellos con motivos criminales)</li> <li>• Personas con perturbaciones mentales</li> <li>• Otros gobiernos</li> </ul>
5 min	<p><b>¿Por qué perpetrar un ataque contra la aviación civil?</b></p> <p>D 2.15</p>	<p>Presente la diapositiva S 2.16 y mencione que las razones fundamentales por las que los terroristas perpetrar ataques contra la aviación civil son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El impacto a los gobiernos, las organizaciones internacionales y compañías transportadoras afectado</li> <li>• La publicidad generada por los medios de comunicación para su causa</li> </ul> <p>Explique cada uno de los conceptos, agregue que la aviación puede ser un blanco en cualquier parte del mundo, tienen capacidades logísticas para su desplazamiento, señale otras razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigir el ataque a personas específicas en una aeronave</li> <li>• Suscitar el terror en el público en general</li> <li>• Conseguir la liberación de prisioneros</li> <li>• Desacreditar a los Gobiernos</li> </ul>
5 min	<p><b>Características de los terroristas</b></p> <p>D 2.16</p>	<p><b>Características de los terroristas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Operan en grupos pequeños o redes complejas</li> <li>▶ Generalmente son gente entrenada</li> <li>▶ Cuentan con recursos</li> <li>▶ Sus fines son políticos</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<b>Características de los terroristas</b> D 2.16	<b>Características de los terroristas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Operan en grupos pequeños o redes complejas</li> <li>▶ Generalmente son gente entrenada</li> <li>▶ Cuentan con recursos</li> <li>▶ Sus fines son políticos</li> </ul>
5 min	<b>Características de los terroristas</b> D 2.17	<p>Enfatice que la amenaza más grande contra la aviación civil son los grupos terroristas con motivos políticos, por las siguientes razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operan en grupos pequeños o redes complejas</li> <li>• Generalmente son gente entrenada</li> <li>• Cuentan con recursos</li> <li>• Sus fines son políticos, religiosos, y específicos, entre otros.</li> </ul> <p>Destaque que si estos grupos fijan como objetivo una aeronave o aeropuerto no se debe dudar que no tiene capacidades.</p>
5 min	<b>Características de los criminales</b> D 2.18	<p>Señale que los ataques contra la aviación civil que llevan a cabo los grupos criminales o individuos son relativamente raros. Entre sus motivos se encuentran los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ganancia monetaria;</li> <li>• extorsión;</li> <li>• difícil de clasificar; e</li> <li>• impredecibles.</li> </ul> <p>Mencione que a diferencia de los terroristas, los criminales, refugiados o sicóticos son generalmente desorganizados y les falta el conocimiento y la experiencia en los procedimientos de aviación civil. Esto favorece a la seguridad de la aviación.</p> <p>Explique qué basados en falta de entrenamiento es más factible detectar en los puntos de inspección.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min.	<b>Primera parte – Revisión</b>	Efectúe una revisión del módulo utilizando preguntas directas o discusiones y asegúrese de que los alumnos hayan comprendido la amenaza a la aviación y los términos que se utilizan.
5 min	<b>Contramedidas de la aviación civil</b>  D 2.19	<b>Contramedidas de la aviación civil</b>  Señale a los participantes que la segunda parte del módulo discutirá las medidas que la aviación civil ha adoptado para contrarrestar la amenaza. Estas contramedidas se clasifican de la siguiente manera: <ul style="list-style-type: none"> <li>• legislativas;</li> <li>• técnicas; y</li> <li>• física</li> </ul> Explique que cuando el secuestro era la principal amenaza para la aviación se introdujeron medidas en el área de embarque para evitar el transporte de armas, explosivos, o artículos incendiarios que pudieran permitir a una persona cometer un acto de interferencia ilícita. <p>Las contramedidas de la aviación civil consistieron, en instalar aparatos detectores de metales para los pasajeros, máquinas de rayos X para el equipaje; efectuar cacheos y revisiones manuales del equipaje, si era necesario; evaluar a los pasajeros; instalar unidades detectores de explosivos; y en algunos casos utilizar perros entrenados. El equipaje que se almacena en el compartimiento de carga esta sujeto al control de rayos X, a una detección de explosivos y a una conciliación con los pasajeros.</p> Explique a los participantes que se presentarán instrumentos jurídicos internacionales relacionados con las contramedidas legislativas adoptadas por la industria. <p>Señale a los participantes que la organización de la aviación civil internacional (OACI) es una “agencia especializada” de Naciones Unidas y que su sede central se encuentra en Montreal, Canadá.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min.	<p><b>Convenios de la OACI en materia de seguridad de la aviación- Instrumentos jurídicos internacionales</b></p> <p>D 2.20</p>	<p><b>Convenios de la OACI en materia de seguridad de la aviación- Instrumentos jurídicos Internacionales</b></p> <p>Mencione que la OACI fue creada como resultado del convenio (Convenio sobre la aviación civil internacional) firmado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago, Estados Unidos, cuyo objetivo era desarrollar la aviación de manera ordenada. Casi todos los Estados han firmado el Convenio de Chicago.</p> <p>Los instructores deben indicar a los participante el número exacto de Estados miembros del Convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago).</p> <p>Explique que con el advenimiento de los secuestros y ataques contra los aeropuertos, transportistas aéreos, y la industria de la aviación, los gobiernos de los Estados miembros de la OACI crearon otros convenios que discuten específicamente los “actos de interferencia ilícita”.</p> <p>Presente la diapositiva S 2.20 y describa brevemente el propósito de los convenios que han sido ratificados desde la creación de la OACI.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Convenio de Tokio (1963) – “Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves” firmado en Tokio en 1963;</li> <li>• Convenio de la Haya (1970) – “convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves “ firmado en La Haya en 1970;</li> <li>• Convenio de Montreal (1971) – “Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil”, firmado en Montreal en 1971;</li> <li>• “Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (1988)”</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convenio MEX “Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección” firmado en Montreal en 1991</li> <li>• Convenio de Beijing “Para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional”, 2010</li> <li>• Protocolo de Beijing “Complementario del convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronave”, 2010</li> </ul> <p>Señale los participantes que existen otras contramedidas legislativas nacionales</p>
5 min.	<p><b>Contramedidas técnicas</b></p> <p>D 2.21</p>	<p><b>Contramedidas técnicas</b></p> <p>Presente la diapositiva D 2.21 y explique que existen 18 Anexo al Convenio sobre aviación civil internacional.</p> <p>Estos anexos incluyen las Normas y los Métodos recomendados (SARPS), que son las medidas técnicas que forman parte de las contramedidas adoptadas por la industria.</p> <p>Informe a los participantes que el Anexo 17 del Convenio sobre aviación civil internacional se refiere específicamente a la seguridad de la aviación.</p>
5 min.	<p><b>Contramedidas técnicas</b></p> <p>D 2.22</p>	<p><b>Contramedidas técnicas</b></p> <p>Explique que existen otros anexos al convenio que incluyen disposiciones en materia de seguridad, para esta curso recuérdelos el Anexo 18 Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, capítulo 8, obligaciones del explotador y el Anexo 9 Facilitación, capítulo 3 entrada y salida de pasajeros.</p> <p>Puntualice que el Anexo 17, que incluye las “Normas y Métodos recomendados internacionales para la protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita” ha sido enmendado 13 veces, entró en vigor en julio del 2011.</p> <p>Estas enmiendas fueron necesarias para asegurar que las Normas y los Métodos recomendados que se incluyeron en el Anexo 17 fueran proporcionales</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<b>Norma</b> D 2.23	<b>Norma</b> Presente las diapositivas D 2.23 a D 2.24 y explique a los participantes que los siguientes términos se definen de la siguiente manera:  Norma “Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el convenio, se ajustarán a los Estados contratantes”.
	<b>Método Recomendado</b> S 2.24	<b>Método recomendado:</b> “Toda especificación de características físicas, configuración, material, de estándares, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes”.
5 min	<b>Norma 2.1.1 del Anexo 17</b> D 2.25	<b>Norma 2.1.1 del Anexo 17</b> Explique los objetivos y organización de la seguridad de la aviación  Presente a los participantes las diapositivas D 2.25; que señalan los objetivos de la seguridad de la aviación desde una perspectiva regional e internacional. Indique a los participantes que más adelante revisaremos las maneras en que la seguridad se organiza en cada estado.  “Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en el aviación civil.”  Alcance y aplicación del Anexo 17

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>Informe a los participantes que las contramedidas están consideradas aquellas medidas físicas elaboradas y aplicadas para salvaguardar la aviación civil internacional contra cualquier acto de interferencia ilícita, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de acceso a las zonas de seguridad restringida;</li> <li>• Inspección del personal;</li> <li>• Inspección de la tripulación y del personal en tierra;</li> <li>• Inspección del equipaje de bodega, la carga y el correo;</li> <li>• Protección de las aeronaves; y</li> <li>• Protección de las instalaciones aeroportuarias y de navegación.</li> </ul>
5 min	<p><b>Norma 3.1.1 del Anexo 17</b></p> <p>D 2.26</p>	<p><b>Norma 3.1.1 del Anexo 17</b></p> <p>Presente a los participantes las diapositivas D 2.26; y señale la importancia para los Estados contar con un Programa nacional de seguridad de la aviación civil.</p> <p>“Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.”</p>
	<p><b>Norma 3.1.3 del Anexo 17</b></p> <p>D 2.27</p>	<p><b>Norma 3.1.3 del Anexo 17</b></p> <p>“Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio, y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgo de seguridad de la aviación realizada por...”</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>...las autoridades nacionales pertinentes.”</p> <p>Explique en detalle el alcance de esta norma, señale que está directamente ligada a medidas adicionales de seguridad aeroportuaria</p>
5 min	<p><b>Norma 3.4.3 del Anexo 17</b></p> <p>D 2.28</p>	<p><b>Norma 3.4.3 del Anexo 17</b></p> <p>Cada Estado contratante asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de Certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación”.</p> <p>Explique el alcance de esta norma e informe a los participantes que está relacionada con la inspección de pasajeros y sus equipajes, que están relacionadas con los módulos posteriores.</p>
5 min	<p><b>Contramidas físicas</b></p> <p>D 2.29</p>	<p><b>Contramidas físicas</b></p> <p>“Presente las diapositivas d 2.29 y 2.30, explique en detalle a los participantes en que consisten estas medidas de seguridad aeroportuaria.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspección de pasajeros</li> <li>• Inspección del equipaje de mano</li> <li>• Inspección de equipaje de bodega, carga, correo, suministros, COMAT y COMAIL</li> <li>• Inspección a través de equipos de seguridad</li> <li>• Inspección por medio de equipos de rayos X</li> <li>• Vigilancia en la zona pública</li> </ul>
5 min	<p><b>Contramidas físicas</b></p> <p>D 2. 30</p>	<p><b>Contramidas físicas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de acceso a las zonas de seguridad restringida (personas/vehículos)</li> <li>• Inspección de la tripulación y personal de tierra</li> <li>• Protección de la aeronave</li> <li>• Protección del aeropuerto y las instalaciones de navegación aérea</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<b>Responsabilidades de la Autoridad competente</b>  D 2.31	<b>Responsabilidades de la Autoridad competente</b>  Explique la importancia de la responsabilidad de la autoridad competente especialmente en la actividades de vigilancia y control de calidad, describa el significado de las auditorías, inspecciones, pruebas, estudios e investigaciones de seguridad <ul style="list-style-type: none"> <li>• Efectuar actividades de control, tales como auditorías, inspecciones, pruebas, estudios e investigaciones de seguridad.</li> <li>• Mejorar la seguridad de la aviación por medio de la elaboración y distribución de prácticas y procedimientos operacionales y administrativos progresivos</li> </ul>
5 min	<b>Responsabilidades de la autoridad competente</b>  D 2.32	<b>Responsabilidades de la autoridad competente</b>  Explique a los participantes la importancia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, la implementación de este documento especialmente en lo que se refiere a seguridad aeroportuaria. <p>Indique como se ve reflejada la coordinación de actividades entre departamento, agencias y organizaciones del Estado especialmente en la aplicación de medidas de seguridad en los aeropuertos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborar, aplicar y mantener actualizado el PNSAC</li> <li>• Definir y asignar tareas, coordinar actividades entre los distintos departamentos, agencias y otras organizaciones del Estado, aeropuerto y explotadores aéreos y cualquier otra entidad implicada en los diversos aspectos del PNSAC</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<b>Resumen del Modulo</b>  D 2.33	<b>Resumen del Modulo</b>  Efectué un resumen del modulo detallando lo temas tratados. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Describir la amenaza contra la seguridad de la aviación civil</li> <li>• Identificar los métodos de ataque usados contra la aviación civil</li> <li>• Enumerar los tipos de personas que representan una amenaza para la aviación civil</li> </ul>
	D 2.34	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir los términos “amenaza”, “vulnerabilidad” y “riesgo” en el contexto de seguridad de la aviación</li> <li>• Explicar las responsabilidades fundamentales de la autoridad competente del Estado</li> <li>• Comprender los conceptos de las contramedidas de la industria</li> </ul>
40 min	<b>Repaso</b>  <b>Evaluación</b>  <b>Revisión</b>  <b>Análisis</b>	<b>Repaso</b>  <b>Evaluación</b>  <b>Revisión</b>  <b>Análisis</b>
<b>FIN DEL MÓDULO 2</b>		

## LISTA DE ATAQUES IMPORTANTES CONTRA LA AVIACION CIVIL AERONAVES

- Diciembre de 1994 Apoderamiento ilícito de una aeronave de Air France en el aeropuerto de Argelia, perpetrado por cuatro personas vestidas como personal de línea aérea y con armas de fuego, que asesinaron a tres rehenes. La aeronave se dirigía a Marsella (Francia), donde los cuatro secuestradores resultaron muertos.
- Octubre, 2000 Una aeronave de la línea aérea, Saudi Arabian Airlines/B777, en ruta, Jeddah, Arabia Saudita/Londres, Reino Unido, fue secuestrada por dos nacionales sauditas, uno de ellos empleó una pistola para amenazar al piloto y forzarle a desviarse de su ruta. La aeronave inicialmente penetra en el espacio aéreo Sirio con el propósito de aterrizar en el aeropuerto de Damasco. Durante la aproximación al aeropuerto, los perpetradores se negaron a aterrizar y ordenaron a la aeronave que volara al aeropuerto internacional Saddam en Bagdad (Iraq) donde aterrizó. Después de permanecer tres horas en tierra, los secuestradores se rindieron a las autoridades iraquíes y pidieron asilo político. Todos los pasajeros fueron liberados. No se produjeron víctimas. Las autoridades de seguridad sauditas iniciaron la correspondiente investigación para determinar cómo ingresaron armado estos sujetos.
- Septiembre de 2001 El vuelo AA11 de la línea aérea American Airlines, efectuado a una aeronave B-767, fue secuestrado a su salida del aeropuerto Logan de Boston a las 0745 horas cuando se dirigía a Los Angeles, hecho perpetrado por terroristas que posteriormente estrellaron el avión contra la Torre Norte del World Trade Center (Centro de Comercio mundial) de Nueva York a las 0845 horas. Murieron 81 pasajeros y 11 miembros de la tripulación, además de las 1.530 personas que perecieron en tierra.
- Diciembre 2001 El Boeing 767 de American Airlines, con 185 pasajeros y 12 miembros de la tripulación, volaba desde París hacia Miami cuando el terrorista Richard Reid, intento activar un explosivo que llevaba en la suela de su zapato, los pasajeros lograron impedirlo.
- Diciembre de 2009 Una aeronave Airbus 330 de la Línea aérea Norweste , el pasajero Nigeriano Umar Farouk Abdulmutallab intentó activar un explosivo que llevaba en su ropa interior, los pasajeros y tripulación lograron controlarlo e impedir que el atentado suicida.

## AMENAZA, VULNERABILIDAD Y RIESGO

### A.- Autoridad Aeronáutica, División de Aviación Civil del Ministerio de Transporte

1. PSNSAC: actualizado
2. PNISAC: No tiene
3. PNCCSAC: Implementándose
4. PNSCA: No tiene
5. Comité nacional: recién creado
6. Coordinaciones: Con la Policía Nacional, Policía Judicial, Dirección de Seguridad Pública (Encargados de la Inteligencia). Reuniones cada 4 meses, si hay una emergencia cita la autoridad aeronáutica.
7. Amenazas: a los vuelos a EE. UU, a Europa. Horarios de salida de los vuelos de esas aeronaves desde la 18:00a las 01:00 AM.
8. Información de Inteligencia: la recibe la autoridad de aviación civil, hay un problema de oportunidad, desfase, sin embargo el nivel de amenaza informado es medio.
9. Amenazas: Avisos de Bomba, promedio de tres al año generalmente a vuelos internacionales
10. Interferencias Ilícitas: 1 el año 2009, 4 el año 2010 ingreso de personas a la pista e intento de asaltar zona de carga para robar valores que llegan vía aérea.
11. Pruebas de seguridad 24 al año con un 60% de detección.
12. Evaluación de la Amenaza local, el grupo fundamentalista y crimen organizado
13. Evaluación de la Amenaza Externa: Boletines OACI, con los LAGS.
14. La deriva practica es de 45 % entre el diseño ideal y lo real que hay actualmente

### B.- Aeropuerto Buena Vista.

1. Ubicación: Ciudad de Punta del Sol
2. Designador : EPCP
3. Aeropuerto: Concesionado a una empresa extranjera.
4. Operaciones: 40 diarias
5. Cantidad de Pasajeros anual: 5. 545.245
6. Carga Aérea: 115.00 Toneladas al año
7. Horario de Operaciones: H 24, Líneas Aéreas: LAN Aerlines, TACA, COPA, American Aerlines, Delta Airlines, Continental Airlines, Iberia, KLM, LAN, Aer France, Alitalia, Swiss International, Viasa COM, Avianca, Canadian Airlines, Aerolineas Argentina, Lufthansa, British Airways

## C.- Organización Nacional de Seguridad Aeroportuaria

### 1.- Personal

Dotación 110 Inspectores de seguridad aeroportuaria, de dotación propia del Aeropuerto

Organización: 01 jefe de Seguridad, 01 subjefe, 04 fiscalizadores, 04 supervisores,

Turnos: 04 turnos de 25 especialistas

Déficit: 20 operadores

Capacitación: Último reentrenamiento hace 3 años

Seguridad Privada: 30 guardias privados que prestan servicios a las empresas usuarias algunos sin instrucción de seguridad Aeroportuaria.

AMENAZAS:

VULNERABILIDAD:

RIESGO:

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min.	<b>MODULO 3</b> D 3.1	<b>MODULO 3</b> Presente las diapositivas S 3.1 a S 3.3 y describa los objetivos del módulo que sigue:
	<b>Objetivos del módulo</b> D 3.2	<b>Objetivos del módulo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Explicar los conceptos de inspecciones de pasajeros y su equipaje de mano, identificar los distintos métodos y valorar su importancia</li> <li>• Describir los diferentes diseños y configuraciones de los puntos de control de seguridad</li> <li>• Explicar la dotación y funciones del personal en los puntos de inspección</li> </ul>
	D 3.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar la necesidad del equilibrio que debe existir entre seguridad y facilitación y valorar su importancia</li> <li>• Identificar los equipos de apoyo a la inspección de pasajeros y su equipaje de mano; y valorar su eficacia y eficiencia</li> </ul> <p>Informe a los participantes que el propósito del módulo es establecer conceptos básicos que les permitan entender los procedimientos de inspección de pasajeros o personas y su equipaje de mano u otras pertenencias.</p>
10 min	<b>Definición “Inspección”</b> D 3.4	<b>Definición de “Inspección”</b> Explique los participantes la definición de inspección  La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.  Pídale a los participantes que enumeren los puntos de inspección en un aeropuerto:

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto de inspección de pasajeros</li> <li>• Punto de inspección de pasajeros en tránsito</li> <li>• Punto de inspección de proveedores</li> <li>• Controles de acceso</li> <li>• Otros puntos</li> </ul> <p>Solicítele que indiquen quienes deben ser inspeccionados para acceder a las áreas restringidas.</p> <p>Pasajeros, empleados del aeropuerto, funcionarios públicos, tripulaciones otros.</p>
5 min	<p><b>Norma 4.1 del Anexo 17</b></p> <p>D 3.5</p>	<p><b>Norma 4.1 del Anexo 17</b></p> <p>Explíquelo a los participantes cuales es el alcance y aplicación de esta norma</p> <p>“Cada Estado contratante adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados”.</p> <p>Pídales a los participantes que describan algunas medidas que se deben adoptar.</p>
5 min	<p><b>Norma 4.4.1 del Anexo 17</b></p> <p>D 3.6</p>	<p><b>Norma 4.4.1 del Anexo 17</b></p> <p>De lectura a esta norma y explíquelo a los participantes en que consiste</p> <p>“Cada Estado 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”</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min	<b>Mantenimiento de seguridad</b> D 3.7	<b>Mantenimiento de seguridad</b> Explique esta diapositiva destacando cada aspecto, como nivel de capacitación, reentrenamiento del personal, tecnologías que pueden ser utilizadas y resalte que los procedimientos deben ser escrito y cumplirse <ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacitación del personal</li> <li>• Uso de equipos técnicos</li> <li>• Implementación de procedimientos de inspección</li> </ul>
10 min	<b>Instalaciones para Inspección de Personas</b> D 3.8	<b>Instalaciones para Inspección de Personas</b> Se debe considerar en el diseño: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Condiciones de infraestructura adecuadas para los equipos, y el desarrollo de las tareas del personal y el desplazamiento de pasajeros</li> <li>• Protección visual del punto de inspección</li> <li>• Letreros informativos al pasajero</li> <li>• Ordenador de filas</li> <li>• Equipamiento básico para inspección</li> <li>• Oficina de atención al usuario</li> <li>• Sala de inspección privada</li> </ul> Explique a los participantes cada aspecto, importancia de la infraestructura adecuada, que se previene con la protección visual, que los letreros informativos están en más de un idioma y que debieran decir, lo que permiten los ordenadores de flujo, lo necesario que es contar con una sala de revisión separada entre otros.

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<b>Emplazamiento de los Puesto de Inspección de pasajeros</b>  D 3.9	<b>Emplazamiento de los Puesto de Inspección de pasajeros</b>  Describe los tipos de emplazamientos de puestos inspección apóyese con el manual de seguridad de aviación documento 8973, puede señalar que el más común y utilizado el punto o puesto de inspección centralizado. <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Inspección descentralizada o en la puerta de embarque:</b> para atender una o dos puertas de embarque.</li> <li>• <b>Inspección semicentralizada o en el recinto del Aeropuerto:</b> Para atender varias puertas de embarque.</li> <li>• <b>Inspección centralizada:</b> Se trata de un solo puesto de inspección en el aeropuerto</li> </ul>
10 min	<b>Facilitación</b>  D 3.10	<b>Facilitación</b>  Categorías de pasajeros que podrían utilizar el punto de inspección del Personal del Aeropuerto <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasajeros que necesitan asistencia (Discapacitados).</li> <li>• Pasajeros registrados con un programa biométrico.</li> <li>• Pasajeros de último momento</li> <li>• Menores no acompañados.</li> </ul> Explique a los participantes las características de estos tipos de pasajeros, especialmente en los procedimientos de inspección.  Genere un debate con los participantes, sobre el pasajero de último minuto o atrasado, puede inducir a los inspectores a efectuar una inspección menos acuciosa, hecho que sería un error.

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min	<b>Diseño de los puntos de inspección</b> D 3.11	<b>Diseño de los puntos de inspección</b> El concepto del diseño de los puntos de inspección de pasajeros debería ser igual al de inspección de equipaje de bodega. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivel 1 con detectores de metal de pórtico y equipos de rayos X convencionales.</li> <li>• Nivel 2 con detectores avanzados de metal, explosivos y sustancia peligrosas y equipos de Rayos X tecnología avanzada.</li> <li>• Nivel 3 con una inspección manual completo.</li> </ul> Explique a los participantes que del resultado de la detección de comportamiento sospechoso, un pasajero debe ser sometido a varios niveles de inspección, mismo procedimiento debe aplicarse cuando es detectado un equipaje con potencial amenaza o un pasajero.
5 min	<b>Diseño</b> D 3.12	<b>Diseño</b> Muestre la diapositiva de DISEÑO y señale que se trata de un punto de inspección tipo, describa alguna característica y funciones del personal.
15 min	<b>Seguridad y facilitación</b> D 3.13	<b>Seguridad y facilitación</b> Para mayor comodidad y facilitación de los pasajeros, el puesto de Inspección debería cumplir con algunos requisitos tales como: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ser amplio, con espacio para el desplazamiento cómodo de los pasajeros.</li> <li>• Disponer de ordenadores de flujo.</li> <li>• Acceso para discapacitados (Sillas de rueda).</li> <li>• Extensiones con rodillos antes y después del Equipo de rayos X.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Letreros informativos en dos o más idiomas.</li> </ul> <p>Indíquese a los participantes la importancia de la facilitación para el pasajero, la experiencia de los inspectores les permitirá distinguir entre pasajero viaja por primera vez, o el frecuente, sin perjuicio de la aplicación de los procedimientos que debe a todos por igual, el pasajero debe recibir un trato respetuoso, debe estar informado conforme con la inspección.</p> <p>La frase es “mano de hierro en guante de seda”</p> <p>Mencione algunos aspectos que tiene considerado en el Manual de Planificación de Aeropuerto Capítulo 9.2.14 g:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cada punto de control tiene posibilidades de causar demoras, y también irrita y confunde a los pasajeros.</li> <li>• La demora implica el tiempo necesario para que sus funcionarios lleven a cabo sus procedimientos y también el tiempo de reacción de los pasajeros.</li> <li>• Este tiempo se aumentará en el caso de algunos pasajeros, debido a la falta de comprensión de idiomas, analfabetismo, confusión, etc.</li> </ul> <p>Explique en detalle las capacidades de cada equipo, que es importante que los importantes conozcan bien el equipamiento para que lo utilicen en forma adecuada, para obtener de ellos el máximo rendimiento</p>
15 min	<b>Equipamiento del punto de inspección de pasajeros y equipaje de mano</b>  D 3.14	<b>Equipamiento Básico:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipo de Rayos X túnel 60x40 cm.</li> <li>• Detector de metal de pórtico.</li> <li>• Detector de metal manual.</li> <li>• Equipo detector de Trazas.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesón de inspección de equipaje.</li> <li>• Cámaras CCTV, con micrófonos ambientales.</li> <li>• Comunicación con la Policía.</li> </ul> <p>Señale que el equipamiento son herramientas de trabajo, ayudan pero no reemplazan al inspector, recuérdelos que los equipos fallan, y que el inspector es el que toma la decisión final.</p> <p>Señale alguna características:</p> <p>Manual de planificación de Aeropuerto Capítulo 14.2.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deben adoptarse disposiciones adecuadas para la inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano.</li> <li>• Debe proveerse espacio suficiente para separar los equipos de rayos X de los detectores de tipo pórtico con una distancia mínima de 1 mt.</li> <li>• Separar el equipo de seguridad electromagnético de los demás equipos del aeropuerto que produzcan campos eléctricos que puedan afectar el funcionamiento del equipo de seguridad.</li> </ul> <p>Equipo de rayos X</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Túnel 60x40 cm.</li> <li>• Velocidad 2.5 metros x segundo.</li> <li>• 36 mm de penetración.</li> <li>•</li> </ul> <p>Detector de Metal de Pórtico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto total 2.2 mts.</li> <li>• Ancho total 1 mt.</li> <li>• Paso interior 0.80 a 0.90 mt.</li> <li>• Alarma sonora.</li> <li>• Led indicador de lugar.</li> <li>• Detector manual metal</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>Diferentes dimensiones y formas. Peso promedio 400 gramos. Alarma sonora y de luz. Energía de baterías.</p> <p>Detector de trazas</p> <p>Detecta las partículas de vapores de explosivos, drogas y otras sustancias.</p>
10 min	<p><b>Dotación de Personal y Funciones</b></p> <p>D 3.15</p>	<p><b>Dotación de Personal y Funciones</b></p> <p>Personal con las competencias requeridas (capacitación), con un Programa de Certificación de Operadores y que cumpla los requisitos del PNSAC.</p> <p>Se debe contar con personal masculino y femenino, especialmente para la revisión separada, la que debe ser según el género.</p> <p>Destaque a los participantes, mientras más competentes sea los inspectores es mejor la toma de decisión y resolución de problemas, la rotación y la permanencia en el monitor de rayos x 20.minutos</p> <p>Se debe proteger la dignidad al pasajero es por eso que la revisión separada debe ser según genero, eso evitara conflictos y quejas de los usuarios.</p>
10 min	S 3.16	<p><b>Dotación de Personal y Funciones</b></p> <p>Explique a los participantes el perfil profesional que debe tener el supervisor, las cualidades y competencias</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Supervisor:</b> Responsable de la gestión del puesto, procedimientos, toma decisiones. Realiza la evaluación de riesgo, instruye y orienta a su personal, se encarga de la rotación de puestos, atiende a los usuarios, coordina con organismos de apoyo.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que este puesto es fundamental para la detección de comportamientos sospechosos</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	D 3.17	<p><b>Dotación de Personal y Funciones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verificador de Tarjeta de Embarque y Ordenador de Flujo:</b> Su misión es fundamental. Evalúa el riesgo de acuerdo a la conducta del pasajero. Con la observación puede determinar a quienes se les somete a una inspección más acuciosa.</li> </ul> <p>Debe dirigir al pasajero, proporcionarle información o instruirlo, antes de pasar por el punto de inspección.</p> <p>Pídales a los participantes que indique en que actitudes de los pasajeros se debieran fijar los inspectores cuando cumplen esta función.</p>
5 min	D 3.18	<p><b>Dotación de Personal y Funciones</b></p> <p>Señale a los participantes esta función requiere concentración solo centrarse en el monitor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Operador de Máquinas de Rayos X:</b> Responsable de analizar e interpretar las imágenes que presenta el o los monitores, detecta las posibles amenazas en los equipajes de mano a través de la identificación de artículos, sustancias peligrosas, o elementos prohibidos, informa sobre el registro manual, indica sobre el registro manual, indica el lugar o la utilización del detector de trazas.</li> </ul> <p>Pregúntele a los participantes que puede distraer al operador de Maquinas de Rayos X.</p>
5 min	D 3.19	<p><b>Dotación de Personal Funciones</b></p> <p>Explique a los participantes la importancia de aplicar el procedimiento de inspección, con detector de metales en forma adecuada, descarte todas las dudas, está prohibido adivinar, ¿son llaves las que hacen sonar el detector?</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Operador del Detector de Metal Manual:</b> Se ubica después del detector de metal de pórtico, inspecciona a los pasajeros que activan la alarma del detector, a los que son sometidos a una inspección aleatoria o aquellos, que de acuerdo al análisis de conducta, es necesario descartar como amenaza.</li> </ul>
5 min	D 3.20	<p><b>Dotación de Personal Funciones</b></p> <p>Indique a los participantes que esta función en algunas oportunidades requiere entrevistar al pasajero, por lo que se deben aplicar técnicas de entrevistas y observar en detalle el comportamiento del pasajero, también a modo de prevención de la salud el inspector debería utilizar guantes quirúrgicos u otros</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Encargado de la Revisión Manual de Equipaje:</b> Responsable de tomar el equipaje que es alertado por el operador de Equipos de Rayos X y someterlo a revisión física en busca del artículo, elementos o sustancia peligrosa o prohibida que transporta.</li> </ul>
5 min	<p><b>Dotación de Personal Funciones</b></p> <p>D 3.21</p>	<p><b>Dotación de Personal Funciones</b></p> <p>Explique a los participantes que la revisión separada debe efectuarlo según género, debe efectuarse con guantes y si es necesario con otro inspector del mismo género de testigo, para evitar quejas u otros problemas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Encargado de la inspección separada:</b> Responsable de las revisiones especiales de pasajeros en una dependencia separada y con registro físico cuando hay sospecha o se trata de personas con discapacidades o prótesis.</li> </ul>
5 min	<p><b>Dotación de Personal Funciones</b></p> <p>D 3.22</p>	<p><b>Dotación de Personal Funciones</b></p> <p>Indíquelo a los participantes que esta medida de seguridad se puede aplicar a los pasajeros y al equipaje, en algunas oportunidades es necesario explicarle al pasajero, hay que observar el comportamiento de este</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Operador de Equipo detector de Trazas:</b> Responsable de inspeccionar el equipo o al pasajero mediante el empleo de un EDT. Esta inspección se debe efectuar como resultado de una sospecha o en forma aleatoria a un porcentaje de pasajeros y su equipaje.</li> </ul>
5 min	<b>Resumen del módulo</b>  D 3.23  D 3.24	<b>Resumen del módulo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Explicar los conceptos de inspecciones de pasajeros y su equipaje de mano, identificar los distintos métodos y valorar su importancia</li> <li>• Describir los diferentes diseños y configuraciones de los puntos de control de seguridad</li> <li>• Explicar la dotación y funciones del personal en los puntos de inspección</li> <li>• Analizar la necesidad del equilibrio que debe existir entre seguridad y facilitación y valorar su importancia</li> <li>• Identificar los equipos de apoyo a la inspección de pasajeros y su equipaje de mano; y valorar su eficacia y eficiencia</li> </ul>
40 min	<b>Repaso</b>  <b>Evaluación</b>  <b>Revisión</b>  <b>Análisis</b>	<b>Repaso</b>  <b>Evaluación</b>  <b>Revisión</b>  <b>Análisis</b>
<b>FIN DEL MÓDULO 3</b>		

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<b>MODULO 4</b> D 4.1	<b>Módulo 4</b> <b>Técnicas de Vigilancia y Observación</b>
5 min	<b>Objetivos del módulo</b> D 4.2  D 4.3	<b>Objetivos del módulo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comprender el concepto de vigilancia en seguridad aeroportuaria</li> <li>• Identificar el propósito y características de la vigilancia en la inspección de pasajeros.</li> <li>• Identificar el propósito y conceptos de la observación.</li> <li>• Identificar técnicas, características y medios que utiliza la observación.</li> <li>• Describir las técnicas para la ejecución de ejercicios prácticos</li> </ul>
5 min	<b>Vigilancia</b> D 4.4	<b>Vigilancia</b> Explique a los participantes que esta es una de las actividades más importante de seguridad aeroportuaria no solo se realiza en los puntos de inspección de personas, describa otras funciones controles de accesos, rondas, inspecciones entre otras.
	<b>Definición</b>	<b>Definición:</b> Es una actividad mediante el cual se mantiene en observación en una zona determinada, las personas, medios y su entorno.
	<b>Vigilar:</b> D 4.5	<b>Vigilar:</b> Seguir mediante la observación, intencionalmente, el comportamiento de alguien o algo.  Señale a los participantes este tipo de actividad por parte de un inspector permite detectar comportamiento sospechoso en los pasajeros, usuarios en general.

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<p><b>Propósito:</b></p> <p>D 4.6</p>	<p><b>Propósito:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantener bajo control visual un área determinada para detectar comportamiento sospechosos de pasajeros o usuarios, permitiendo prevenir la comisión de actos de interferencia ilícita.</li> </ul> <p>Destaque a los participantes que estas una actividades permanente</p>
5 min	<p><b>Características:</b></p> <p>D 4.7</p>	<p><b>Características:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Controladora: Se observa, controla y verifica ciertos actos y acciones.</li> <li>• Asesora: Aporta información y permite el logro de un objetivo en la investigación.</li> </ul>
	<p>D 4.8</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disuasiva: Inhibe intenciones de la comisión de delitos.</li> <li>• Específica: Se realiza por una situación u objetivo determinado. Si se efectúa en forma eficaz, entrega información exacta y fidedigna de personas o hechos.</li> </ul>
	<p>D 4.9</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinámica: Permite actuar inmediatamente ante la presencia de una situación sospechosa.</li> <li>• Flexible: Se adapta a diferentes situaciones y condiciones de trabajo.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que las características son como beneficios que se obtienen de una buena vigilancia, resalte la importancia de inspectores concentrados y motivados en su trabajo.</p>
5 min	<p><b>Condiciones</b></p> <p>D 4.10</p>	<p><b>Condiciones:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requiere de tiempo: La vigilancia necesita de tiempo para controlar y dominar el área a vigilar.</li> <li>• Requiere de Entrenamiento: Co personal bien entrenado y motivado el resultado de la vigilancia es más eficaz.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>Explique a los participantes que una buena vigilancia en un aérea o sector del aeropuerto, requiere que el inspector instruir al inspector sobre el tiempo que debe ocupar, además de la capacitación y motivación tarea que le corresponde al supervisor.</p>
5 min	<p><b>Tipos:</b></p> <p>D 4.11</p>	<p><b>Tipos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vigilancia discreta: Es la que se realiza de tal manera que la persona no se percata de que está siendo vigilada.</li> <li>• Vigilancia abierta: Es la que se realiza de manera que las personas vean la presencia de personal de seguridad.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que se debe determinar que se va obtener de los dos tipos vigilancia, la “discreta” puede detectar actividades ilegales, la segunda “abierta” inhibe potenciales conductas.</p>
5 min	D 4.12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vigilancia a través de CCTV: Es la que se realiza mediante el empleo de Cámaras de Circuito Cerrado de Televisión y es monitoreado desde un Centro de Control. Es disuasivo, requiere de personal de seguridad para reaccionar ante una alerta.</li> </ul> <p>Señale a los participantes que este tipo de vigilancia es la más utilizada, tiene varias cualidades, especialmente los sistema de última generación, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Permite grabar las imágenes,</li> <li>• Puede alertar presencia de extraños,</li> <li>• Actúa disuasiva.</li> </ul> <p>Entre los aspectos negativos tenemos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requiere personal entrenado y concentrados en los monitores.</li> <li>• Pueden haber sectores ciegos</li> <li>• Requiere de un de reacción para concurrir al lugar</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<p><b>Factores negativos que influyen en la labor del personal que realiza la vigilancia:</b></p> <p>D 4.13</p>	<p><b>Factores negativos que influyen en la labor del personal que realiza la vigilancia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La rutina: Se pierde el interés. Se transforma en repetitiva y poco a poco no produce el efecto deseado.</li> <li>• La confianza: Que nunca suceda nada genera pérdida de interés. Creer que se tiene todo controlado induce a fallar ante lo impredecible.</li> </ul>
	D 4.14	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La falta de instrucción y procedimientos normalizados: genera improvisación</li> <li>• El cansancio: Mucho tiempo en el puesto genera cansancio, la vigilancia se hace de malas ganas y en forma indolente</li> <li>• La carencia de motivación: La falta de motivación produce desinterés por el trabajo generando incapacidad de detección.</li> </ul>
5 min	D 4.15	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El funcionamiento inadecuado de los equipos</li> <li>• Falta de ergonomía en el puesto de trabajo (obras en ejecución, entre otros)</li> </ul> <p>Explique a los participantes que es necesario tener una buena planificación de los turnos, para evitar la rutina, por ejemplo no repetir el mismo inspector en el mismo puesto todos los días, destaque que la confianza es subjetiva el que elige cómo y cuándo va actuar, es el terrorista no el inspector, otros aspecto que debe señalar es que el inspector debe contar con las competencia necesarias para cumplir con su trabajo, el cansancio se puede resolver con rotación del personal, la motivación es un motor que debe ser alimentado a cada rato por el supervisor, en cuanto a la falta de ergonomía podría ser interpretada como una vulnerabilidad, que podría ser aprovechada por algún delincuente por lo que requiere mayor esfuerzo por el equipo de vigilancia.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<b>Observación</b>  <b>Ejercicio</b>	<b>Observación</b>  <b>Ejercicio:</b> el instructor preparará en forma anticipada el ingreso a la sala de algún asistente administrativo (hombre o mujer), con cualquier excusa sin que se enteren los participantes, después de una breve conversación con la persona (treinta segundos), esta se retirará, usted solicitará a los participantes que una hoja describa a la persona que entro, posteriormente lee y explica la definición de observación.
10 min	<b>Definición:</b>  D 4.16	<b>Definición:</b>  La observación es aquella actividad que se realiza a través de los sentidos en forma consciente para lograr conocimiento de un medio ambiente, personas y/o situaciones determinadas.  Una vez efectuada la explicación de la definición solicite a los participantes que intercambien entre ellos las descripciones efectuadas y pida que ingrese nuevamente la personas que es parte del ejercicio, para que analicen que tan precisos y exactos fueron sus descripciones
5 min	<b>Propósito:</b>  D 4.17	<b>Propósito:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar conductas de personas y características de cosas.</li> <li>• Analizar objetos y/o situaciones para deducir en forma lógica.</li> <li>• Relacionar e interpretar, ruidos, colores, olores y situaciones para la toma de decisiones.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que esta es una actividad permanente en la funciones de seguridad aeroportuaria, los inspectores son puesta prueba sus capacidades en forma constantes especialmente en la inspección de personas y sus equipajes.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<b>Concepto:</b> D 4.18	<b>Concepto:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El ser humano en la vida diaria comúnmente mira, pero no ve.</li> <li>• En general, se recibe y comprende sólo lo que interesa o lo que se puede entender con un mínimo esfuerzo.</li> </ul>
	D 4.19	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La habilidad de observar es esencial para una buena detección de comportamiento sospechoso.</li> <li>• Es una destreza que dependerá de la capacidad innata, experiencia y adiestramiento que se desarrolle o adquiera.</li> </ul> <p>Explique a los participantes el alcance de cada concepto, agregue que no es solo habilidad o instinto, también debe estar presente la motivación y el profesionalismo de los inspectores</p>
10 min	<b>Ejercicio N° 1</b>	<b>Ejercicio N° 1</b> <p>Muestre la transparencia oculta correspondiente al ejercicio N° 1 por 10 segundo y cámbiela, pida que los participante que escriban en una hoja las personas, animales y objetos observado, terminada esta actividad muestre otras vez la transparencia para comparen lo escrito por ellos y lo que realmente se muestra.</p> <p>Analice el ejercicio y pídale comentarios del ejercicio</p> <p>Recuérdelos que el tiempo de exposición y análisis de imágenes en el monitor en la inspección de un equipaje son 05 segundos, para tomar la decisión y que un pasajero no está más de 12 segundo en el punto de inspección.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<b>Técnicas:</b>  D 4. 20	<b>Técnicas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atención: Es el proceso que nos lleva a la presencia de un hecho, este factor lleva a concretar los sentidos, sea esto al ver o escuchar algo.</li> <li>• La atención puede ser voluntaria, involuntaria o habitual.</li> <li>• En la atención influye el tamaño del objeto, el cambio de situación, el interés por el tema, las condiciones orgánicas, la sugestión.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que la atención está asociada a la concentración, lo que permite el pensamiento rápido y una acción resolutiva</p>
5 min	D 4.21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Percepción: Inmediatamente después de que la atención ha sido atraída hacia un hecho, la mente funciona para intentar reconocer ese hecho. La percepción es un proceso activo que utiliza información para sugerir poner a prueba hipótesis que afectan a la relación de individuos con su entorno.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que la percepción utiliza información ya adquirida asociándola a lo que está observando, ejemplo la imagen de un computador en el monitor de la máquina de rayos X, si aprecia algo distinto a lo que siempre observa.</p> <p>Pregúnteles ¿qué se debe hacer? ,</p>
	D 4.22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia: Este aspecto es el que permitirá, en algunos casos con un mínimo de atención, percibir y observar más detalles, como también, facilitar la captación de una serie de actitudes que para una persona sin experiencia le son difíciles de identificar.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>Explique a los participantes que la experiencia puede ser determinante en la observación, también puede inducir en forma negativa al exceso de confianza.</p>
	D 4.23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hacer una fotografía mental de lo percibido.</li> <li>• El objeto debe ingresar a través de los sentidos.</li> <li>• Utilizar la intuición que es la respuesta emocional ante el estímulo presentado.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que estas tres últimas técnicas también son muy útiles, resalte que en la observación hay que estar muy atento o despierto.</p>
10 min	<b>Ejercicio Nº 2</b>	<p><b>Ejercicio Nº 2</b></p> <p>Muestre la transparencia oculta correspondiente al ejercicio Nº 2 por 10 segundo y cámbiela, pida que los participante que escriban en una los objetos observado, terminada esta actividad muestre otras vez la transparencia para comparen lo escrito por ellos y lo que realmente se muestra.</p> <p>En este ejercicio debieran tener mejores resultados que el ejercicio Nº1, analice el ejercicio y pídale comentarios de los resultados obtenidos</p>
5 min	<b>Características:</b> D 4.24	<p><b>Características:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirve de apoyo: La información obtenida de la observación servirá para aclarar hechos o situaciones.</li> <li>• Dependiente: Esto deriva de la atención y concentración aplicada en la observación.</li> </ul>
5 min	D 4.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es un registro: Llevada a un informe de detalle de la situación ocurrida quedará un registro de lo sucedido.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es una alerta: Si detecta alguna situación o actitud sospechosa permite anticiparse a los hechos.</li> </ul> <p>Explique a los participantes cada característica por ejemplo:</p> <p>Un informe sobre un incidente de seguridad aeroportuaria, debe tener antecedentes precisos y veraces gran parte de la información obtenida es a través de la observación.</p> <p>Una buena o mala observación depende del nivel de atención y concentración de inspector.</p> <p>El registro de información puede ser útil para situaciones de seguridad que se pueden repetir, un pase o credencial de un empleado de la línea aérea puede ser mal utilizado.</p> <p>Es un alerta por lo detectado por un inspector puede activar un respuesta inmediata al incidente.</p>
5 min	<p><b>Medios:</b></p> <p>D 4.26</p>	<p><b>Medios:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vista: Es considerado el sentido más preciso, por lo tanto, la vista debe utilizarse concentrando su atención en aquellos detalles o rasgos particulares más representativos, de una persona, objeto o hecho.</li> </ul> <p>Explique a los participantes, que según los expertos la vista es predominante en un 85%, en la observación.</p>
	D 4.27	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oído: Es el sentido más objetivo en su percepción, pero tiene un alto grado de subjetividad, ya que es muy difícil determinar dirección y distancia de un sonido.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que el oído contribuye en un 13% en la observación, al inspeccionar un bolso o un artefacto electrónico se podría detectar algún ruido normal si este estuviera encendido, esto puede aportar en un sospecha de amenaza.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	D 4.28	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tacto: Este sentido en la mayoría de las personas está escasamente desarrollando debe ser considerado como un medio limitado y dudoso.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que el tacto no es un sentido que contribuya en la observación según los entendidos es parte del 2% restante junto con el gusto y el olfato.</p>
	D 4.29	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Olfato: La sugestión ejerce una fuerte influencia en la percepción de un olor, ya que es posible sentir la sensación del olor sin la presencia de él, no es un medio confiable</li> </ul> <p>Explique a los participantes que el olfato es un sentido que no confiable en la observación y no aplicable en la detección un inspector no puede olfatear un producto aunque este huela muy bien, puede tratarse de un explosivo plástico mimetizado de perfume.</p>
5 min	D 4.30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gusto: El gusto es individual y la sensación objetiva es reemplazada por la concepción del gusto que experimenta o ha experimentado una persona, es una pero no digno de confianza.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que el gusto es un sentido que no aporta en la observación un inspector no puede probar algún producto que lleve un pasajero para verificar lo que él dice, aunque el producto sea muy tentador.</p>
20 min	<b>Descripción de una persona</b>  D 4.31	<b>Descripción de una persona</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sexo</li> <li>• Estatura</li> <li>• Edad estimada</li> <li>• Contextura</li> <li>• Color de piel</li> <li>• Color de pelo</li> <li>• Color de ojos</li> <li>• Tipo de vestuario</li> <li>• Anillos, Joyas</li> <li>• Tipo de zapatos.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cartera</li> <li>• Maletín.</li> <li>• Computador</li> </ul> <p><b>Ejercicio:</b> el instructor repetirá el ejercicio del ingreso a la sala de un asistente administrativo (hombre o mujer), que no sea la misma persona que permanezca 30 segundos y se retire, muestre la en ese el mismo tiempo los participantes, después de una breve conversación con la persona (treinta segundo), esta se retirará, usted solicitara a los participantes que una hoja describa a la persona que entro, posteriormente lee y explica la definición de observación.</p>
5 min	<p><b>Tipos de memoria</b></p> <p>S 4. 32</p>	<p><b>Tipos de memoria</b></p> <p>La observación es parte fundamental del proceso de la memoria.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memoria visual: Retiene detalles relacionados con formas, colores, personas. Etc.</li> <li>• Memoria auditiva: Registra lo que oye.</li> <li>• Memoria motora: Registra gestos o movimientos físicos.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que el tipo de memoria más utilizado por los inspectores es la visual, por lo tanto es la que requiere de entrenamiento.</p>
	<p><b>Conclusión</b></p> <p>D 4.32</p>	<p><b>Conclusión</b></p> <p>La observación es una actividad permanente en la inspección de pasajeros. La capacidad de detección de conductas sospechosas depende del interés, de la intuición y motivación del personal de seguridad.</p>
10 min	<p><b>Ejercicio Nº 3</b></p>	<p><b>Ejercicio Nº 3</b></p> <p>Muestre la transparencia oculta correspondiente al ejercicio Nº 3 por 10 segundos y cámbiela...</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>...pida que los participante que escriban en una hoja los artículos observado, terminada esta actividad muestre otras vez la transparencia para comparen lo escrito por ellos y lo que realmente se muestra.</p> <p>En este ejercicio debieran tener mejores resultados que el ejercicio N° 2, analice el ejercicio y pídale comentarios de los resultados obtenidos</p>
5 min	<b>Resumen del módulo</b> D 4.33	<b>Resumen del modulo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comprender el concepto de vigilancia en seguridad aeroportuaria</li> <li>• Identificar el propósito y características de la vigilancia en la inspección de pasajeros.</li> <li>• Identificar el propósito y conceptos de la observación.</li> </ul>
	D 4.34	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar técnicas, características y medios que utiliza la observación.</li> <li>• Describir las técnicas para la ejecución de ejercicios prácticos</li> </ul>
40 min	<b>Repaso</b> <b>Evaluación</b> <b>Revisión</b> <b>Análisis</b>	<b>Repaso</b> <b>Evaluación</b> <b>Revisión</b> <b>Análisis</b>
<b>FIN DEL MÓDULO 4</b>		

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<b>MODULO 5</b> D 5.1	<b>TÉCNICAS DE DETECCIÓN DE CONDUCTAS SOSPECHOSAS</b>
5 min	<b>Objetivos del módulo</b> D 5.2	<b>Objetivos del módulo:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Explicar las diferencias entre los tipos de pasajeros</li> <li>• Describir las técnicas para identificar el comportamiento sospechoso de personas en el ámbito aeroportuario.</li> <li>• Describir el comportamiento de un pasajero de acuerdo a su actitud y comportamiento</li> </ul>
	D 5.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar las intenciones de un pasajero por su comportamiento y gestos.</li> <li>• Identificar la importancia de la entrevista y las manifestaciones no controladas por parte de un pasajero.</li> <li>• Describir las señales de la mentira en las respuestas y conducta de un pasajero.</li> </ul>
5 min	<b>Tipos de pasajeros</b> D 5.4	<b>Tipos de pasajeros</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pasajero frecuente:</b> Es aquel que conoce las reglas o procedimientos de seguridad aeroportuaria, lo que permite que nuestro trabajo sea más ágil, sin embargo, este usuario es más exigente, conoce las capacidades y debilidades del sistema de inspección.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que este tipo de pasajeros, puede creerse con ciertos derechos o excepciones, situación que no corresponde en la confianza esta el peligro</p>
	D 5.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pasajero ocasional:</b> Es aquel que debemos orientar en el momento de inspeccionarlo y podría hacer el más lento, se puede mostrar más nervioso, especialmente, en el procedimiento de inspección.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<b>Tipos de Pasajeros</b>  D 5.6	<b>Pasajeros especiales:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasajeros con prótesis, en silla de ruedas o elementos de apoyo.</li> <li>• Pasajeros inmovilizado parcialmente con yeso o férula</li> <li>• Pasajero Deportado</li> <li>• Pasajero no Admisible</li> <li>• Pasajero Detenido (con custodia o escolta)</li> <li>• Pasajero Perturbador</li> <li>• Pasajero de último momento</li> </ul> <p>Explique a los participantes que los pasajeros especiales se deben aplicar procedimientos de inspección distintos y rigurosos, de ejemplos de de cómo revisar al pasajero con prótesis, en silla de rueda o elementos de apoyo.</p>
5 min	<b>Identificación de comportamientos sospechosos</b>  <b>Concepto</b> D 5.7	<b>Identificación de comportamientos sospechosos.</b>  <b>Concepto:</b> La observación adquiere relevancia en la identificación de comportamientos sospechosos de personas y/o pasajero  Señale a los participantes que la observación de los comportamientos puede aportar más información que las tecnologías, en los procedimientos de inspección.
	<b>Técnicas de detección:</b>  D 5.8	<b>Técnicas de detección:</b>  Observar a las personas fijarse en los detalles: <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mirada</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La expresión facial</li> <li>• La sonrisa</li> <li>• La postura</li> <li>• Los gestos</li> </ul> <p>Explique a los participantes sobre la comunicación no verbal, que en algunos casos es muy expresiva, si observa la persona siempre está comunicando su estado de ánimo, sus molestias, alegrías, miedos entre otras situaciones o emociones</p>
	<p><b>La mirada</b></p> <p>D 5.9</p>	<p><b>La mirada:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Refleja actitudes</li> <li>• Expresa Emociones</li> <li>• Transmite Emociones</li> </ul>
10 min	<p><b>Ejercicio N° 4</b></p>	<p><b>Ejercicio N° 4</b></p> <p>Muestre la transparencia oculta correspondiente al ejercicio N° 4 por 10 segundo y cámbiela, pida que los participante que escriban en una hoja las características los observado, cuantas personas son, cuantas mujeres y cuantos hombres, raza, que están haciendo y otros aspectos a destacar, terminada esta actividad muestre otras vez la transparencia para comparen lo escrito por ellos y lo que realmente se muestra.</p> <p>Analice el ejercicio y pídale comentarios de los resultados obtenidos</p>
5 min	<p><b>La mirada</b></p> <p>D 5.10</p>	<p><b>La mirada:</b></p> <p>Existen diferencias culturales respecto del uso de las miradas, sin embargo, hay que observar algunos aspectos del pasajero:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evita contacto ocular/baja la vista</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mirada errática</li> <li>• Ojos inquietos</li> <li>• Parpadeo excesivo</li> </ul> <p>Explique a los participantes la importancia de la mirada en la comunicación no verbal, en la observación puede permitir detectar un comportamiento sospechoso la personas que va ha ser sometida inspección el inspector debe estar siempre atento y asociar esa mirada al equipaje o pertenecías que lleva esta persona.</p>
5 min	<p><b>La expresión facial:</b></p> <p>D 5.11</p>	<p><b>La expresión facial:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alegría</li> <li>• Sorpresa</li> <li>• Tristeza</li> <li>• Miedo</li> <li>• Ira</li> <li>• Desprecio</li> </ul> <p>Explique a los participantes que las expresiones faciales de los pasajeros cuando van a ser inspeccionados demuestran sus estados de ánimo, la alegría puede ser señal que va de viaje de placer, la tristeza porque deja a sus seres queridos, el miedo puede ser a volar, la ira porque va ser inspeccionado, el desprecio podría ser al sistema de seguridad aeroportuaria.</p>
5 min	<p><b>La expresión facial</b></p> <p>D 5.12</p>	<p><b>La expresión facial:</b></p> <p>Hay que observar algunos detalles que pueden indicarnos alguna anomalía en el pasajero:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enrojece</li> <li>• Se pone blanco/palidece (es más peligroso)</li> <li>• Tiembla claramente.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hace muecas constantemente</li> </ul> <p>Explique a los participantes que este tipo de expresiones faciales en las personas que van o están siendo inspeccionadas son más peligrosas, están demostrando algo que puede ser un ilícito, llevan algo prohibido en su equipaje o vestuario, los inspectores deben estar más atentos.</p>
10 min	<b>Ejercicio Nº 5</b>	<p><b>Ejercicio Nº 5</b></p> <p>Muestre la transparencia oculta correspondiente al ejercicio Nº 5 por 10 segundos y cámbiela, pida que los participantes que escriban en una hoja las características de las expresiones faciales observadas, de las personas, que están demostrando y otros aspectos a destacar, terminada esta actividad muestre otra vez la transparencia para comparar lo escrito por ellos y lo que realmente se muestra.</p> <p>Analicen el ejercicio y pídeles comentarios de los resultados obtenidos.</p>
10 min	<p><b>La sonrisa:</b></p> <p>D 5.13</p>	<p><b>La sonrisa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Animar</li> <li>• Pacificar</li> <li>• Placer</li> <li>• Actitud amigable</li> <li>• Alegría</li> </ul> <p>Explique a los participantes que este tipo de sonrisa en los pasajeros sería lo ideal, ojala que siempre fuera así, demuestra una actitud positiva e incita al trato amable y gentil.</p>
	<p><b>La sonrisa</b></p> <p>D 5.14</p>	<p><b>La sonrisa:</b></p> <p>En la observación detallada la sonrisa puede reflejar otros aspectos del pasajero:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conducta nerviosa</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actitud irónica</li> <li>• Intención burlesca</li> <li>• Demostrar supuesta inocencia</li> </ul> <p>Indique a los participantes que este otro tipo de sonrisa delata un comportamiento sospechoso en un pasajero que obliga al inspector ser más cauto y acucioso en la aplicación de los procedimientos de inspección.</p>
10 min	<p><b>La postura</b></p> <p>D. 5.15</p>	<p><b>La postura:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acercamiento (Atención o aceptación)</li> <li>• Retirada (Rechazo o desprecio)</li> <li>• Expansión (Arrogancia o ira)</li> <li>• Contracción (Sumisión o tristeza)</li> <li>• Intimidación (Atemorizar o inhibir)</li> </ul> <p>Explique a los participantes que además de la observación que se debe hacer al pasajero, está el dialogo en una pequeña entrevista la postura es un buen indicativo para detectar algún comportamiento sospechoso</p>
	<p><b>La postura</b></p> <p>D 5.16</p>	<p><b>La postura:</b></p> <p>Una observación detallada del pasajero la postura de este nos dará señales de su comportamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No puede tener los pies quietos (ansiedad)</li> <li>• Actitud inquieta (cambio de peso de un pie a otro)</li> <li>• Cruza los brazos sobre el pecho (construcción de una barrera)</li> </ul> <p>Indique que a los participantes que al observar este tipo de comportamiento es un indicativo de que algo no esta bien en el pasajero estas características especiales de los pasajeros pueden ser detectada por el inspector que está verificando las tarjetas de embarque y pude transmitir a sus colegas la situación observada.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
5 min	<p><b>La distancia</b></p> <p>D 5.17</p>	<p><b>La distancia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proximidad: Atemorizador o no entiende.</li> <li>• Distanciamiento: Temor o rechazo.</li> <li>• Contacto físico directo: Señal de cercanía interpersonal o demarca dominio emocional sobre el otro.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que uno de los aspectos que debe tener presente el inspector, en su relación con la persona inspeccionada es la distancia, se debe ser cuidados en no acercarse demasiado sobre la pasajero o al revés evitar que este acerque más de necesario, los riesgos pueden ser variados, desde la agresividad, la acusación de acoso u otras situaciones incómodas y no deseadas.</p>
10 min	<p><b>La distancia:</b></p> <p>D 5.18</p>	<p><b>La distancia:</b></p> <p>Al momento de entrevistar al pasajero es fundamental mantener una distancia prudente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evita acciones de agresividad.</li> <li>• Delimita el espacio personal</li> <li>• Evita la familiaridad.</li> <li>• Evita interpretación de confianza</li> </ul> <p>Reitere a los participantes la importancia de mantener una distancia adecuada, explique cada concepto.</p> <p>Se puede controlar mejor una conducta de agresividad.</p> <p>Mantener el espacio personal permite un diálogo más cómodo.</p> <p>Evitar los gestos amistosos que pueden ser mal interpretado y aprovechados por el pasajero.</p> <p>En la confianza está el peligro.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min	<b>Medios (canales) de comunicación</b> D 5.19	<b>Medios (canales) de comunicación:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El Lenguaje</li> <li>• Los Gestos</li> </ul> <p>Explique a los participantes que los comportamientos, que pueden considerarse como sospechosos, se relacionan principalmente con la expresión oral y corporal del sujeto, por lo que los inspectores deben estar atentos; escuche y observe.</p> <p>Es probable que en el lenguaje no se logre algún indicio en algunos pasajeros especialmente cuando hablan otros idiomas, sin embargo hay gestos que son universales, son fáciles de observar y/o detectar</p>
	<b>Los Gestos (Segundo canal de comunicación)</b> D 5.20	<b>Los Gestos (Segundo canal de comunicación)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Delatan estados de ánimo, emociones y sensaciones del pasajero.</li> <li>• Participa el cuerpo, manos, cabeza y pies.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que en muchas ocasiones los gestos dicen más que las palabras, por ejemplo:</p> <p>Es congruente cuando sus palabras, sus acciones, su lenguaje corporal, son coincidentes.</p> <p>Es honesto cuando lo que señala y muestra es espontaneo, no construido.</p> <p>Es peligro cuando las expresiones, los gestos y las acciones no concuerdan.</p> <p>En mentiroso cuando en el pasajero no hay emoción en sus ojos ni su frente, solo en sus labios o boca.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min	<p><b>Los gestos</b></p> <p>D 5.21</p>	<p><b>Los gestos:</b></p> <p>En la observación de un pasajero los gestos es lo que más aporta antecedentes de potenciales comportamientos sospechosos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se frota o toca la nariz reiteradamente.</li> <li>• Se alisa, se retuerce o cuida el bigote.</li> <li>• Se tira las orejas en señal de molestia.</li> <li>• Se cubre los oídos.</li> <li>• Se peina o alisa el pelo como reflejo nervioso.</li> </ul> <p>Explique a los participante la importancia de buena observación a los gestos de las personas que van hacer inspeccionadas, cada gesto delata un estado de ánimo o comportamiento que puede indicar de que algo no está normal.</p>
	<p><b>Los gestos</b></p> <p>D 5.22</p>	<p><b>Los gestos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manos nerviosas/nerviosismo general.</li> <li>• Juega con las uñas de los dedos.</li> <li>• Juega con las joyas.</li> <li>• No puede dejar de mover los brazos.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que el estado nervioso puede ser porque está atrasado el pasajero, tiene miedo a volar, lleva algo prohibido o intenta cometer un acto ilícito</p>
	<p><b>Ejercicio N° 6</b></p>	<p><b>Ejercicio N° 6</b></p> <p>Muestre la transparencia oculta correspondiente al ejercicio N° 6 por 10 segundo y cámbiela, pida que los participante que escriban en una hoja las características de los gestos observados de las personas, que están demostrando y otros aspectos a destacar, terminada esta actividad muestre otras vez la transparencia para comparen lo escrito por ellos y lo que realmente se muestra.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		Analicen el ejercicio y pídale comentarios de los resultados obtenidos
10 min	<p><b>Para tener en cuenta</b></p> <p>D 5.23</p>	<p><b>Para tener en cuenta:</b></p> <p><b>Explique la diapositiva N° 23</b></p> <p>Foto 1 Un gesto de inseguridad, se está revisando que este bien su corbata o esta con alguna inquietud</p> <p>Foto 2 Un gesto de que algo le incomoda no son específicamente las colleras, de su camisa.</p> <p>Foto 3 Un gesto que nos puede indicar que la situación está controlada en un postura de superioridad.</p> <p>Foto 4 Un gesto que podría ser interpretado como seguridad o autosuficiencia</p> <p>Foto 5 Un mirada directa de confianza</p> <p>Foto 6 Un gesto que se puede interpretar como un comportamiento desafiante</p> <p>Pregúnteles a los participantes su apreciación sobre lo que comunicada cada foto</p>
	<p><b>La actitud</b></p> <p>D 5.24</p>	<p><b>La actitud</b></p> <p>Es un comportamiento aprendido para responder (pensar, sentir y actuar) ante una situación en una forma positiva o negativa.</p> <p>Explique a los participantes que la actitud es una predisposición aprendida a responder (<i>pensar, sentir y actuar</i>) ante un objeto o una clase de objeto en una forma constantemente positiva o negativa, en concordancia con nuestros valores.</p> <p>Las actitudes aprendidas en el núcleo familiar</p> <p>Las actitudes aprendidas en el ámbito social</p> <p>Las actitudes aprendidas en el campo laboral</p>

<b>Duración</b>	<b>Unidades principales / Etapas / Ayudas</b>	<b>Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse</b>
	<p><b>La actitud</b></p> <p>D 5.25</p>	<p><b>La actitud</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La actitud es aprendida.</li> <li>• La actitud puede tener un objetivo.</li> <li>• La actitud puede estar direccionada.</li> <li>• La actitud puede predecir una conducta.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que si se trata de un terrorista estos son entrenados, por lo tanto puede que su comportamiento sea una buena actuación sin embargo siempre algo que lo puede delatar o el inspector detectar.</p>
	<p><b>Entrevista</b></p> <p>D 5.26</p>	<p><b>Entrevista:</b></p> <p>Encuentro establecido entre un inspector y un pasajero con en el punto de inspección, que se realizará con el propósito de recabar la mayor cantidad posible de antecedentes e información acerca de una situación de seguridad.</p> <p>Explique a los participantes que en la entrevista de un inspector y un pasajero se deben considerar que van existir algunas diferencias entre ambos por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La edad</li> <li>• Nivel sociocultural</li> <li>• El manejo de vocabulario</li> <li>• La posición de cada uno</li> <li>• Cultural</li> </ul>
<p>10 min</p>	<p><b>Entrevistador:</b></p> <p>D 5.27</p>	<p><b>Entrevistador:</b></p> <p>Deberá actuar en todo momento con imparcialidad, profesionalismo, sin discriminar a la persona en razón de su condición social, cultural o económica, de sus creencias religiosas, ideas políticas, por los cargos o rangos que pudiera detentar en la sociedad.</p> <p>Explique a los participantes que el entrevistador para ser eficaz, debe revisar las posibles barreras que pueden presentarse antes...</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>...y durante la entrevista y seguir cursos de acción destinados a corregirlas o minimizarlas</p> <p>El método más adecuado empleado por el entrevistador dependerá de varios factores, entre ellos se destaca el tipo de delito o sospecha que se investiga y la actitud del entrevistado</p>
10 Min	<p><b>Entrevistados</b></p> <p>D 5.28</p>	<p><b>Entrevistados:</b></p> <p><b>Ilustradores:</b> Ilustran el lenguaje verbal, son bastante conscientes y obedecen a criterios culturales (indican forma, tamaño, enfatizan,...)</p> <p>Explique a los participantes que este tipo de persona teatraliza en algunas ocasiones, conversan con las manos, pueden llevar a un inspector al terreno que ellos quieren</p>
	<p><b>Entrevistados</b></p> <p>D 5.29</p>	<p><b>Entrevistados:</b></p> <p><b>Adaptadores:</b> Actos automáticos destinados a manejar situaciones de necesidad corporal, emocional y relacional, son semi-concientes.</p> <p>Explique a los participantes que estos tipos de entrevistados tienen actitudes entrenadas son más peligroso porque su intención es tener el control</p>
	<p><b>Entrevistados</b></p> <p>D 5.30</p>	<p><b>Entrevistados:</b></p> <p><b>Auto Adaptadores:</b> Son aquellos que en su movimientos implican la manipulación de distintas partes del cuerpo: rascarse la cabeza, frotar las manos, tomarse el mentón</p> <p>Explique a los participantes que este tipo de entrevistados, corresponde aquellas persona espontaneas de gestos no controlados.</p>
10 min	<p><b>Debate</b></p>	<p><b>Debate:</b></p> <p>Efectué un debate con los participantes sobre los tipos de entrevistados, cual es el más común entre los pasajeros</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min	<p><b>La mentira</b></p> <p>D 5.31</p>	<p><b>La mentira:</b></p> <p>La mentira es una herramienta que usan las personas por diferentes motivos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una persona sincera sonará "congruente".</li> <li>• El manejo de los tiempos al responder una pregunta,</li> <li>• Las expresiones, los gestos y las acciones no concuerdan</li> <li>• Las emociones no siempre de demuestran durante una mentira</li> </ul> <p>Explique a los participante que la mentira es una herramienta que casi todas las personas han utilizado alguna vez en su vida, pueden existir personas entrenadas</p> <p>Una persona que se sabe culpable de una mentira adopta una postura defensiva.</p> <p>El mentiroso se siente incómodo y evita la conversación</p> <p>Un mentiroso si es cuestionado atacará y descalificara al inspector.</p> <p>Pídales a los participantes la apreciación sobre si la mentira está presente en los pasajeros.</p>
	<p><b>Manifestaciones físicas no controladas:</b></p> <p>D 5.32</p>	<p><b>Manifestaciones físicas no controladas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El flujo de transpiración</li> <li>• El sonrojo o la palidez de la piel.</li> <li>• La aceleración o decrecimiento del pulso, que se puede percibir con la aparición de venas en el área de la cabeza, el cuello y al garganta.</li> </ul>
	D 5.33	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La resequedad de la lengua y de la boca, que a su vez produce mal aliento.</li> <li>• La salivación excesiva.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los cambios el ritmo de la respiración (en algunos casos éste decrece o simplemente se vuelve irregular)</li> </ul> <p>Explíquelo a los participantes que las manifestaciones no controladas en un pasajero o persona que está siendo entrevistada, puede ser resultado del nerviosismo, miedo o definitivamente lleva algo prohibido o intenta cometer un acto ilícito.</p>
5 min	<b>Los prejuicios</b> D 5.34	<b>Los prejuicios</b> <b>Prejuicio:</b> Es un sentimiento, favorable o desfavorable, respecto a una persona o grupos particulares. Explique a los participantes que la aplicación de los procedimiento de inspección los inspectores deben tener presente los siguiente No discriminar por las apariencias, por el color de piel, por nacionalidad, por credos religiosos u otro tipo, siempre debe tener un trato respetuoso y una conducta profesional, no desviarse de la misión.
10 min	<b>Ejercicio N°7</b>	<b>Ejercicio</b> Muestre la transparencia oculta correspondiente al ejercicio N° 7 por 10 segundos y cámbiela, pida que los participantes que describan los gestos observados de las personas, y después comparen con lo presentado.
5 min	<b>Resumen del módulo</b> D 5.35	<b>Resumen del módulo:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Explicar las diferencias entre los tipos de pasajeros</li> <li>• Describir las técnicas para identificar el comportamiento sospechoso de personas en el ámbito aeroportuario</li> <li>• Describir el comportamiento de un pasajero de acuerdo a su actitud y comportamiento.</li> </ul>

<b>Duración</b>	<b>Unidades principales / Etapas / Ayudas</b>	<b>Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse</b>
	D 5.36	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar las intenciones de un pasajero por su comportamiento y gestos.</li> <li>• Identificar la importancia de la entrevista y las manifestaciones no controladas por parte de un pasajero.</li> <li>• Describir las señales de la mentira en las respuesta y conducta de un pasajero</li> </ul>
40 min	<b>Repaso</b> <b>Evaluación</b> <b>Revisión</b> <b>Análisis</b>	<b>Repaso</b> <b>Evaluación</b> <b>Revisión</b> <b>Análisis</b>
<b>FIN DEL MÓDULO 5</b>		

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<b>MODULO 6</b> D 6.1	<b>MÉTODOS DE INSPECCIÓN DE PASAJERO Y SU EQUIPAJE</b>
5 min	<b>Objetivos del módulo</b> D 6.2	<b>Objetivos del Modulo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comprender la importancia de la aplicación un procedimiento acucioso en la inspección de personas y sus pertenencias</li> <li>• Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta.</li> </ul>
	D 6.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar objetos peligrosos ocultos en el equipaje de mano.</li> <li>• Identificar la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección.</li> <li>• Describir los elementos que conforman un artefacto explosivo improvisado.</li> </ul>
10 min	<b>Detectores de metales</b> <b>Detección de metal (detector tipo pórtico)</b> D 6.4	<b>Detectores de metales</b> <b>Detección de metal (detector tipo pórtico)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto índice de “falsa alarma”.</li> <li>• Pueden tener áreas sin detección.</li> <li>• Se pueden inducir con el piso o pilares metálicos</li> </ul> <p>Señale que en el procedimiento de inspección no se deberá 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. Debería aclararse toda detección de metal que exceda del nivel tolerado realizada por el equipo.</p>
	<b>Detección de metal (detector manual)</b> D 6.5	<b>.Detección de metal (detector manual)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto índice de “falsa alarma”.</li> <li>• Se activan con artículos metálicos pequeños</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>Explique a los participantes la efectividad de este equipo depende de la acuciosidad del inspector, no aceptar lo que dice persona o pasajero que es inspeccionado Ejemplo: si dice que son moneda las que activaron el detector aun mostrándoselas, repita la inspección, de esta manera impide ser engañado</p> <p>Explique a los participantes que los equipos técnicos usados para inspeccionar personas y equipaje tienen sus limitaciones. Los Detectores de Metal de Pórtico y detector de Metal manual, por ejemplo, no pueden detectar armas no metálicas ni explosivos</p>
10 min	<p><b>Inspección con detector Manual.</b></p> <p>D 6.6</p>	<p><b>Inspección con detector Manual</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Debe pasar a no más de 1 pulgada (2,5 cm) de distancia de la superficie del cuerpo.</li> <li>• Se debe utilizar la mayoría de sentidos.</li> <li>• Resolución a activación de alarmas</li> </ul> <p>Explique a los participantes el procedimiento en detalle, posteriormente utilizando un detector manual pídale a dos alumnos que efectúen haciendo uno el papel de inspector y el otro de pasajero.</p> <p>Sobre esto haga un debate con los participantes del curso.</p>
	<p><b>Inspección manual de Pasajeros</b></p> <p>D 6.7</p>	<p><b>Inspección manual de Pasajeros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión separada por razones de seguridad o casos especiales.</li> <li>• Riesgo de agresión.</li> <li>• Necesita personal bien entrenado.</li> <li>• Debe respetarse el género.</li> <li>• Con supervisión si es necesario.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>Explique que en la inspección manual de una persona o pasajeros, el inspector o inspectora debe ser respetuosa y profesional.</p> <p>La inspección puede ser como resultado de la detección de un comportamiento sospechoso, porque lleva una prótesis, o se detecto que llevaba adosado a su cuerpo una faja u otro elemento sospechoso y que se debe descartar la amenaza.</p>
	<p><b>Inspección manual de pasajeros</b></p> <p>D 6.8</p>	<p><b>Inspección manual de pasajeros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una inspección manual de la indumentaria exterior: parte posterior, cuello, solapas, hombros, bolsillos (externamente e internamente) y brazos.</li> <li>• Una inspección manual de cinturones y sus hebillas.</li> </ul>
<p>5 min</p>	<p>D 6.9</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una inspección manual de zapatos y botas, prestando particular atención a tacones altos y zapatos elevados, de ser necesario utilizar un detector manual de metales o mediante detector de trazas.</li> <li>• Observación completa para detectar protuberancias o bultos sospechosas que deban examinarse más a fondo.</li> </ul>
	<p>D 6.10</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciertas partes del cuerpo, especialmente axilas, pecho, entre piernas, zonas de la cintura, partes del cuerpo cubiertas con elementos médicos, prótesis, inmovilizadores (yeso, vendas, botas ortopédicas), tobillos y calzado.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que la inspección manual hay que aplicar todos los conocimientos de la observación.</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
10 min	<b>Inspección Manual</b> D 6.11	<b>Inspección Manual</b> Explique la diapositiva N° 11, solicite a dos alumnos que efectúen el ejercicio de inspección uno hace el papel de inspector y el otro de pasajero. Genere un debate con los participantes del curso sobre este tipo de inspección.
10 min	<b>Inspección manual de equipaje</b> D 6.12	<b>Inspección manual de equipaje</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificar que el equipaje corresponda al pasajero y ubicarlo en la mesa de inspección</li> <li>• Abrir los bultos y equipaje de mano que generen sospechas o someterlos a una nueva inspección de Rayos X o al detector de trazas.</li> <li>• No devolver el equipaje al pasajero, hasta que haya sido registrado manualmente.</li> </ul> Explique a los participantes el procedimiento, recuérdelos que deben informarle al pasajero que requieren inspeccionar su equipaje, que necesitan su autorización, mantenga una distancia prudente entre el equipaje y el pasajero, que el inspector utilice guantes para prevenir infecciones. Señale algunas medidas tales como: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que se aseguren que no tiene un fondo falso.</li> <li>• 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;</li> <li>• Deberán 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;</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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;</li> </ul>
5 min	<b>Objetos ocultos</b> D 6.13	<b>Objetos ocultos</b> <b>Faja Explosiva</b> Explique a los participantes la diapositiva N° 13, sobre peligro que conlleva una inspección poco acuciosa el no detectar la presencia de una faja en un pasajero o pasajera, las fajas adosadas al cuerpo, es probable que se utilice para algún tráfico ilícito, como drogas, valores pero también puede ser utilizada para llevar explosivo. Señale que el 24.AGO.2004, explotaron en vuelo dos aeronaves de una línea aérea Rusas TU-134, TU-154 dos mujeres chechenas, 96 pasajeros muertos.
5 min	<b>Objetos ocultos</b> D 6.14	<b>Objetos ocultos</b> Pasajero a bordo del vuelo 253 de Northwest Airlines intentó detonar material explosivo. El 25 de diciembre de 2009, Umar mutallab, de nacionalidad nigeriano intento derribar un avión en vuelo, el <b>Vuelo 253 de Northwest Airlines</b> desde el Aeropuerto Schiphol de Ámsterdam hasta Detroit, Michigan, Estados Unidos, el terrorista llevaba el explosivo en su ropa interior, que se que se activaría mediante el empleo de un liquido con una jeringa, pasajeros se dieron cuenta y lo detuvieron. El pasajero al embarcar mostraba varios rasgos que la hacían sospechoso, como pasajero si regreso, vestido de verano para una zona...

<b>Duración</b>	<b>Unidades principales / Etapas / Ayudas</b>	<b>Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse</b>
		...muy fría, no fue detectado por el personal de la línea aérea, como tampoco por los inspectores en el punto de inspección.
5 min	<b>Calzado con explosivos</b>  D 6.15	<b>Calzado con explosivos</b>  Explique la diapositiva N° 15, en Diciembre del 2001, una aeronave Boeing 767 de American Airline, volaba desde París hacia Miami cuando el terrorista Richard Reid, intento activar un explosivo que llevaba en la suela de su zapato, los pasajeros lograron impedirlo, con motivo de este incidente se recomendó a los Estado que se efectuaran la inspección de los calzado de los pasajeros.  Señale que hay que aplicar las técnicas de observación para detectar comportamientos sospechosos en los pasajeros, de alguna manera los gestos delatan a la personas.
5 min	<b>Objetos ocultos</b>  <b>Peines para el cabello</b>  D 6.16	<b>Objetos ocultos</b>  Peines para el cabello  Explique a los participantes la diapositiva N° 16, se trata de articulo comunes especialmente el cartera de las dama son peines para el cabello, sin embargo tiene un particularidad, son también un arma blanca, cuando se inspeccionan el equipaje o cartera hay que descartar esta amenaza, tener siempre presente que las apariencia engañan.
5 min	<b>Objetos ocultos</b>  <b>Arma de fuego en un envase de cigarrillos</b>  D 6.17	<b>Objetos ocultos</b>  Explique a los participantes la diapositiva N° 17, se trata de un arma de fuego en un envase de cigarrillos, que visto en forma normal por la apariencia no es más que una inocente una caja de cigarrillos, sin embrago hay oculta una arma, que puede ser utilizada en un apoderamiento ilícito de una aeronave, hay que insistir que el inspector debe descartar toda amenaza, cualquier distracción o desconcentración pude confabular contra el sistema de seguridad del aeropuerto.

<b>Duración</b>	<b>Unidades principales / Etapas / Ayudas</b>	<b>Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse</b>
5 min	<b>Objetos ocultos</b>  D 6.18	<b>Objetos ocultos</b>  Explique a los participantes la diapositiva N° 18, que se trata de atentado ocurrido en Diciembre de 1994, donde un Boeing 747 de Filipina Airlines fly, en vuelo de Cebu a Tokio, fue víctima de atentado terrorista por parte de Ramsey Yousef, quien activo una bomba en el interior de la aeronave, matando un pasajero y dañándolo controles de la aeronave.  Se deben destacar dos aspectos muy importantes y que los inspectores deben saber: <ul style="list-style-type: none"> <li>• El terrorista lleva el artefacto sobre su persona;</li> <li>• El saboteador está preparado a ser víctima del artefacto.</li> </ul> Reitere que la rutina es peligrosa al igual que el exceso de confianza, los inspectores no puede relajarse, deben ser eficaces todos los días, el terrorista necesita un día y él lo escoge para atacar.
	<b>Inspección por medio de rayos X</b>  D 6.19	<b>Inspección por medio de rayos X</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor certeza.</li> <li>• Más expedito.</li> <li>• No invasivo.</li> <li>• Detección de explosivos u objetos prohibidos</li> </ul>
10 min	D 6.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tecnología conocida.</li> <li>• Materiales orgánicos e inorgánicos</li> <li>• Se puede detectar detonadores</li> </ul>
	D 6.21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requiere personal que cumpla con los requisitos establecidos por la autoridad competente</li> <li>• Los artículos complejos son difíciles de interpretar (Explosivos líquidos).</li> <li>• No más de 20 minutos en monitor.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>Explique a los participantes sobre la cualidades y capacidades que tienen las máquinas de rayos X, pero también recuérdelos que tiene limitaciones, que el rendimiento óptimo depende del nivel de entrenamiento y concentración del operador, el equipo solo muestra imágenes quien discrimina si se trata de una amenaza o no es el inspector, reitéreles que aun contando con la tecnología más avanzada siempre depende del hombre.</p> <p>Efectué un debate con los participantes, pregúntele:</p> <p>¿Cuánto tiempo dispone para inspeccionar un equipaje de mano?</p> <p>¿Cuál es la capacidad de penetración del rayo X en un equipaje?</p> <p>¿Qué velocidad tienen la cinta o correa de la máquina?</p> <p>¿Puede detectar un cable eléctrico calibre 38 wg?</p>
	<p><b>Objetos ocultos</b></p> <p>D 6.22</p>	<p><b>Objetos ocultos</b></p> <p>Explique la diapositiva N° 22, se trata de arma de fuego simulada como un teléfono celular, esto debiera ser detectado por inspector a cargo del monitor de una imagen de rayos.</p> <p>Pregunte a los participantes si es factible detectarlo.</p> <p>Si se tiene claro como es la imagen de de rayos x de un teléfono celular, seria factible detectarlo.</p> <p>¿Se requiere de entrenamiento?</p> <p>¿Debe tener mucha experiencia?</p> <p>¿Se debe asociar el portador?</p>
	<p><b>Objetos ocultos</b></p> <p>D 6.23 y 6.24</p>	<p><b>Objetos ocultos</b></p> <p>Explique las diapositivas N° 23 y 24. Se trata de explosivos líquidos, es por eso se ha...</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		...recomendado a los Estados solo permitir el transporte porte de los pasajeros de líquidos Aerosoles y geles una cantidad no superior a 100 milímetro, medida debe ser considerada en los vuelos de alto riesgo, cuando el nivel amenaza alto a una línea aérea, o requerimiento de un Estado.
	<b>Equipos detectores de explosivos</b> D 6.25	<b>Equipos detectores de trazas de explosivos</b> Explique la diapositiva N° 25, se trata de equipos detectores de trazas de explosivos, aclare que este es uno de los tanto equipos existentes en el mercado, tienen capacidades y limitaciones los inspectores deben poseer las competencias para obtener el mayor rendimiento, indíqueles que no es para inspeccionar a todos los pasajeros y equipajes, se deben utilizar cuando se detecta un comportamiento sospechoso de un pasajero, o hay que descartar una amenaza en un equipaje.
10 min	<b>Equipos detectores de trazas de explosivos</b> D 6.26	<b>Equipos detectores de trazas de explosivos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detecta partículas de explosivos.</li> <li>• La mayoría de las unidades son portátiles.</li> <li>• Hay equipos manuales y son olfateadores y otras actúan con trampas.</li> <li>• Puede tener un alto índice de falso positivo.</li> </ul>
	D 6.27	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No detectan todos los explosivos.</li> <li>• Dado a los costos no se encuentran disponibles en todos los aeropuertos.</li> <li>• Se requiere personal capacitado para operar el equipo.</li> </ul>
	D 6.28	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesitan calibración y mantenimiento frecuentes.</li> <li>• Requieren un tiempo de prueba.</li> <li>• Requieren técnicas de prueba.</li> </ul>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>Explique en detalle las capacidades y limitaciones que tienen estos equipos, destaque que los inspectores debe conocer bien como operar de estos sistemas, además hay cuidarlo porque son muy sensibles, e insista que deben emplear para casos especiales, como detección de comportamiento sospechoso, equipaje con una alerta entre otros.</p>
10 min	<p><b>Detección de un artefacto explosivo improvisado</b></p> <p>D 6.29</p>	<p><b>Detección de un artefacto explosivo improvisado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No tocarlo.</li> <li>• Alertar a la policía.</li> <li>• Desalojar el punto de inspección.</li> <li>• Avisar el supervisor y a la gerencia de seguridad.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que si se detectara la presencia de un artefacto explosivo, debe imperar la regla del NO.</p> <p>No tocar, no mover, aislar el área, esperar que su jefe disponga la aplicación de un plan de evacuación, con respeto pasajero que lo portaba, mantenerlo distante del explosivo.</p>
	<p><b>Artefacto explosivo improvisado</b></p> <p>D 6.30</p>	<p><b>Artefacto explosivo improvisado</b></p> <p>Explique la diapositiva N° 30, se trata de un artefacto explosivo que fue puesto al vuelo HK 1803 de Avianca. El avión fue destruido en pleno vuelo el 27 de noviembre de 1989. La bomba fue colocada por traficantes de drogas, el maletín que lo transportaba correspondía a los que usa la tripulación, paso por un puesto de inspección siendo llevada por personal de la línea aérea según señala la investigación del caso</p>
	<p><b>Artefacto explosivo improvisado.</b></p> <p>D 6.31</p>	<p><b>Artefacto explosivo improvisado</b></p> <p>Explique a los participantes la diapositiva N° 31, consiste en un artefacto explosivo improvisado, preparado por un terrorista y...</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		...puesto del bolso de mano de una pasajera, al interrogada por personal de la línea aérea, señaló que llevaba un encargo y se comunico al personal de seguridad del aeropuerto donde se percataron de que era un artefacto explosivo
10 min	<b>Explosivos</b>  D 6.32	<b>Explosivos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Militar</li> <li>• Comercial</li> <li>• Improvisados</li> <li>• Combinación</li> </ul> Explique a los participantes sobre la capacidades de los explosivo, destacándose lo siguiente:  Explosivos militares: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Son demolidores, entre ellos están los explosivo plástico el acceso más restringido, son muy efectivos pequeñas cantidades 300 gramos causan grandes daños y que han sido muy utilizado en ataques a la aviación civil.</li> </ul> Explosivos comerciales: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Son de uso comercial que son removedores y que se utilizan en la industria como la minería, son más accesible ya que están en el mercado, tienen forma cartuchos, están basados en nitroglicerina huelen a mazapán</li> </ul> Explosivos improvisados: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consiste en el empleo de materiales de uso domestico como mercancía peligrosas, nitrato de amonio, carbón de piedra, azufre, químicos, polvo de aluminio, líquidos inflamables, gases inflamables, entre otros.</li> </ul> Explosivos combinados <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se trata de una combinación de explosivos convencionales militares comerciales y...</li> </ul>

<b>Duración</b>	<b>Unidades principales / Etapas / Ayudas</b>	<b>Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse</b>
		...complementados con elementos químicos que están en el comercio
10 min	<b>Características de los Explosivos Plásticos</b>  D 6.33	<b>Características de los Explosivos Plásticos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maleables.</li> <li>• Variedad de colores.</li> <li>• Fáciles de pintar.</li> <li>• Posible olor a plástico.</li> </ul> <p>Explique que se trata de explosivos militares, son más potentes, son maleables, entre ellos están por ejemplo: PE4, C4, SEMTEX, recuérdelos que han sido utilizados en atentados a aeronaves especialmente en la década del 80 y como resultado de esto OACI estableció el “Convenio de marcación de explosivo plástico”</p> <p>Otras característica son el PE4 es blanco y se asemeja a la masilla, el C4 es amarillo y se asemeja a la masilla, el Semtex es rojo, anaranjado o negro y se asemeja a la masilla.</p>
	<b>Detonadores eléctricos</b>  D 6.34	<b>Detonadores eléctricos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tubo de aluminio o cobre.</li> <li>• Aproximadamente 6mm de diámetro.</li> <li>• 2.5 -15 cm de largo.</li> <li>• Contiene un explosivo de iniciación.</li> <li>• Cables aislados con plástico e un extremo.</li> </ul> <p>Explique a los participantes que se trata de iniciadores, esto es lo principal en un artefacto explosivo, es por ese motivo que la maquinas de rayos X detectan cables de calibre 38 wg, que son los que utilizan estos detonadores, recuerden que conforma una carga explosiva, el explosivo mismo, un iniciador, baterías y un activador que puede ser un reloj, indíqueles que es factible que un artefacto completo armado es menos probable que pase por...</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>...punto de inspección de pasajeros, es más probable en el equipaje de bodega, sin embargo por el punto de inspección puede pasar en partes es decir sus componentes disperso en el equipaje de mano de terrorista suicida.</p> <p>Es necesario observar los comportamientos de los pasajeros</p>
	<p><b>Detonadores eléctricos</b></p> <p>D 6.35</p>	<p><b>no Detonadores no eléctricos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se parecen a los detonadores eléctricos</li> </ul> <p>PERO</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No tienen cables eléctricos</li> <li>• Un extremo del tubo se encuentra abierto para acoger el fusible de seguridad.</li> </ul> <p>Explique que este tipo iniciador efectivamente no tiene cable utiliza mecha (lenta o rápida), puede ser activado por un disparador mecánico, o en forma manual con un encendedor de cigarrillos, pero igual lo puede utilizar el terrorista suicida, recuérdelos los componentes de un artefacto explosivo</p> <p>Es necesario observar los comportamientos de los pasajeros.</p>
10 min	<p><b>Mecanismos de activación</b></p> <p>D 6.36</p>	<p><b>de Mecanismos de activación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contadores digitales</li> <li>• Controles remoto</li> <li>• Relojes</li> <li>• Teléfonos celulares</li> </ul> <p>Explique a los participantes que estos elementos son de uso común están presentes en la mayoría de los pasajeros, por lo tanto la estrategia de los inspectores es observar comportamientos sospechoso de las personas, asociar elementos que están en el equipaje, tener presente vuelo de alto riesgo, nivel de ...</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		<p>...amenazas altas y descartar cuando no se está seguro, no olvidar que el terrorista sabe que Ud., no dispone de mucho tiempo para la toma de decisiones.</p>
	<p><b>Fuentes de poder</b></p> <p>D 6.37</p>	<p><b>Fuentes de poder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baterías Tamaño C,D</li> <li>• Baterías AA</li> <li>• Baterías AAA</li> <li>• Batería de 9 Volt</li> <li>• Batería Plana Polaroid</li> <li>• Batería tipo Moneda de Litio</li> </ul> <p>Explique a los participantes que estos elementos también están presentes en la mayoría de los pasajeros, reitíreles que la estrategia de los inspectores es observar comportamientos sospechoso de las personas, asociar elementos que están en el equipaje, tener presente vuelo de alto riesgo, nivel de amenazas altas y descartar cuando no se está seguro, no olvidar que el terrorista sabe que Ud., no dispone de mucho tiempo para la toma de decisiones.</p> <p>Recuérdelos los componentes de un artefacto explosivo improvisado.</p>
<p>5 min</p>	<p><b>Tener presente en la inspeccion de pasajeros</b></p> <p>D 6.38</p>	<p><b>Tener presente en la inspeccion de pasajeros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas aleatorias e imprevisibles</li> <li>• Verificación Aleatoria del 10 al 15 % de los pasajeros</li> <li>• Para reducir el ingreso de armas o artefacto explosivo improvisado, efectuar un análisis del comportamiento sospechoso</li> </ul> <p>Recuérdelos a los participantes que esta capacitación está dando la herramientas para cumplir con el Método Recomendado 4.1.2 del Anexo 17, que dice relación con las medidas</p>

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
		...aleatorias e imprevisibles, como asimismo, también con la verificación aleatoria del 10 al 15 % de los pasajeros, según recomendación del Manual de Seguridad Aviación (Doc. 8973 Capítulo 11) de la OACI. Además, se ajusta a lo establecido en el Documento “Estado de Situación de Riesgo a Escala Mundial”, donde los expertos OACI señalan que entre las medidas actuales y futuras para reducir el posible ingreso de artefactos explosivos improvisados y otras armas por parte de un pasajero a una aeronave, se encuentra el “Análisis del comportamiento para fines de detección”.
5 min	<b>Resumen del módulo</b>  S 6.39	<b>Resumen del módulo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comprender la importancia de la aplicación un procedimiento acucioso en la inspección de personas y sus pertenencias</li> <li>• Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta.</li> <li>• Identificar objetos peligrosos ocultos en el equipaje de mano.</li> </ul>
	S 6.40	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección.</li> <li>• Describir los elementos que conforman un artefacto explosivo improvisado.</li> </ul>
40 min	<b>Repaso</b>  <b>Evaluación</b>  <b>Revisión</b>  <b>Análisis</b>	<b>Repaso</b>  <b>Evaluación</b>  <b>Revisión</b>  <b>Análisis</b>
<b>FIN DEL MÓDULO 6</b>		

Duración	Unidades principales / Etapas / Ayudas	Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse
	<b>MODULO 7</b> D 7.1	<b>MICRO EXPRESIÓN</b>
5 min	<b>Objetivos del Modulo</b> D 7.2	<b>Objetivos del Modulo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conocer los conceptos de la Micro expresión.</li> <li>• Identificar la micro expresión en la entrevista.</li> </ul>
10 min	<b>Introducción</b> D 7.3	<b>Introducción</b> El lenguaje corporal es muy variado, puede ir desde las reacciones involuntarias cercanas a la vista de la persona o pueden ser <b>micro expresiones</b> .
10 min	<b>¿Que son las micro expresiones?</b> D 7.4	<b>¿Que son las micro expresiones?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una <b>micro expresión</b> es una momentánea expresión facial involuntaria que la gente inconscientemente detalla cuando se está ocultando una emoción.</li> <li>• Suelen ocurrir en situaciones con un alto riesgo, donde la persona tiene mucho que ganar o perder. A diferencia de las expresiones faciales comunes es muy difícil esconder las micro-expresiones.</li> <li>• <b>Son expresiones rápidas e intensas de las emociones ocultas.</b></li> </ul>

<b>Duración</b>	<b>Unidades principales / Etapas / Ayudas</b>	<b>Contenido / Resumen de actividades / Aspectos que deben destacarse</b>
	<p>¿Qué son las micro expresiones?</p> <p>D 7.5</p>	<p><b>¿Qué son las micro expresiones</b></p> <p>Los principales puntos que debe recordar es que las expresiones micro son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Breves: Las micro-expresiones pueden aparecer luego desaparecer de la faz de una fracción de segundo. En otras palabras las micro-expresiones se producen con tanta rapidez, que la mayoría de la gente ni siquiera los nota.</li> <li>• Involuntarias: Una micro-expresión es causada por movimientos involuntarios en los músculos faciales. La mayoría de la gente no puede controlar estos músculos involuntarios que se ven afectados por sus emociones.</li> </ul>
5 min	<p>¿Qué son las micro expresiones?</p> <p>D 7.6</p>	<p><b>¿Qué son las micro expresiones?</b></p> <p>Las micro expresiones generalmente se agrupan en siete emociones universales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enfado</li> <li>• Asco</li> <li>• Miedo</li> <li>• Tristeza</li> <li>• Felicidad</li> <li>• Sorpresa</li> <li>• Desprecio</li> </ul>
10 min	<p><b>Características de la expresiones</b></p> <p>D 7.8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14</p>	
<p><b>FIN DEL MÓDULO 7</b></p>		

## EVALUACIÓN DEL MODULO Nº 2

**CURSO** : Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I. ÍTEM DE OPCIÓN MÚLTIPLE

- 1.- Probabilidad que se lleve a cabo con éxito un acto de interferencia ilícita contra un objetivo específico esta definición corresponde:
  - a) Vulnerabilidad
  - b) Amenaza
  - c) Riesgo
  - d) Alerta
  
- 2.- Entre los métodos de ataques tenemos:
  - a) Sabotaje en una aeronave/aeropuerto
  - b) Actos de interferencia ilícita
  - c) Intento de apoderamiento ilícito
  - d) Todas las anteriores
  
- 3.- Una intención declarada de llevar a cabo un acto que resulte en daño, dolor o sufrimiento definición que corresponde:
  - a) Vulnerabilidad
  - b) Amenaza
  - c) Riesgo
  - d) Alerta
  
- 4.- La ganancia monetaria, la extorsión es difícil de clasificar e impredecibles son características de:
  - a) Terrorista
  - b) Disruptivo
  - c) Criminales
  - d) Deportado

- 5.- Control de acceso a las zonas de seguridad restringida (personas/vehículos), corresponde a
- a) Contramedidas legales
  - b) Contramedidas técnicas
  - c) Contramedidas físicas
  - d) Ninguna de las anteriores
- 6.- “Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.” Esta norma corresponde a:
- a) Anexo 17
  - b) Anexo 18
  - c) Anexo 9
  - d) Anexo 14
- 7.- La Norma 3.4.3 del Anexo 17 establece lo siguiente “Cada Estado contratante asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de Certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación”, se refiere:
- a) Al personal de seguridad aeroportuaria que efectúa las inspecciones
  - b) Al personal de seguridad privada que vigila la parte pública
  - c) Al personal de línea aérea que atienden a los pasajeros en los counter
  - d) Al personal responsable de los estacionamientos del aeropuerto

## PLANILLA DE REVISION DE LA EVALUACION DEL MODULO N° 2

**CURSO** : Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### II. ÍTEM DE OPCIÓN MÚLTIPLE

1.- Probabilidad que se lleve a cabo con éxito un acto de interferencia ilícita contra un objetivo específico esta definición corresponde:

- a) Vulnerabilidad
- b) Amenaza
- c) Riesgo**
- d) Alerta

2.- Entre los métodos de ataques tenemos:

- a) Sabotaje en una aeronave/aeropuerto
- b) Actos de interferencia ilícita
- c) Intento de apoderamiento ilícito
- d) Todas las anteriores**

3.- Una intención declarada de llevar a cabo un acto que resulte en daño, dolor o sufrimiento definición que corresponde:

- a) Vulnerabilidad
- b) Amenaza**
- c) Riesgo
- d) Alerta

4.- La ganancia monetaria, la extorsión es difícil de clasificar e impredecibles son características de:

- a) Terrorista
- b) Disruptivo
- c) Criminales**
- d) Deportado

- 5.- Control de acceso a las zonas de seguridad restringida (personas/vehículos), corresponde a
- a) Contramedidas legales
  - b) Contramedidas técnicas
  - c) Contramedidas físicas**
  - d) Ninguna de las anteriores
- 6.- “Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.” Esta norma corresponde a:
- a) Anexo 17**
  - b) Anexo 18
  - c) Anexo 9
  - d) Anexo 14
- 7.- La Norma 3.4.3 del Anexo 17 establece lo siguiente “Cada Estado contratante asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de Certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación”, se refiere:
- a) Al personal de seguridad aeroportuaria que efectúa las inspecciones**
  - b) Al personal de seguridad privada que vigila la parte pública
  - c) Al personal de línea aérea que atienden a los pasajeros en los counter
  - d) Al personal responsable de los estacionamientos del aeropuerto

## EVALUACIÓN DEL MODULO Nº 3

**CURSO** : Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I.- ÍTEM DE OPCIÓN MÚLTIPLE y DESARROLLO

1. “La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita”, corresponde a la definición de:
  - a) Inspección
  - b) Control
  - c) Identificación
  - d) Registro
  
2. Responsable de la gestión del puesto, procedimientos, toma decisiones. Participa en la evaluación de riesgo, instruye y orienta a su personal, esta responsabilidad recae en:
  - a) Verificador de tarjetas de embarque
  - b) Operador de Máquina de Rayos X
  - c) Encargado de inspección privada
  - d) Supervisor
  
3. Se trata de un solo puesto de inspección en el aeropuerto, corresponde a:
  - a) A un puesto de inspección centralizada
  - b) A un puesto de inspección semicentralizada
  - c) A un puesto de inspección centralizada
  - d) A un puesto de control de acceso
  
4. En un punto de inspección el inspector que puede apreciar con mayor facilidad el comportamiento de un sospechoso es:
  - a) El operador de la máquina de rayos X
  - b) El operador del detector de trazas
  - c) El encargado de la inspección privada
  - d) El verificador de tarjeta

5. "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.", se trata de la esta norma del Anexo 17:
- a) Norma 3.1.3
  - b) Norma 4.4.1
  - c) Norma 2.2.2
  - d) Norma 4.1.1
6. Un requisito de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil con respecto al personal del punto de inspección.
- a) Certificados
  - b) Capacitación
  - c) Reentrenamiento
  - d) Todas las anteriores

## **II.- DESARROLLO**

7. Señale 04 equipos del equipamiento básico de un puesto de inspección

## PLANILLA DE REVISION DE LA EVALUACIÓN DEL MODULO Nº 3

**CURSO** : Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I.- ÍTEM DE OPCIÓN MÚLTIPLE y DESARROLLO

1. "La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita", corresponde a la definición de:
  - a) **Inspección**
  - b) Control
  - c) Identificación
  - d) Registro
  
2. Responsable de la gestión del puesto, procedimientos, toma decisiones. Participa en la evaluación de riesgo, instruye y orienta a su personal, esta responsabilidad recae en:
  - a) Verificador de tarjetas de embarque
  - b) Operador de Máquina de Rayos X
  - c) Encargado de inspección privada
  - d) **Supervisor**
  
3. Se trata de un solo puesto de inspección en el aeropuerto, corresponde a:
  - a) A un puesto de inspección centralizada
  - b) A un puesto de inspección semicentralizada
  - c) **A un puesto de inspección centralizada**
  - d) A un puesto de control de acceso
  
4. En un punto de inspección el inspector que puede apreciar con mayor facilidad el comportamiento de un sospechoso es:
  - a) El operador de la máquina de rayos X
  - b) El operador del detector de trazas
  - c) El encargado de la inspección privada
  - d) **El verificador de tarjeta**

5. "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.", se trata de la esta norma del Anexo 17:
- a) Norma 3.1.3
  - b) Norma 4.4.1**
  - c) Norma 2.2.2
  - d) Norma 4.1.1
6. Un requisito de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil con respecto al personal del punto de inspección.
- a) Certificados
  - b) Capacitación
  - c) Reentrenamiento
  - d) Todas las anteriores**

## **II.- ITEM DE DESARROLLO**

7. Señale 04 equipos del equipamiento básico de un puesto de inspección

**Maquinas de Rayos X**  
**Detector de metales de pórtico**  
**Detector de metales manual**  
**Detector de Trazas de explosivos**

## EVALUACIÓN DEL MODULO N°4

**CURSO** : **Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos**

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I.- ÍTEM DE OPCIÓN MÚLTIPLE

1. Factores negativos que influyen en la vigilancia son:

- a) Dinámico, flexible, específico y asesora
- b) Requiere tiempo, medios y ordenes
- c) Discreta, abierta y progresiva
- d) Rutina, confianza, cansancio y motivación

2. Los expertos sostiene que en la observación y memorización se emplean todos los sentidos siendo algunos más preponderantes que otros y el porcentaje está definido de la siguiente manera:

- a) El 65 % de la vista, un 38% el tacto y el olfato y el 2% del gusto
- b) El 85 % de la vista, un 13 % el tacto y el olfato y el 2% el gusto
- c) El 60 % de la vista, un 30 % el tacto, 7% el Olfato y el 2% el gusto
- d) El 13 % de la vista, un 45 % el tacto, 40% el gusto y 2 % el olfato

3. En la observación el antes está representado por:

- a) Experiencia
- b) Imaginación
- c) Atención
- d) Concentración

4. Una técnica para la memorización es

- a) Hacer una fotografía mental de lo percibido
- b) Hacer una anotación en detalle de lo que se ve
- c) Hacer un comentario con sus colegas para que no se le olvide
- d) Hacer una comparación con otras situaciones

5. El estímulo fundamental en la observación es:

- a) Observar bien
- b) Memorización
- c) Motivación
- d) Percepción

6. Una de las características de la vigilancia es:

- a) Cansadora
- b) Controladora
- c) Sistemática
- d) Discreta

## **II.- ITEM DE DESARROLLO**

7. Observe y describa

## PLANILLA DE REVISION DE LA EVALUACIÓN DEL MODULO N°4

**CURSO** : **Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos**

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I.- ÍTEM DE OPCIÓN MÚLTIPLE

1. Factores negativos que influyen en la vigilancia son:
  - a) Dinámico, flexible, específico y asesora
  - b) Requiere tiempo, medios y ordenes
  - c) Discreta, abierta y progresiva
  - d) Rutina, confianza, cansancio y motivación**
  
2. Los expertos sostiene que en la observación y memorización se emplean todos los sentidos siendo algunos más preponderantes que otros y el porcentaje está definido de la siguiente manera:
  - a) El 65 % de la vista, un 38% el tacto y el olfato y el 2% del gusto
  - b) El 85 % de la vista, un 13 % el tacto y el olfato y el 2% el gusto**
  - c) El 60 % de la vista, un 30 % el tacto, 7% el Olfato y el 2% el gusto
  - d) El 13 % de la vista, un 45 % el tacto, 40% el gusto y 2 % el olfato
  
3. En la observación la destreza dependerá de la capacidad innata y de la:
  - a) Experiencia**
  - b) Imaginación
  - c) Atención
  - d) Concentración
  
4. Una técnica para la memorización es
  - a) Hacer una fotografía mental de lo percibido**
  - b) Hacer una anotación en detalle de lo que se ve
  - c) Hacer un comentario con sus colegas para que no se le olvide
  - d) Hacer una comparación con otras situaciones

5. El estímulo fundamental en la observación es:

- a) Observar bien
- b) Memorización
- c) Motivación**
- d) Percepción

6. Una de las características de la vigilancia es:

- a) Cansadora**
- b) Controladora
- c) Sistemática
- d) Discreta

7. Observe y describa

**Computador**  
**Máquina fotográfica**  
**Bolsa de papel con algo adentro**  
**Maletín de cuero café**  
**Carretilla con cuatro cajas de cartón**  
**Maletín de tela color negro**  
**Personal Estéreo**  
**Maletín de tela color café y azul**  
**Osos de peluche**

## EVALUACIÓN DEL MODULO Nº 5

**CURSO** : Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I.- ÍTEM DE OPCIÓN MÚLTIPLE

1. La importancia de los gestos en la observación es que representan
  - a) La principal forma de comunicación
  - b) Se asocia a una conducta táctil
  - c) Una respuesta al espacio personal
  - d) El segundo canal de comunicación
  
2. En la técnicas de detección debemos observar en los pasajeros en los siguientes detalles:
  - a) La mirada
  - b) La postura
  - c) La expresión facial
  - d) Todas las anteriores.
  
3. Es un comportamiento aprendido para responder (*pensar, sentir y actuar*) ante una situación en una forma positiva o negativa se refiere a.
  - a) La actitud
  - b) La mirada
  - c) La Sonrisa
  - d) La postura
  
4. En la entrevista los pasajeros cuyos actos son automáticos destinados a manejar situaciones de necesidad corporal, emocional y relacional, se refieren a:
  - a) Ilustradores
  - b) Molestos
  - c) Adaptadores
  - d) Inquietos

5. En la entrevista para evitar la agresividad de un pasajero se debe considerar:
  - a) La distancia
  - b) La sonrisa
  - c) La mirada
  - d) La actitud
  
6. En la entrevista con un pasajero este espera:
  - a) Una entrevista confrontacional que es lo más común
  - b) Una entrevista con prejuicios y sentimientos
  - c) Una entrevista informal y relajada
  - d) Una entrevista con adaptadores o ilustradores
  
7. En el proceso de observación de un pasajero los prejuicios nos pueden conducir a un procedimiento de seguridad:
  - a) Erróneo por que se está discriminado
  - b) Se está perfilando por diferencia culturales
  - c) Las apariencias son engañosas y conducen a error en el trato
  - d) Todas las anteriores.

## PLANILLA DE REVISION DE LA EVALUACIÓN DEL MODULO Nº 5

**CURSO** : Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I.- ÍTEM DE OPCIÓN MÚLTIPLE

1. La importancia de los gestos en la observación es que representan
  - a) La principal forma de comunicación
  - b) Se asocia a una conducta táctil
  - c) Una respuesta al espacio personal
  - d) El segundo canal de comunicación**
  
3. En la técnicas de detección debemos observar en los pasajeros en los siguientes detalles:
  - a) La mirada
  - b) La postura
  - c) La expresión facial
  - d) Todas las anteriores.**
  
4. Es un comportamiento aprendido para responder (*pensar, sentir y actuar*) ante una situación en una forma positiva o negativa se refiere a.
  - a) La actitud**
  - b) La mirada
  - c) La Sonrisa
  - d) La postura
  
5. En la entrevista los pasajeros cuyos actos son automáticos destinados a manejar situaciones de necesidad corporal, emocional y relacional, se refieren a:
  - a) Ilustradores
  - b) Molestos
  - c) Adaptadores**
  - d) Inquietos

6. En la entrevista para evitar la agresividad de un pasajero se debe considerar:
- a) **La distancia**
  - b) La sonrisa
  - c) La mirada
  - d) La actitud
7. En la entrevista con un pasajero este espera:
- a) Una entrevista confrontacional que es lo más común
  - b) Una entrevista con prejuicios y sentimientos
  - c) **Una entrevista imparcial y profesional**
  - d) Una entrevista con adaptadores o ilustradores
8. En el proceso de observación de un pasajero los prejuicios nos pueden conducir a un procedimiento de seguridad:
- a) Erróneo por que se está discriminado
  - b) Se está perfilando por diferencia culturales
  - c) Las apariencias son engañosas y conducen a error en el trato
  - d) **Todas las anteriores.**

## EVALUACIÓN DEL MODULO Nº 6

**CURSO** : **Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos**

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I.- ITEM DE OPCION MULTIPLE

1. Una de la debilidades más comunes de los detectores de metal manual es:
  - a) Detecta explosivo
  - b) Alto índice de “falsa alarma”.
  - c) Entrega información certera
  - d) Es confiable
  
2. En la inspección manual de un pasajero se debe cumplir con dos requisitos.
  - a) Preciso y aleatorio
  - b) Constante y completa
  - c) Estándar y por zonas
  - d) Sistemática y exhaustiva
  
3. Las ventajas que tienen que ofrecen las máquinas de rayos para inspeccionar equipaje con rayos X son:
  - a) Mayor certeza
  - b) Más expedita
  - c) No invasiva
  - d) Todas las anteriores
  
4. Entre todos los explosivos el más utilizado en ataques a la aviación civil es
  - a) El Comercial
  - b) El Plástico
  - c) El improvisado
  - d) El industrial

5. Las medidas de seguridad que se deben adoptar ante la presencia de un artefacto explosivo improvisado son:
- a) No tocarlo
  - b) Alertar a la policía
  - c) Desalojar el punto de inspección
  - d) Todas las anteriores
6. En la inspección separada a una pasajera la debe efectuar:
- a) Un inspector
  - b) El Supervisor
  - c) Una Inspectora
  - d) El inspector que lo dispuso
7. Uno de los sistema iniciador de un artefacto explosivo se denomina
- a) Fuente de poder
  - b) Mecanismo de activación
  - c) Explosivo plástico
  - d) Detonador eléctrico

## PLANILLA DE REVISION DE LA EVALUACIÓN DEL MODULO Nº 6

**CURSO** : Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos

**NOMBRE ALUMNO:** \_\_\_\_\_

### I.- ITEM DE OPCION MULTIPLE

1. Una de la debilidades más comunes de los detectores de metal manual es:
  - a) Detecta explosivo
  - b) Alto índice de “falsa alarma”.**
  - c) Entrega información certera
  - d) Es confiable
  
2. En la inspección manual de un pasajero se debe cumplir con dos requisitos.
  - a) Preciso y aleatorio
  - b) Constante y completa
  - c) Estándar y por zonas
  - d) Sistemática y exhaustiva**
  
3. Las ventajas que tienen que ofrecen las máquinas de rayos para inspeccionar equipaje con rayos x son:
  - a) Mayor certeza
  - b) Más expedita
  - c) No invasiva
  - d) Todas las anteriores**
  
4. Entre todos los explosivos el más utilizado en ataque a la aviación civil es
  - a) El Comercial
  - b) El Plástico**
  - c) El improvisado
  - d) El industrial

5. Las medidas de seguridad que se deben adoptar ante la presencia de un artefacto explosivo improvisado son:
- a) No tocarlo
  - b) Alertar a la policía
  - c) Desalojar el punto de inspección
  - d) Todas las anteriores**
6. En la inspección separada a una pasajera la debe efectuar:
- a) Un inspector
  - b) El Supervisor
  - c) Una Inspectora**
  - d) El inspector que lo dispuso
7. Uno de los sistema iniciador de un artefacto explosivo se denomina
- a) Fuente de poder
  - b) Mecanismo de activación
  - c) Explosivo plástico
  - d) Detonador eléctrico**



**“Curso de Identificación de Personas  
con Comportamientos Sospechosos”**

**MANUAL DE REFERENCIA  
DEL ESTUDIANTE**

**PARTE III**

## INTRUDUCCION

Con el propósito de contribuir con la región, se ha preparado el curso taller de **“Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos”**, el cual consta de Módulos, los que se dictarán bajo la misma modalidad de las capacitaciones que imparte OACI. Para la elaboración de este proyecto se consideraron como antecedentes el Anexo 17, Seguridad, Protección de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencias Ilícitas, el Manual de Seguridad de Aviación Documento. 8973, Estado de la Situación de Riesgo a Escala Mundial (de la OACI), Anexo 9 Facilitación, Manual de Planificación de Aeropuertos, Manual de Factores Humanos y materias de clases de cursos formales dictado la Escuela Técnica Aeronáutica de la DGAC – Chile en los cursos de formación.

El trabajo consiste en Módulos presentados en Power Point, un manual de guía para el facilitador y manual del estudiante que corresponde a este documento.

Esta capacitación está dirigida al personal que realiza labores de inspección de pasajeros, personal de los Explotadores Aéreos, del Aeropuerto y empresas de servicios. Además Permite entregar a los inspectores competencias para detectar potenciales amenazas en los puestos de inspección de pasajeros o controles de acceso y en otras funciones de seguridad aeroportuarias.

Este tipo de instrucción entrega métodos mas selectivos y técnicos evitando la discriminación y contribuyendo al cumplimiento del Método Recomendado 4.1.2 del Anexo 17, que dice relación con las medidas aleatorias e imprevisibles, como asimismo, también con la verificación aleatoria del 10 al 15 % de los pasajeros, según recomendación del Manual de Seguridad Aviación (Doc. 8973 Capítulo 11) de la OACI. Además, se ajusta a lo establecido en el Documento “Estado de Situación de Riesgo a Escala Mundial”, donde los expertos OACI señalan que entre las medidas actuales y futuras para reducir el posible ingreso de artefactos explosivos improvisados y otras armas por parte de un pasajero a una aeronave, se encuentra el “Análisis del comportamiento para fines de detección”.

# OBJETOS

## El curso consta de Módulos

- A. Describir la amenaza contra la Seguridad de la Aviación Civil.
- B. Identificar los métodos de ataque usados contra la Aviación Civil.
- C. Enumerar los tipos de personas que representan una amenaza para la Aviación Civil.
- D. Explicar los conceptos de inspecciones de pasajeros y su equipaje de mano, identificar los distintos métodos y valorar su importancia.
- E. Describir los diferentes diseños y configuraciones de los puntos de control de seguridad .
- F. Explicar la dotación y funciones del personal en los puntos de inspección.
- G. Comprender el concepto de vigilancia en seguridad Aeroportuaria.
- H. Identificar el propósito y características de la vigilancia en la inspección de pasajeros.
- I. Identificar el propósito y conceptos de la observación.
- J. Identificar técnicas, características y medios que utiliza la observación.
- K. Describir las técnicas para la ejecución de ejercicios prácticos.
- L. Explicar las diferencias entre los tipos de pasajeros.
- M. Describir las técnicas para identificar el comportamiento sospechoso de personas en el ámbito aeroportuario.
- N. Describir el comportamiento de un pasajero de acuerdo a su actitud y comportamiento.
- O. Identificar las intenciones de un pasajero por su comportamiento y gestos.
- P. Identificar la importancia de la entrevista y las manifestaciones no controladas por parte de un pasajero.
- Q. Describir las señales de la mentira en las respuestas y conducta de un pasajero.
- R. Comprender la importancia de la aplicación un procedimiento acucioso en la inspección de personas y sus pertenencias.
- S. Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta.
- T. Identificar objetos peligrosos ocultos en el equipaje de mano.
- U. Identificar la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección.
- V. Describir los elementos que conforman un artefacto explosivo improvisado.

## INDICE

I.	VIGILANCIA AEROPORTUARIA	5
II.	TECNICA DE VIGILANCIA AEROPORTUARIA	8
III.	TECNICAS DE OBSERVACION	10
IV.	DESCRIPCION DE PERSONAS	14
V.	DESCRIPCION DE LA ESCENA DEL UN INCIDENTE	17
VI.	ELEMENTOS EN LA INVESTIGACION DE UN INCIDENTE	21
VII.	COMPORTAMIENTO SOSPECHOSO DE PERSONAS	21
VIII.	INSPECCION DE PERSONAS Y SUS PERTENENCIAS	27

## **I. VIGILANCIA AEROPORTUARIA**

La vigilancia es una herramienta preventiva y en algunos casos puede ser un método de investigación y como tal, permitir aclarar o detectar anomalías por parte de pasajeros o usuarios que de alguna manera puedan afectar la seguridad de la Aviación Civil.

### **A. Concepto**

La vigilancia aeroportuaria es una actividad mediante la cual se mantiene en observación a las instalaciones de un aeropuerto, personas, vehículos, aeronaves y sus entornos.

### **B. Propósito**

El propósito es mantener bajo control visual personas, un área o zona determinada mientras se realizan las actividades diarias de seguridad aeroportuaria.

#### **1. En el Control de Plataforma y Perímetro**

Mediante rondas periódicas por la zona de seguridad restringida de un aeropuerto, permite verificar las credenciales de los usuarios, sus actitudes y/o conductas, actividades que pueden estar desarrollando, previene la comisión de delitos, verifica el estado de las instalaciones y áreas sensibles.

#### **2. Salidas y llegadas de VIP**

Esta vigilancia se centra en todas las áreas por donde se desplazará la persona importante. Debe abarcar todos los sectores considerando sitio de estacionamiento de seguridad, estacionamientos de vehículos, zona de público, invitados, etc.

#### **3. Impedir la comisión de un acto ilícito**

Cuando se sospecha de la realización de ciertos actos ilícitos, se someten a vigilancia las áreas o lugares donde los posibles sospechosos puedan actuar de esta manera; así se puede prevenir la comisión de delitos.

#### **4. Proteger una Instalación o Aeronave amenazada**

A través de la vigilancia se puede proteger un vuelo de alto riesgo, una zona sensible o instalación estratégica del aeropuerto.

## **C. Características**

Dentro de las características de la vigilancia aeroportuaria se pueden destacar las siguientes:

### **1. Controladora**

Esta característica es propia, debido a que la vigilancia principalmente observa y verifica ciertos actos o acciones.

### **2. Asesora**

Porque ayuda al logro de los objetivos de una investigación determinada.

### **3. Requiere de tiempo y medios**

La vigilancia consume tiempo y necesita para su ejecución de recursos humanos.

### **4. Específica**

Se realiza por una situación y objetivos determinados y, si se conduce eficazmente, ofrece una información exacta y fidedigna de personas y/o hechos.

### **5. Dinámica**

Impide la acción de ilícitos en proceso de ejecución, al obtener pruebas, éstas se pueden utilizar inmediatamente.

### **6. Flexible**

Se adapta a diversas situaciones.

## **D. Clasificación**

La vigilancia aeroportuaria se clasifica según la forma de realizarla, los medios utilizados y el objeto de vigilancia.

### **1. Según su forma de realizarla**

De acuerdo a la forma como se realiza la vigilancia ésta se divide en: vigilancia discreta, vigilancia abierta y vigilancia progresiva.

#### **a. Vigilancia discreta**

Es aquella que se realiza de tal manera que las personas no se percatan de la vigilancia a la cual están sometidas.

**b. Vigilancia abierta**

Este tipo es la que se materializa con el propósito de que las personas sepan que existe vigilancia con el fin de prevenir la realización de acciones o actividades ilícitas.

**c. Vigilancia progresiva**

Ésta se realiza en aquellas situaciones en que por la experiencia, importancia o implicancia del sujeto sometido a vigilancia hacen obligatorio cuidados extremos, a fin de que no se percate que es vigilado.

Su ejecución implica realizarla por etapas y por cortos espacios de tiempo y distancia.

En esta técnica el itinerario del sujeto y lugares importantes visitados son descubiertos a medida que el agente lo sigue, día por día, desde un punto a otro.

**2. Según los medios utilizados**

De acuerdo a los medios utilizados, la vigilancia aeroportuaria se clasifica de la siguiente manera: vigilancia a pie, vigilancia en vehículos, vigilancia combinada y vigilancia con otros medios.

**a. Vigilancia a pie**

Esta variedad de vigilancia es aquella realizada a pie, que por lo general son tramos cortos o dependencias determinadas.

Es muy fructífera debido a que permite la observación de detalle, es presencial, disuasiva y verificadora; en el caso de un aeropuerto esta vigilancia se debiera efectuar en la sala de embarque, llegada de pasajeros, patio de maletas, plataforma, controles de accesos, plataforma, en todas estas áreas se actúa por presencia.

El requisito para este tipo de vigilancia es tener buen estado físico, estar siempre alerta y en buen estado mental, conocer el área y las personas que frecuentemente transitan por el aeropuerto.

### **b. Vigilancia en vehículos**

Es la más recomendable en un aeropuerto para las áreas y zonas distantes, como por ejemplo: el perímetro interior del recinto aeroportuario, umbrales de pistas, radioayudas, etc.

En este tipo de vigilancia se deben considerar los siguientes detalles: la vigilancia debe ser permanente no esporádica, no se debe seguir una rutina predecible, debe considerar los horarios más probables de ilícitos o presencia de personas.

### **c. Vigilancia a través de CCTV**

Esta vigilancia es la que se ejecuta con el empleo de un sistema de cámaras de vigilancia y el control se realiza en un centro de monitoreo. Este sistema es de carácter disuasivo, sin embargo también se debe contar con la presencia de medios humanos y técnicos para reaccionar.

### **d. Vigilancia en otros medios**

En este tipo de vigilancia se pueden considerar el uso de un puesto de observación donde un funcionario utiliza binoculares para cubrir las zonas más distantes. Esto es factible si cuenta con un vehículo para reaccionar o con personal en el sector amagado.

## **II. TÉCNICAS DE VIGILANCIA AEROPORTUARIA**

Para poder llevar a efecto una vigilancia aeroportuaria, se debe realizar una planificación de ella, para lo cual se consideran en forma general las siguientes materias: planificación de la vigilancia, técnicas aplicadas en la vigilancia.

### **A. Planificación de la vigilancia**

La vigilancia aeroportuaria debe estar planificada como todas las actividades de un turno de trabajo, los horarios que se realizarán, las áreas que se cubrirán, quién la ejecutará, de acuerdo a los eventos que estén programados en el aeropuerto, itinerarios, llegada o salida de personas importante, etc.

### **B. Cartilla de control e inspecciones**

En esta cartilla debe estar el personal designado para ejecutar la vigilancia aeroportuaria. Con ésta cartilla se pueden efectuar controles e inspecciones de seguridad en las diferentes instalaciones del aeropuerto.

## **C. Medios para la vigilancia**

Este punto está relacionado con los medios técnicos y/o de equipamiento que debiera disponer un especialista para realizar la vigilancia.

Estas situaciones especiales pueden ser, entre otras, las siguientes:

### **1. Vehículo**

Se debe tener presente que para efectuar rondas y vigilancia aeroportuaria en los sectores más alejados se requiere de un vehículo apropiado.

### **2. Equipo de Comunicaciones**

Es muy necesario disponer de un equipo de comunicaciones que permita mantener el enlace entre los diferentes puestos y jefaturas, especialmente si se tiene que cruzar la pista.

### **3. Binoculares**

Es un medio de apoyo para efectuar una vigilancia aeroportuaria para controlar en lugares distantes.

### **4. Cámara fotográfica**

Es recomendable para registrar evidencias cuando han ocurrido algunos ilícitos, que posteriormente podrán ser ratificados en los informes.

### **5. Vestuario**

El vestuario o uniforme corporativo genera una identificación positiva y disuasiva, ya que se está actuando en calidad de funcionario de la Institución que está a cargo de la vigilancia aeroportuaria.

## **C. Factores negativos que influyen en la Vigilancia**

### **1. La rutina**

Hace perder interés, se transforma en repetitiva y poco a poco ya no produce el efecto deseado.

## **2 La confianza**

El que nunca suceda nada genera una pérdida de interés.

## **3. El Cansancio**

Con cansancio, la vigilancia se realiza de malas ganas o lo más rápido posible.

## **4. La motivación**

Sin motivación la vigilancia es sólo una obligación, por lo tanto muchos detalles importantes no son observados.

### **III. TÉCNICAS DE LA OBSERVACIÓN**

El ser humano en la vida diaria comúnmente mira, pero no observa detalles. Por regla general, se percibe y comprende mayormente sólo lo que interesa o lo que se puede entender con un mínimo de esfuerzo y es en este concepto donde se debe centrar la observación, ya que el personal de seguridad debe además poseer el desarrollo innato de conceptos que favorezcan la observación como es la conciencia de seguridad y la conciencia situacional que este último no es nada más que estar concentrado con todos nuestros sentidos en la labor a realizar en el aquí y ahora, para lograr como resultado el estar alerta a lo que está ocurriendo, y así saber cómo responder correctamente ante cada situación o evento.

La habilidad de observar es esencial para el buen ejercicio de esta especialidad; es una destreza que dependerá de la capacidad innata, experiencia y adiestramiento que desarrolle o adquiera cada individuo, como también dependerá de factores exógenos como conflictos personales, estados de ánimo, clima laboral, entre otros, los que deberán ser trabajados para mantener el profesionalismo y compromiso con la labor que se está desarrollando.

La aplicación de la observación es permanente en esta actividad, por ejemplo, ¿Cómo sabemos a qué pasajero se le quedó algún objeto en el Puesto de control de seguridad?, ¿Cómo era el computador que revisó?, ¿Cuál es la diferencia de un teléfono celular de otro?, ¿Qué estoy haciendo cuando estoy en el monitor de la máquina de rayos x?, para desarrollar estas y otras interrogantes, es que debemos conocer lo siguiente:

## **A. Concepto**

La observación es aquella actividad que se realiza a través del sentido de la visión principalmente y se complementa como experiencia a través de la utilización del resto de nuestros sentidos, lo que se ejecuta en forma consciente para lograr conocimiento de un medio ambiente, personas y/o situaciones determinadas.

## **B. Propósitos**

Dentro de los propósitos se pueden destacar los siguientes:

- a. Reconocer las características de personas, objetos, áreas o situaciones determinadas, es decir, identificar los rasgos más sobresalientes o peculiares de un individuo o cosa.
- b. Analizar objetos y/o situaciones, para lograr una información lógica.
- c. Relacionar e interpretar ruidos, sonidos, colores, olores y situaciones, para efectuar una buena descripción, ya sea de personas, objetos o eventos.

## **C. Características**

Dentro de las características de la observación se pueden destacar las siguientes:

### **1. Sirve de apoyo**

La información obtenida y derivada de la observación y descripción será utilizada en establecer hechos o aclarar situaciones específicas.

### **2. Dependiente**

Esta característica es derivada de la atención presentada por los mismos órganos de los sentidos y por la calidad de las observaciones realizadas por las personas, ya que se dan distintas versiones de los hechos o situaciones sucedidas.

## **D. Medios**

Los medios usados en la observación son los órganos de los sentidos: vista, tacto, oído, gusto y olfato. Algunos sentidos son más perceptivos que otros.

### **1. Vista**

Es considerado el sentido más preciso, por lo tanto, la vista debe utilizarse concentrando su atención en aquellos detalles o rasgos particulares más representativos, de una persona, objeto o hecho.

### **2. Oído**

Es el sentido más claro en su percepción, pero tiene un alto grado de subjetividad, ya que es muy difícil determinar dirección y distancia de un sonido.

### **3. Tacto**

Este sentido en la mayoría de las personas está escasamente desarrollado y debe ser considerado como un medio limitado y dudoso.

### **4. Gusto**

El gusto es individual y la sensación objetiva es reemplazada por la concepción del gusto que experimenta o ha experimentado una persona. Es un medio, pero no digno de confianza.

### **5. Olfato**

La sugestión ejerce una fuerte influencia en la percepción de un olor, ya que es posible sentir la sensación del olor sin la presencia de él. No es un medio digno de confianza.

Muchos sicólogos sostienen que lo que se aprende se logra por medio de la vista en un 85%, por medio del oído en un 13% y por medio del tacto, olfato y gusto, el 2% restante.

Desde el punto de vista de la investigación, los diversos sentidos tienen la misma proporción, dependiendo relativamente de su precisión.

## **E. Técnicas**

Las técnicas de la observación en realidad son aquellos elementos que influyen en ella, tales como: la atención, la percepción y la experiencia.

### **1. Atención**

Es aquel proceso que lleva o conduce a percibir la presencia de un hecho. Este factor lleva a activar los sentidos, ya sea para ver o escuchar algo, ya que el hecho puede ser percibido a través de los oídos o por la vista.

En la atención se distinguen tres tipos: involuntaria, voluntaria y habitual. Esta expuesta a algunos factores que influyen, tales como: tamaño, cambio, interés, condiciones orgánicas, sugestión, repetición y poder llamativo.

Este factor puede llegar a ser habitual con un entrenamiento constante.

### **2. Percepción**

Inmediatamente después que la atención ha sido atraída hacia un hecho, la mente funciona para intentar reconocer ese hecho. La percepción es el proceso mediante el cual se reconoce y comprende algo.

Los factores que influyen en la percepción son: capacidad mental, antecedentes educativos de conocimientos y ocupaciones.

### **3. Experiencia**

Este aspecto es aquel que permitirá, en algunos casos, con un mínimo de atención, percibir y observar más detalles, como también facilitar la captación de una serie de detalles que para una persona sin experiencia le son difíciles de identificar.

Los factores que influyen en la experiencia son: vocabulario limitado, repetición periódica de incidentes parecidos, educación y actividad.

La experiencia también produce un efecto contrario debido a que a veces influyen en la observación los antecedentes históricos de nuestra memoria e influyen en forma negativa en una descripción real.

En tal sentido se debe de igual manera dar un correcto enfoque a los aspectos cognitivos del sujeto, ya que el conocer ayudará a una observación más fluida, sobre todo cuando estos elementos se conjuguen de manera cohesionada y dirigida.

#### IV. DESCRIPCIÓN DE PERSONAS

La descripción de personas, tiene su origen en Francia, a fines del siglo XIX, empleando un sistema llamado "Descripción Verbal" o "Pórtait Parle". Este sistema fue ideado por Alfonso Bortillón, un oficinista de la Sureté (Policía Francesa), con el objeto de que sea empleado para describir individuos observados pero no identificados; describir sujetos a otros agentes para que puedan reconocer e identificar individuos por fotografías.

En el desarrollo de sus actividades diarias, los funcionarios AVSEC, observan a numerosas personas cuya fisonomía conviene retener, tanto para un empleo inmediato, como para completar datos para el registro de sus informes.

Es entonces, cuando una buena descripción de los hechos o personas dará una mejor información, permitiendo una identificación más real y verídica.

El retrato hablado es una herramienta que recoge las características observadas de un sujeto por parte de un funcionario AVSEC o testigo de un hecho ilícito para identificar a una persona, darlo a conocer a terceros y así poder reconocer e identificar físicamente a individuos. Entrega elementos físicos de identificación como: estatura, color de pelo, piel, forma de vestir, entre otros.

El retrato hablado es adaptable, puede modificarse a medida que se vayan obteniendo mayores antecedentes de la persona o elemento.

Por su parte, los funcionarios AVSEC deben entrenarse hasta poder obtener una descripción física completa de un individuo, tras un breve tiempo de observación. Ello se facilitará empleando un orden establecido y un vocabulario adecuado.

**Nota: Siempre se debe tener presente que una descripción exacta, pero incompleta, es mejor que una descripción completa, pero inexacta.**

## **A. Concepto**

La descripción de personas es la técnica de explicar e informar características de personas, obtenidas a través de las observaciones personales que se hayan hecho.

## **B. Propósito**

Lograr presentar un retrato hablado de una persona, para darlo a conocer a terceros y así reconocer e identificar físicamente a individuos.

## **C. Características**

Dentro de las características se destacan:

### **1. Personalizada**

Esta técnica de descripción sólo puede ser realizada por el elemento humano y ayudado de otros medios.

### **2. Descriptiva**

Como su nombre y propósito así lo indican, cumple al momento de dar a conocer detalles a terceros que les son desconocidos.

## **D. Clasificación**

La descripción de personas se clasifica en tres tipos: corta o de urgencia, de registro y larga o retrato hablado.

### **1. Descripción corta o de urgencia**

Esta descripción debe desarrollar los siguientes antecedentes: consideraciones generales y características físicas visibles sobresalientes.

### **2. Consideraciones generales:**

Son aquellos antecedentes genéricos como: sexo, edad aproximada, raza, estatura, peso y figura.

### **3. Características físicas visibles sobresalientes:**

Son todas aquellas características específicas que realmente llaman la atención. Por ejemplo: tic nervioso, nariz excesivamente grande, cojera, falta de algún órgano como: ojo, oreja, brazo.

## **E. Descripción de registro**

Es aquella descripción que considera características generales; se pueden mencionar las siguientes:

- 1. Nombre**  
Debe escribirse completo y para una mayor claridad debe deletrearse para evitar confusiones.
- 2. Características físicas visibles sobresalientes**  
Corresponden a las indicadas en la "Descripción corta o de urgencia".

## **F. Descripción larga o retrato hablado**

Esta descripción comprende el máximo de información posible sobre el sujeto y contempla:

- 1. Características generales**  
Corresponden a las indicadas en la "Descripción corta o de urgencia".
- 2. Características físicas visibles o sobresalientes**  
Corresponden a las indicadas en la "Descripción corta o de urgencia".

Ambas corresponden a características propias de un individuo con determinados detalles, tales como: forma de la cabeza (cabello, color y forma de peinado), forma de la cara (frente, tipo de cejas, color, forma, también lo relacionado con los ojos, nariz, boca, etc.).

- 3. Características físicas específicas**  
Además se pueden identificar algunos aspectos específicos como:

**a) Voz**  
Acento y tono son las principales características; el tono puede ser ronco, chillón. Además se deben registrar los defectos tales como: tartamudeo, balbuceo.

**b) Cicatrices corporales y marcas**  
Son todas aquellas cicatrices y marcas permanentes que pueden estar a simple vista o cubiertas por la ropa, por ejemplo: operaciones o tatuajes.

**c) Vestuarios**

Comprende sus hábitos de vestir y aseo, por ejemplo: limpio, desaliñado, deportivo o de trabajo. Y otros aspectos como estilos, marca de vestuario.

**d) Rasgos personales sobresalientes**

Corresponde a aquellas particulares no mencionadas en otra parte de la descripción. Entre ellas se encuentran las siguientes: sonríe en forma permanente, habla mucho, gesticula, mueve las manos.

**e) Modo de ser**

Es la forma de actuar de un individuo y es una combinación de temperamento y personalidad. Por ejemplo: Extrovertido, tímido.

**f) Profesión**

Rasgos o elementos que delaten la profesión del individuo. El equipaje puede ayudar a determinar cuál es su ocupación, actividad u oficio y registrar antecedentes laborales de desempeño.

**g) Educación**

A través del lenguaje o trato en la conversación o entrevista se puede obtener este tipo de información.

## **V. DESCRIPCIÓN DE LA ESCENA DE UN INCIDENTE**

Los pequeños detalles en o alrededor de la escena de un incidente, pueden resultar, a medida que la investigación avanza, la clave de la solución del caso. Frecuentemente es difícil en el comienzo de la investigación, separar los detalles insignificantes de los importantes, por lo que es conveniente mantener la atención en forma minuciosa para no caer en esta falla.

El primer paso para determinar qué tiene valor como prueba y determinar las condiciones existentes antes que el incidente ocurriese. La información obtenida de un testigo, simplificaría esta tarea. En donde no hay testigo, una observación inteligente y diligente, aún cuando sea fastidiosa, capacitará al agente para obtener los hechos.

Los objetos usuales en la escena de un incidente, son parte ordinaria de la escena y están todavía en sus lugares como artículos puestos recientemente.

Los objetos son movidos frecuentemente con respecto a la perpetración de un incidente; pero esto, sus posiciones y la manera de cambio son frecuentemente de gran significación, hay que buscar lo que no armoniza con el medio o ambiente. Habiendo determinado, de primera intención, los objetos usuales, el funcionario puede suponer, durante el desarrollo del caso, que todos los otros objetos han sido puestos recientemente en la escena y que ellos pueden estar relacionados con el incidente, o al menos, con los movimientos de personas, un poco antes o después del incidente.

Observados los detalles, el funcionario debe determinar cómo encajan las diversas teorías en la reconstitución del incidente.

#### **A. ¿Cómo hacemos para lograr una buena memorización?**

1. El paso inicial es la observación.
2. Si no hay interés o motivación, dejamos pasar el estímulo sin registrarlo en la memoria.
3. Según nuestro interés, el registro de una experiencia puede ser consciente o inconsciente.
4. Existen técnicas de observación que pueden regular este proceso para que nuestra atención sea predominantemente consciente.

Esta técnica de observación, introduce en el sistema de la memoria un método:

1. De observación
2. De análisis de la situación
3. Idear un plan de acción.

Sin dejar de lado el inconsciente, al que se lo ubicará como aliado del sistema.

Ejercicio para cultivar la observación (parte fundamental del proceso de la memoria):

1. Sepamos que las fuentes de observación a lo largo de la jornada son infinitas: una cita, un objeto, una carta, una idea. El célebre escritor Gustave Flaubert decía que *“cualquier cosa observada detenidamente se vuelve maravillosa”*.
2. Aprendamos a observar la naturaleza.

3. Ante un objeto cualquiera, preguntémosnos su historia, su proceso de fabricación, su origen, la materia prima que lo constituye, etc.
4. Si se tratara de una noticia o una carta: su origen, su contenido parte por parte, el motivo que impulsó al autor a escribirla, etc.

Para que los objetos percibidos perduren en nuestra memoria, la observación debe ser bihemisférica. Ya dijimos que nuestro cerebro recibe las emociones a través del hemisferio derecho y los conceptos abstractos a través del izquierdo.

El estado mental óptimo para lograr una buena observación debe combinar el saber sacar provecho del azar con nuestra intención de percibir. Llamaremos a esta combinación: estado perceptivo. Se logra mediante técnicas de relajación y concentración.

## **B. Técnica para ejercitar la observación**

1. Hacer una fotografía mental de lo percibido.
2. Debe ser de carácter multisensorial: el objeto debe ingresar a través de los sentidos, cuantos más sentidos intervengan es muchísimo mejor. No olvidemos el sexto sentido, la intuición, que representa nuestra respuesta emocional ante el estímulo presentado.

## **C. ¿Cómo hacemos para sacar una “fotografía multisensorial”?**

1. Tomemos un objeto, algo que veamos todos los días.
2. Toquémoslo, percibamos su perfume, si lo tiene. Y una vez que encontremos la mejor ubicación y nos sintamos motivados a “fotografiar”, accionemos el “disparador” en nuestra mente.
3. Es importante que nuestro estado sea de plena receptividad.
4. Una vez que fotografiemos un objeto con facilidad, luego dos y así progresivamente, podremos fotografiar muchos objetos sin dificultad.

El propio hecho de escribir un resumen, diseñar un cuadro sinóptico o dibujar en un Mapa Mental, al hacer intervenir los músculos, también colabora con la memoria motora, lo que facilita el recuerdo o promueve el olvido

1. No recordamos -o recordamos mal- las informaciones que no nos interesan.
2. No recordamos -o recordamos mal- las informaciones que no hemos registrado o que registramos mal.

3. Se memorizan más fácilmente las informaciones que nos interesan o que nos son de utilidad.
4. La comprensión facilita la memorización.
5. El equilibrio afectivo desempeña un papel fundamental en el aprendizaje y la memoria.
6. Tratar la información facilita la memorización.
7. Fotografiar mentalmente el objeto a recordar es una estrategia que refuerza la memorización.

#### **D. Olvidamos cuando:**

1. Entendemos mal lo que oímos o vemos y como consecuencia archivamos mal la información, es decir, la codificamos mal.
2. Existe una distracción antes de que archivemos la información.
3. Existe una distracción durante el proceso de recuperación de la información.
4. Querer recordar muchas cosas no perjudica para nada a nuestro cerebro.
5. Cuando estamos atendiendo distintas cosas a la vez, la información que nos interesa llega a nosotros entremezclada con otras triviales que nos dificultarán alguna fase de la memoria, sobre todo a la hora de recuperar el recuerdo.
6. Para remediar una mala jugada de la memoria suele ser de utilidad no obsesionarse con el tema.
7. Si la información está disponible y no accedemos a ésta, seguramente es porque no la estábamos buscando en el archivo adecuado. Dejemos pasar un breve tiempo durante el cual los mecanismos de búsqueda seguirán actuando y, lo más común, será que, en el momento más inesperado y cuando ya no pensábamos en ello, la información aparezca con claridad en nuestra mente.
8. La memoria no es un proceso de “todo o nada”, podemos recordar una parte de algo sin recordar el todo completo.
9. La memoria no actúa como un duplicado de una fotografía, los recuerdos no aparecen como una fotocopia de cómo se almacenaron, sino que sufren un proceso de reconstrucción que puede llevarnos por caminos distintos hacia un recuerdo.
10. El olvido, en muchas ocasiones, se debe a que no hemos prestado la suficiente atención.
11. Cualquier información asociada con una carga emocional, se grabará para siempre en el cerebro.
12. Se recuerdan mejor los temas referentes al comienzo y al final del período de aprendizaje.
13. Una imagen se recuerda muy fuertemente si la emoción sentida en el momento de aprendizaje es agradable.

14. Se recuerda mejor todo lo que llame fuertemente la atención a cualquiera de los cinco sentidos.

## **VI. ELEMENTOS EN LA INVESTIGACIÓN DE UN INCIDENTE**

Al manejar correctamente la escena de un incidente, después de su primera observación, el inspector AVSEC, debe recordar los cinco elementos **S** que se requieren para una investigación:

### **A. Sitio del Suceso**

Lo primero es clasificar el sitio del suceso abierto, cerrado o mixto, brindar la protección adecuada, aislar o clausurar.

### **B. Inspección ocular**

Observación de lo General a lo Particular, de lo particular al detalle y del detalle al más mínimo detalle.

### **C. Los medios, instrumentos o tipos de fijación.**

Escritos, fotográficos, video y planimétricos.

### **D. Entrevistas a los testigos y encuesta a las víctimas**

Se entrevista a los testigos con el objeto de determinar los hechos con exactitud y se encuesta a las víctimas para conocer su versión de los hechos.

### **E. Informe preliminar**

Finalizada toda la investigación se deberá hacer un informe preliminar que contenga el máximo de información con todos los detalles, esto permitirá que se pueda establecer la verdad de los hechos y si la autoridad o la ley lo dispone los antecedentes deben pasar a instancias judiciales superiores.

## **VII. COMPORTAMIENTOS SOSPECHOSOS DE PERSONAS**

Como inspector de seguridad aeroportuaria, debe estar atento a las características de las personas que frecuentan un Aeropuerto y principalmente a los pasajeros de la aeronave e identificar algunas conductas que pueden suscitar sospechas de un hecho ilícito o futuro incidente.

Estos comportamientos, que pueden considerarse como sospechosos, se relacionan principalmente con la expresión oral y corporal del sujeto, por lo que usted debe estar atento; escuche y observe.

Algunas de estas conductas se indican a continuación:

**A. Auditivas – Escuche**

1. Incapacidad de dar respuestas.
2. Renuncia a dar respuestas.
3. Respuesta a una pregunta con otra pregunta.
4. Repite su pregunta o le pide que repita la pregunta.
5. Le pide continuamente que aclare la pregunta.
6. Voz temblorosa.
7. Tartamudea.
8. Voz balbuceante.
9. Duda en el habla.
10. No reconoce la pregunta, responde con información no relacionada.
11. Sonidos o chasquidos orales.
12. Suspiros profundos.
13. Se aclara repetidamente la garganta.
14. Rechinan los dientes.

**B. Visuales - Mire**

1. Enrojece.
2. Se pone blanco/palidece más peligro.
3. Tiembla claramente.
4. Evita contacto ocular/baja la vista.
5. Mirada errática.
6. Ojos inquietos.
7. Parpadeo excesivo.
8. Se frota o toca la nariz.
9. Se alisa, se retuerce o cuida el bigote.
10. Se tira las orejas.
11. Se cubre los oídos.
12. Se peina o alisa el pelo.
13. Bostezo (si lo hace excesivamente o repetidas veces, es un síntoma muy fuerte de decepción).
14. Se humedece los labios.
15. No puede tener quietos los pies.
16. Cambio inquieto de peso de un pie a otro.
17. Se sienta en el borde de la silla (preparado para huir).
18. Arteria carótida pulsante.

19. Suda mucho; cuando el ambiente, la vestimenta o la actividad no lo justifican.
20. Manos nerviosas/nerviosismo general.
21. Juega con las uñas de los dedos.
22. Juega con las joyas.
23. No puede dejar de mover los brazos.
24. Cruza los brazos sobre el pecho (construcción de una barrera)

### **C. Aprende a detectar mentiras**

No necesitas ser un detective profesional para saber si una persona está diciendo la verdad o está incurriendo en una mentira. Lo único que necesitas es saber cuáles son las señales que te está enviando en sus mensajes y sobre todo ser muy observador con las acciones o inacciones o sea la forma de actuar de la persona mentirosa.

La mentira es una herramienta que todas las personas usan alguna vez en su vida, ya sea para perjudicar a una persona y aunque suene extraño, para beneficiar a otra(s) persona(s), e incluso para hacer uso de algo llamado instinto de conservación, donde el individuo toma la decisión de mentir para auto protegerse y no ver menguada su integridad, imagen (ya sea personal o profesional), entre otras. Por eso, saber leer las mentiras a tiempo y anticiparte a lo que pudiera ser un daño que te puedan infligir es muy importante para evitarte frustraciones y/o inconvenientes.

### **D. Gestos emotivos y acciones contradictorias**

En la cara están las señales en las que puedes detectar fácilmente y atrapar al mentiroso(a). Algunas son:

1. Una persona sincera sonará "congruente". Esto quiere decir que toda la información que le esté dando (sus palabras, sus acciones, su lenguaje corporal, su sentido de responsabilidad y todo encaja, o sea no contiene contradicciones.) La gente que miente es incoherente y queda mal continuamente, lo que dicen y lo que hacen no siempre va a la par.
2. El manejo de los tiempos al demostrar las emociones, también es poco común. Por ejemplo, alguien honesto puede gritar que le gustó mucho el regalo (gesto de sorpresa) y luego demostrar una sonrisa, mientras que un mentiroso tiende a concentrar la sonrisa y el comentario en el mismo tiempo.

3. Las expresiones, los gestos y las acciones no concuerdan. Si alguien te dice que te quiere y te da un abrazo y en vez de hablar sobre ti y tu vida sobre ¿cómo te va?, y lo que hace es que te pregunta inmediatamente por otra persona, o cambia el tema es obvio que lo que sale de su boca no es congruente con sus acciones.
4. La expresión de emociones de todo tipo, desde felicidad y sorpresa hasta tristeza y enojo, cubren todo el rostro. Por ejemplo, alguien que sonríe naturalmente implica todo su rostro, incluyendo movimientos en mandíbulas, mejillas y ojos. En el mentiroso no hay emoción en sus ojos ni su frente, solo en sus labios o boca.

## **E. Reacciones**

La forma de actuar ante las acciones también es una forma de averiguarlo. A continuación algunas señales:

1. Una persona que se sabe culpable de una mentira adopta una postura defensiva. Mientras que una inocente va al ataque o a reclamar al sentirse ofendida y cuestionar sus sospechas. El mentiroso se limitará a defenderse y ofrecer excusas, hasta hacer acusaciones contra quien lo cuestiona, hasta valiéndose de artimañas poco éticas y/o profesionales, tienden a tergiversar la realidad.
2. El mentiroso se siente incómodo y evita la conversación y el encuentro de quien lo cuestiona, por lo tanto, tiende a tener el menor contacto posible con la víctima de su engaño. Es el tipo de persona que le dice a su secretaria: *“Dile que estoy en una reunión”*.
3. Un mentiroso si es cuestionado atacará y subconscientemente se identificara asimismo al decirle (mentiroso, embaucador o charlatán) a quien le señala, cuando esas palabras realmente se las dice asimismo, de forma inconsciente.
4. El mentiroso es una persona que cambia mucho de parecer y queda mal de continuo con la gente con quien ha hecho compromisos. Quedar mal es su principal característica.

Si eres una persona que conoce todos los trucos del mentiroso y caes ante sus engaños, entonces tú serás el responsable del mal que te suceda. Si por el contrario los anticipas no deberías sufrir ninguna consecuencia.

Detectar mentiras no es simple. Uno de los problemas es el cúmulo de información; hay demasiadas cosas que tener en cuenta a la vez, demasiadas fuentes de información: palabras, pausas, sonido de la voz, expresiones, movimientos de la cabeza, ademanes, posturas, la respiración, el rubor o el empaldecimiento, el sudor, etc.

Y todas estas fuentes pueden transmitir la información en forma simultánea o superpuesta, rivalizando así por la atención del cazador de mentiras. Por fortuna, éste no necesita escrutar con igual cuidado todo lo que puede ver y oír. No toda fuente de información en el curso de un diálogo es confiable; algunas autodelatan mucho más que otras. Lo curioso es que la mayoría de la gente presta mayor atención a las fuentes menos fidedignas (las palabras y las expresiones faciales), y por ende se ve fácilmente desorientada.

## **F. Acerca de la voz**

Entendemos por “la voz” todo lo que incluye el habla aparte de las palabras mismas. Los indicios vocales más comunes de un engaño son las pausas demasiado largas o frecuentes. La vacilación al empezar a hablar, en particular cuando se debe responder a una pregunta, puede suscitar sospechas, así como otras pausas menores durante el discurso si son frecuentes. Otras pistas las dan ciertos errores que no llegan a formar palabras, como algunas interjecciones (“¡Ah!”, “¡ooooh!” “esteee”...”), repeticiones (“Yo, yo, yo quiero decir en realidad que...”) y palabras parciales (“En rea-realidad me gusta”). Otro aspecto importante que circunda la voz en cuanto a detección de mentiras podemos hablar, es el tono con que ejecutamos nuestra voz, si el tono, quizás se estarán preguntando como así este factor puede ser importante y es ahí donde debemos ahondar, ya que el tono de voz transmite a diario nuestros estados de ánimo, emociones, energías, enojos, molestia, incomodidad, etc., y es tan simple como hacer ahora mismo el simple ejercicio, vamos, trate de proyectar con su voz cuando usted se enoja o cuando siente tristeza o cuando se siente excitado por una buena noticia que ha recibido y se dará cuenta como va cambiando su tono de voz y también su expresión facial, es por ello que el tono con que expresamos verbalmente nuestro día a día, puede marcar una gran diferencia en lo que proyectamos e incluso en lo que somos.

## **G. Las mentiras y el sistema nervioso autónomo**

Hasta ahora hemos examinado las acciones corporales producidas por los músculos esqueléticos.

También el sistema nervioso autónomo (SNA), o gran simpático, que regula las funciones vegetativas, da lugar a cambios notorios en el cuerpo cuando hay una activación emocional: en el ritmo respiratorio, en la frecuencia con que se traga saliva, en el sudor. (Los cambios producidos por el SNA que se registran en el rostro —como el rubor, el empaldecimiento y la dilatación de las pupilas).

Estas alteraciones se caracterizan por producirse involuntariamente cuando hay alguna emoción, ser muy difíciles de inhibir y, por esto mismo, muy confiables como indicios del engaño y es aquí donde se habla del conflicto mental, ese conflicto que se genera por una parte por lo que estamos pensando y por otra con lo que estamos expresando, en tal sentido, no es lo que se ve sino lo que no se ve. Si nosotros proyectamos como funciona nuestro cerebro en cuanto a la generación de la mentira, nos podremos dar cuenta que somos una máquina perfecta o más bien una ecuación constante entre nuestro cuerpo exterior y nuestro cuerpo interior, donde estamos habituados a reacciones y sensaciones para nosotros conocidas o cotidianas, pero cuando mentimos se genera este conflicto mental que escapa a los cánones normales de funcionamiento del cuerpo enviando desde nuestro cerebro señales que hacen que se seque la boca, garganta y labios, adicionalmente nos pongamos pálidos o rojos de euforia, pero esto se genera por que en nuestro cerebro una glándula secretora llamada Pituitaria, actúa como anti diurética, lo cual debe inmediatamente ser compensado por el cuerpo, enviando nuestro cerebro una alerta a las glándulas supra renales, quienes generan la adrenalina y a través de nuestro torrente sanguíneo y medula espinal compensan nuestros niveles ausentes, generando el sudor y la excitación entre otros síntomas visibles e incontrolables a la vez.

Pero cuando hablamos de que es lo que no se ve y no lo que se ve ¿a que nos referimos?, en tal sentido debemos decir que existen reacciones propias de un ser humano ante estímulos precisos, es decir si se está acusando a una persona inocente de haber cometido un ilícito y este no tuviera relación alguna, lo lógico es que el individuo esmere sus esfuerzos por dar entender los hechos verídicos y no justificar o cambiar el centro de atención, por ende no podría estar ausente esta reacción, entonces si una reacción lógica dentro de un contexto se ausenta, inmediatamente debiese llamar nuestra atención, puesto que algo esta sucediendo dentro del individuo que no es congruente y por consiguiente se enmarca en el contexto de la mentira.

## **H. Más indicios sobre el acto de mentir**

No hay una expresión única para cada emoción sino decenas de expresiones, y en algunos casos centenares.

Cada emoción cuenta con una familia de expresiones visiblemente distintas una de otra. Y esto no debe sorprender: a cada una no le corresponde un solo sentimiento o experiencia, sino toda una familia. Considérese el caso de la familia de las experiencias de ira; ésta puede variar en los siguientes aspectos

1. Intensidad, desde el fastidio hasta la furia;
2. Grado de control, desde la ira explosiva hasta el enfado;
3. Tiempo de arranque, desde la irascibilidad de quienes pierden la calma en un instante, hasta los que arden a fuego lento;
4. Tiempo de descarga, desde la descarga inmediata hasta la descarga prolongada;
5. Temperatura, de caliente a fría;
6. Autenticidad, desde la cólera real hasta el enojo fingido que muestra un padre arrobado ante las encantadoras travesuras de su hijo.

## VIII. INSPECCION DE PERSONAS Y SUS PERTENENCIAS

### A. Anexo 17, Seguridad, Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícitas

El Anexo 17 contiene norma y métodos recomendados para el cumplimiento de los Estados y en su capítulo 4, Medidas preventivas de seguridad, sobre la inspección de personas se destacan las siguientes:

- 4.1.1 Cada Estado contratante adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, 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.
- 4.1.2 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación aleatorias e imprevisibles. La imprevisibilidad podría contribuir al efecto disuasivo de las medidas de seguridad.*
- 4.4.1 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.

## **B.- Manual de Seguridad de Aviación, Documento 8973 de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).**

Para una aplicación estándar de las normas y métodos recomendados en el Anexo 17 la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), ha elaborado para referencia y orientación para los Estados el Manual de Seguridad de Aviación, documento 8973, donde indica la forma o método de aplicar las medidas de seguridad aeroportuaria y sobre inspección de personas y personal de inspección nos da una completa guía entre los cuales se destacan las siguientes:

### **1. Inspección del personal y de los vehículos y suministros trasladados a la parte aeronáutica**

- a) Además de los pasajeros, los empleados de explotadores de aeronaves, los empleados aeroportuarios y otras personas que trabajan en un aeropuerto, y los artículos que ellos llevan, deberían ser inspeccionados antes de permitirles el acceso a una zona de seguridad restringida.
- b) Si no se puede lograr el principio del 100% de inspección de los empleados que trabajan en un aeropuerto, el Estado y los aeropuertos deberían aplicar otros controles de seguridad, incluidas la inspección proporcional y la aleatoriedad e imprevisibilidad, aunque sin limitarse a estas características. El tipo de control de seguridad que se ha de aplicar, así como la proporción de personal que debería inspeccionarse, dependen de los resultados de la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades nacionales competentes.
- c) Los procedimientos de inspección del personal y de los pasajeros deberían asegurar que no se introducen artículos restringidos en la parte aeronáutica ni en una zona de seguridad restringida. Los métodos de inspección empleados deberían ser los mismos que los que se usan para los pasajeros y el equipaje de mano.

### **2. Métodos de inspección de personas y sus pertenencias**

- a) 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 a fin de asegurar que no se introduzcan en una zona de seguridad restringida o una aeronave personas no autorizadas ni artículos restringidos.

- b) La inspección de los pasajeros y del 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 equipo de inspección moderno juntamente con procedimientos apropiados llevados a cabo por personal cualificado y capacitado.
- c) El equipo técnico empleado para la inspección de personas y equipaje tiene sus limitaciones. Los detectores de metales de pórtico (WTMD) y los detectores de metales manuales (HHMD), por ejemplo, no pueden detectar las armas que no son metálicas ni los explosivos, y hasta con equipo de rayos X resulta difícil proyectar imágenes o definir material explosivo eficazmente.
- d) Para compensar esas limitaciones y reforzar los sistemas de seguridad, los Estados pueden introducir inspecciones aleatorias como parte del proceso de inspección, así como niveles de inspección adicionales para los pasajeros y el equipaje de mano, teniendo en cuenta los resultados de las evaluaciones de riesgos.

### **3. Dotación de los puestos de inspección de pasajeros**

La dotación mínima para un puesto de inspección de pasajeros debería consistir en las siguientes categorías de personal con las funciones y tareas indicadas:

- a. Los verificadores de documentos de viaje y evaluadores de pasajeros de riesgo deberían asegurarse de que únicamente los pasajeros con billete entren en la zona de inspección. Ellos deberían 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. Dependiendo del volumen de pasajeros, este miembro del personal puede ser asistido por un segundo miembro cuya atención se concentra totalmente en la evaluación de pasajeros de riesgo;
- b. Los cargadores de equipaje en el aparato de rayos X deberían asegurarse de que el equipaje se coloque correctamente en la cinta transportadora del equipo de rayos X de modo que se produzcan buenas imágenes, y también 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 los aparatos de rayos X sin que se agrupen entre ellos.

Los cargadores de equipaje en la cinta también pueden controlar la circulación de pasajeros a través del puesto de inspección;

- c. Los inspectores de pasajeros deberían realizar el procedimiento adicional que se lleva a cabo después que los pasajeros pasan a través del WTMD, y realizar los registros manualmente, con o sin ayuda del HHMD. Como se mencionó antes, es importante tener inspectores hombres y mujeres. La cantidad de inspectores necesaria dependerá de la cantidad de pasajeros o se basará en los resultados de una evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades competentes;
- d. Los operadores de rayos X deberían interpretar las imágenes producidas por el equipo de rayos X y solicitar que se registre manualmente o que se aplique tecnología de trazas de explosivos al equipaje que parece contener un artículo restringido;
- e. Los controladores de bultos deberían encaminar, aislar y controlar el equipaje seleccionado para un registro manual por los operadores de rayos X;
- f. Los inspectores de bultos y operadores de equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) deberían inspeccionar manualmente o con equipo de detección de trazas de explosivos los artículos que requieren un procedimiento adicional después del examen de rayos X; y
- g. los supervisores de puestos de inspección de pasajeros deberían ser responsables de la eficiencia general de la zona de inspección de seguridad de los pasajeros. Los supervisores no deberían participar en la operación del equipo de rayos X, pero pueden ayudar en la evaluación de los pasajeros de riesgo y deberían dar al personal orientación sobre toda cuestión de seguridad discutible que surja.

#### **4. Rotación del Personal**

El personal de un puesto de inspección de pasajeros debería rotar regularmente entre las diversas funciones durante sus turnos de trabajo. A fin de evitar la fatiga, ningún miembro del personal debería estar continuamente atento a imágenes de rayos X durante mucho tiempo, típicamente durante no más de **20 a 30 minutos**.

Además, los miembros del personal no deberían reanudar la observación de imágenes de rayos X antes de 40 a 60 minutos, sino que durante ese tiempo deberían realizar una tarea diferente en el puesto de inspección. También puede introducirse la variación en las tareas haciendo que los operadores de rayos X registren físicamente el equipaje que deba ser inspeccionado de este modo, siempre que la cantidad de pasajeros no sea demasiado elevada. Este enfoque también puede servir para que los operadores del equipo conozcan mejor las imágenes de rayos X.

## 5. Inspección de pasajeros

- a. La inspección y el registro de las personas que entran a la zona de seguridad restringida o estéril de una terminal de pasajeros son parte esencial de la seguridad de la aviación, y pueden hacerse mediante registro manual o usando Detector de Metal de Pórtico u otro equipo de detección aprobado por la autoridad competente. **El equipo técnico usado para inspeccionar personas y equipaje tiene sus limitaciones. 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.
- b. A fin de compensar las limitaciones de los Detectores de Metal de Pórtico y reforzar los resultados generales de los puestos de inspección de pasajeros, los Estados deberían aplicar el registro manual aleatorio para los pasajeros ya inspeccionados.
- c. 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.
- d. La tecnología avanzada de procesamiento de imágenes (AIT), tal como la de scanner corporal, puede usarse como método primario para la inspección de pasajeros o para complementar otros métodos de inspección primarios, tales como los Detector de Metal de Pórtico. 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.
- e. No se debería 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. Debería aclararse toda detección de metal que exceda del nivel tolerado realizada por el equipo.

- f. Únicamente después de completados 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.
- g. 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.
- h. 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.

## 6. Verificación aleatoria de los pasajeros

- a. Cuando se usen los Detectores de Metal de Pórtico, como método primario de inspección, se debería hacer una verificación aleatoria de un porcentaje predeterminado de pasajeros empleando registros manuales o una inspección secundaria con tecnología diferente, tal como. La cantidad de pasajeros que debe ser objeto de verificación aleatoria, aproximadamente del **10 al 15%** del volumen, puede basarse en el resultado de evaluaciones de riesgos realizadas por las autoridades nacionales competentes o realizarse continuamente.
- b. El nivel básico de verificaciones aleatorias debería aplicarse a todos los vuelos que salen, mientras que podría imponerse un nivel más elevado a determinados vuelos con un nivel de amenaza más elevado o durante un período limitado, y de hasta el 100% de inspecciones manuales para ciertos vuelos.
- c. La intensidad de las verificaciones aleatorias básicas, que normalmente es del **10 al 20%**, debería fluctuar cada semana o cada mes para que a los perpetradores en potencia les resulte difícil distinguir un patrón de fluctuación que les ayude a planear un ataque. Esto aporta impredecibilidad al proceso de inspección de los pasajeros.

## **7. Evaluación de pasajeros de riesgo**

La técnica de evaluación de pasajeros de riesgo o reconocimiento de modelos de comportamiento la usan algunos Estados y explotadores de aeronaves para identificar a los pasajeros que deberían ser objeto de atención especial. Sin embargo, esta técnica no debería emplearse en reemplazo de métodos normalizados de inspección del equipaje de bodega. La técnica, especialmente si no se aplica correctamente, puede ser muy subjetiva, requiere espacio cerca de los mostradores de presentación atestados y puede tomar mucho tiempo. Esto requiere mucha coordinación entre los organismos de seguridad y de inteligencia y supone un conocimiento avanzado de los perfiles de amenaza pertinentes, así como personal especializado para interpretar y aplicar dicha información en las operaciones.

## **8. 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, cintos y tacones. También pueden ocultarse objetos en artículos corrientes tales como periódicos y libros.
- b.** Un registro manual de una persona normalmente debería llevarse a cabo abiertamente. 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.** Si fuera 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. En aras de la seguridad efectiva y la facilitación para 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.

## **9. 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:

- a. Requieren la cooperación de la persona que debe ser objeto de registro;
- b. 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);

- c. Pueden requerir bastante tiempo en comparación con los que se hacen con equipo de inspección, especialmente cuando se trata de muchos pasajeros;
- d. Son vulnerables a las fallas humanas, tales como malos hábitos, falta de uniformidad y cansancio;
- e. Pueden hacer sentir a los pasajeros que se viola su privacidad; y
- f. Puede resultar un proceso desagradable para el inspector.

## **10. Inspección del equipaje de mano**

- a. Los operadores de equipo de detección deberían seleccionar siempre el equipaje para una inspección más a fondo basándose en el principio de selección motivada, es decir, 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 operador 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.
- b. Si un operador de equipo de detección no puede determinar si el equipaje inspeccionado contiene un artículo prohibido o restringido o si el operador tiene alguna duda en cuanto a su evaluación de la inspección del equipaje, el equipaje siempre debería ser sometido a un examen más a fondo, que puede incluir un registro manual.

## **11. Inspección del equipaje de mano**

- a. Los operadores de equipo de detección deberían seleccionar siempre el equipaje para una inspección más a fondo basándose en el principio de selección motivada, es decir, 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 operador 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.
- b.** Si un operador de equipo de detección no puede determinar si el equipaje inspeccionado contiene un artículo prohibido o restringido o si el operador tiene alguna duda en cuanto a su evaluación de la inspección del equipaje, el equipaje siempre debería ser sometido a un examen más a fondo, que puede incluir un registro manual.
- c.** Debería alentarse siempre a los operadores de equipo de detección a que sometan el equipaje a una inspección más a fondo basándose en el principio de selección motivada, no obstante la presión respecto al tratamiento rápido del equipaje que a menudo experimentan estos operadores.
- d.** 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;
  - Equipo de rayos X tradicional con registro manual del equipaje inspeccionado. La autoridad competente debería determinar un porcentaje mínimo del equipaje que puede ser objeto de registro manual, no inferior al 10%. Si no se alcanza dicho porcentaje mediante la selección motivada únicamente, debería llevarse a cabo la selección aleatoria para cumplir el requisito del porcentaje mínimo. Por ejemplo, si el operador ha seleccionado ocho bultos para registro manual basándose en la selección motivada entre 100 bultos inspeccionados, y si la autoridad competente ha definido un mínimo de 10% de registro manual, deberían seleccionarse aleatoriamente dos bultos del equipaje para el registro manual; y
  - Equipo de rayos X de alta definición dotado de un programa de imágenes de entrenamiento TIP. La relación TIP por bulto debería establecerse en un nivel apropiado para las operaciones de inspección (típicamente, entre 1:50 y 1:100), a fin de mantener la vigilancia, exposición a las amenazas y motivación.

- Por ejemplo, una relación de 1:50 bultos resultará en 1-2 artículos de amenaza ficticia proyectada cada 20 minutos, suponiendo una circulación constante de cinco bultos por minuto. Si bien sólo debe registrarse manualmente el Equipaje al cual se aplica el principio de selección motivada, y el registro manual puede hacerse con el apoyo de equipo ETD, si la colección de imágenes TIP generada por el equipo se consideran suficiente basándose en una evaluación de riesgos, la autoridad competente debería:
  - ✓ Actualizar su colección de imágenes TIP y aumentar el número de artículos de amenaza ficticia para que equivalga al riesgo; o
  - ✓ Establecer un porcentaje mínimo de registros manuales aleatorios que se han de llevar a cabo, pero que no sea inferior al 10%.
  
- e. Cuando se determina el porcentaje mínimo de equipaje de mano que se ha de registrar manualmente, la autoridad competente debería tener en cuenta el enfoque basado en el riesgo para la inspección del equipaje y considerar un porcentaje que es equivalente al riesgo. Podría aplicarse un porcentaje más elevado a determinados vuelos que se consideran objeto de una amenaza más elevada.

## 12. Registro manual del equipaje de mano

- a. El registro manual del equipaje de mano de los pasajeros debería hacerse siempre en presencia del propietario del equipaje y debería llevarse a cabo de la siguiente manera:
  - El equipaje debería 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 debería 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 debería 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 debería 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 debería 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 podrían ser examinados a fondo, con rayos X si fuera necesario, para demostrar la buena fe;
- Se debería 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. Debería ponerse atención especial en los líquidos, aerosoles, geles, cremas, etc., dado que éstos podrían contener sustancias explosivas o peligrosas.
- 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 deberían 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.

### **13. 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 operador de 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.

## 15. Pasajeros con impedimentos

- a. Las personas con movilidad reducida deberían ser objeto de registros tan completos como lo permitan sus impedimentos. Si se usa una silla de ruedas o una camilla, también debería ser registrada. Los objetos de mano deberían ser inspeccionados de acuerdo con los métodos normalizados.
- b. Las personas con impedimentos deberían tener conocimiento de los controles de seguridad aplicables con la antelación suficiente para facilitar la planificación de su viaje.
- c. Los inspectores deberían usar los siguientes métodos cuando se trate de personas con impedimentos:
- d. Generalmente, los inspectores deberían recibir instrucción para:
  - 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 debería 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 debería:
- Ofrecer siempre un registro en privado, fuera de la vista de otras personas y de preferencia en una sala privada, si las hay disponibles;
- Poder 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 ayudarlo 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;
- Asegurarse 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:
- ✓ Recordar siempre que deben ofrecer 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;
  - ✓ Asegurarse 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.
- e. Los inspectores y quienes efectúan los registros deberían 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.

### **C. Estado de la situación de riesgo a escala mundial (de la OACI)**

El Estado de la situación de riesgo a escala mundial (ESR) de la OACI brinda una descripción general de la situación de riesgo a escala mundial. Se dirige a los Estados miembros con el fin de reforzar el enfoque utilizado para la creación y mantenimiento de sus programas nacionales de seguridad de la aviación civil. También persigue el objetivo de ayudar a la OACI a reforzar las Normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación.

#### **1. La naturaleza de la amenaza**

- a. El terrorismo constituye un gran riesgo para la seguridad de la aviación internacional desde muchos años atrás. Por diversos motivos, los elementos terroristas buscan cometer actos de interferencia ilícita contra aeronaves o valerse de ellas para alcanzar sus fines.
- b. Por lo general, se considera que al seleccionar el blanco de sus ataques los terroristas tienden a perseguir los siguientes objetivos:
  - Lograr un gran número de víctimas;
  - Infligir daños económicos;
  - Enviar un mensaje cargado de simbolismo, con imágenes de gran resonancia en los medios; y
  - Provocar alarma en la sociedad.

- c. Todos estos objetivos pueden lograrse atentando contra la aviación internacional, lo que explica la aparente predilección del terrorismo por estos blancos y a la vez subraya la necesidad de actuar eficazmente para reducir esta amenaza.

## **2. Terrorismo y actividad delictiva**

- a. Debe prestarse atención a la conexión que puede existir entre la actividad delictiva y el terrorismo. La actividad delictiva de la que son objeto la aviación y el transporte, cuando se la reconoce, puede poner de manifiesto las vulnerabilidades de los dispositivos de seguridad y dejar a la vista sus debilidades.
- b. Toda debilidad que pueda explotarse con fines delictivos también podrá utilizarse con designios terroristas.
- c. Los delincuentes y los terroristas se valen de todas las modalidades del transporte, incluida la aviación comercial, para desplazarse dentro y fuera de los territorios nacionales y ejecutar sus misiones. La actividad delictiva puede servir como fuente de financiación para grupos y actividades terroristas. Frente a la confiscación de sus bienes a manos de los Estados, los grupos extremistas recurren al delito para financiar sus operaciones terroristas.
- d. También pueden montar un golpe delictivo con el fin de estudiar un dispositivo de seguridad y buscar la forma de burlarlo.
- e. Las siguientes modalidades delictivas en ocasiones pueden vincularse con las actividades terroristas o la financiación de los grupos terroristas y su accionar:
  - vigilancia (de sistemas o procesos de seguridad o las rutinas de un lugar en particular; este tipo de inteligencia puede ser abierto o encubierto);
  - contrabando de personas, estupefacientes, dinero y/o mercancías; y
  - tráfico de estupefacientes.

### 3. Escenarios de amenaza

En lo que se refiere a la inspección de personas y sus pertenencias consideraremos el Dispositivo Explosivo Improvisado (IED; no convencional en poder de un pasajero u otras armas, cuya amenaza media-alta

- a. Esta categoría incluye los atentados contra la aviación civil con armas de fuego, armas blancas u otros artículos prohibidos, pero no con IED. El terrorismo busca sin cesar nuevas formas para atravesar los puntos de control con distintos artículos prohibidos, ocultándolos entre la ropa, en artículos electrónicos o en juguetes, por ejemplo.
- b. No se considera el escenario donde los atacantes deseen tomar el control de la aeronave. Más bien, en las situaciones que se conciben aquí los atacantes transportan artículos para poner a prueba el sistema o bien para usarlos en otros atentados en el futuro, o para sembrar el terror o provocar muertes a bordo de la aeronave, ya sea en vuelo o en tierra. El principal blanco para un atentado tal es una aeronave de gran porte para transporte de pasajeros en vuelo o en tierra, y los autores podrían ser pasajeros o tripulantes.
- c. En un escenario extremo concebible, suponiendo que el atacante se valga de un arma pero no intente secuestrar la aeronave, las consecuencias humanas serían menos severas que en los escenarios de muchas otras categorías de amenaza pero las consecuencias económicas y políticas serían lo suficientemente graves para llevar el nivel de consecuencias a la calificación MEDIA-BAJA.
- d. Las medidas actuales y futuras de reducción del riesgo incluyen:
  - los puestos de inspección, incluido el uso de equipos de detección de cuerpo entero;
  - análisis del comportamiento para fines de detección;
  - control de accesos;
  - capacitación;
  - inspección y registro físico de las aeronaves; y
  - personal de seguridad a bordo.
- e. El riesgo global de que ocurra un atentado de esta naturaleza es BAJO.

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN A22-17

### MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN, PUESTA EN VIGENCIA, DEROGACIÓN Y/O ENMIENDA DE LAS DECISIONES DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC en su Artículo 3 establece que: “*La CLAC es un organismo de carácter consultivo y sus Conclusiones, Recomendaciones y Resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos*”;

CONSIDERANDO que también el Estatuto en su Artículo 12, entre otras cosas, dispone que: “*Las Conclusiones, Recomendaciones o Resoluciones de la CLAC serán tomadas por deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto*”;

CONSIDERANDO de igual manera que el mismo artículo del Estatuto establece que las Decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los Estados representados, salvo lo que dispone el Artículo 25, que estipula que “*podrá ser enmendado por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros*”;

CONSIDERANDO por otro lado que el Artículo 38bis del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, al referirse a la aprobación de las Decisiones de la Asamblea, manifiesta que: “*las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones adoptadas por la Asamblea que no impliquen reformas al Estatuto de la CLAC y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil, podrán ser aprobadas por los Jefes de Delegación que concurren a las Asambleas, en el mismo acto que éstas son adoptadas*”;

CONSIDERANDO la necesidad de dejar claramente establecido el alcance de las Decisiones de la CLAC en cuanto a su finalidad y grado de jerarquía, y de disponer de métodos y procedimientos suficientemente claros sobre la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la CLAC.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE aprobar los siguientes “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”:

### MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN, PUESTA EN VIGENCIA, DEROGACIÓN Y/O ENMIENDA DE LAS DECISIONES DE LA CLAC

#### Introducción

1. Tomando en cuenta la experiencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) y la necesidad de establecer un apropiado ordenamiento interpretativo sobre los citados instrumentos, el Comité Ejecutivo de la CLAC encargó al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) la revisión de la normatividad del Organismo y su actualización.

2. El GEPEJTA, luego del estudio pertinente, a través de su Grupo *ad hoc*, consideró conveniente el desarrollo de métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones.

### **Marco Legal**

3. Los Artículos 15 del Estatuto y 39 del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, señalan que le corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea y puede formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos cuando sea necesario.

4. De igual forma, el Estatuto, en sus Artículos 3 y 12 y el Artículo 38 bis del Reglamento Interno de Reuniones, establecen que las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigencia durante la misma Asamblea; por lo tanto, existe suficiente amparo para promulgar el presente documento sobre los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

### **Finalidad**

5. Este documento tiene por objetivo precisar los conceptos de Resolución, Recomendación y Conclusión que aparecen en el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC, así como de disponer de procedimientos a seguir para su elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda.

### **Definiciones**

6. A efectos del trabajo que realizará la CLAC, se deberá considerar las siguientes definiciones:

6.1 Resolución es la expresión formal de una decisión adoptada por la Asamblea de la CLAC que implica una acción individual de los Estados miembros como consecuencia de la misma y sobre el tema objeto de ésta.

6.2 Recomendación es una decisión de la Asamblea de la CLAC, dirigida a sus Estados miembros que incluye acciones o procedimientos a ejecutar en forma individual. Su aprobación por parte de cada Gobierno confirmará su disposición de aplicarla dentro de los límites de la legislación nacional.

6.3 Conclusión es el resultado formal de concordancia o no sobre un asunto de trabajo expresado por la Asamblea.

### **Procedimientos**

7. Para elaborar, poner en vigencia, derogar y/o enmendar las Decisiones de la CLAC se deberá seguir el siguiente procedimiento:

#### **7.1 Elaboración**

A efectos de evitar confusiones en la numeración de las Decisiones de la CLAC, éstas serán elaboradas de la siguiente manera:

- Toda Resolución llevará el número de la Asamblea donde fue promulgada, seguido de un número impar.
- Toda Recomendación llevará el número de la Asamblea donde fue promulgada, seguido de un número par.
- En caso de las Conclusiones, la numeración será correlativa.

## 7.2 Resoluciones estatutarias

7.2.1 La aprobación o enmienda de las Resoluciones de carácter estatutario deberá efectuarse por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros y su notificación será depositada en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, luego de lo cual entrarán en vigor.

7.2.2 El tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor, será de diez años. Una vez alcanzado ese tiempo y en caso de que no se haya obtenido el número mínimo de notificaciones, la Secretaría iniciaría el proceso de revocatoria, a través del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo y del Comité Ejecutivo, con miras a que la subsiguiente Asamblea tome la decisión que estime conveniente.

## 7.3 Resoluciones no estatutarias

7.3.1 Las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigor durante la misma Asamblea en que fueron discutidas. En caso de que algún Estado no esté de acuerdo con la aprobación o se abstenga, dejará constancia en el acta de la respectiva Asamblea sobre sus motivos o reservas.

7.3.2 No se podrá utilizar una Resolución para homenajes, los mismos que se formularán a través de una moción consensuada.

7.3.3 La aprobación de las Resoluciones administrativas y/o presupuestarias se acogerá a lo señalado en el punto 7.3.1 y se tomará obligatoria la inclusión de un inciso relativo al periodo de validez.

7.3.4 En caso de que las Decisiones traten sobre algún tema muy específico, por ejemplo las que instan a la ratificación de convenios o a cumplir con determinado objetivo, o Decisiones que traten de temas técnicos, se deberá incluir un inciso sobre el periodo de validez.

## 7.4 Enmiendas

Para enmendar una Decisión de la CLAC, entiéndase la corrección de fondo y/o forma y/o su actualización, se seguirá el mismo proceso de aprobación, considerando siempre una cláusula de derogación de la Decisión original.

## 7.5 Derogación

Se derogará una Decisión mediante una Resolución o Recomendación, según sea el caso. Cuando una decisión derogue a otra, se deberá incluir al final una cláusula con el siguiente tenor: *“Esta Decisión (Resolución, Recomendación o Conclusión) reemplaza a la Decisión ...”*

***La presente Resolución reemplaza la Resolución A16-11.***

## PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A22-2

### PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN 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 Doc 8973 de la OACI.

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 y su posterior revisión.

LA XXII 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:

---

***La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A21-12.***

**APÉNDICE A**

**LISTADO RESUMEN ESTANDARIZADO EN LAS REGIONES NAM/CAR/SAM  
DE OBJETOS PROHIBIDOS Y ARTÍCULOS RESTRINGIDOS A SER TRANSPORTADOS  
EN EL EQUIPAJE DE MANO Y/O EN 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 de	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 </p>	 	<p>(1) excluidas las miras telescópicas).</p>

	<p>GUA   HON   MEX   NCA   PAN   PAR   PER   RDO   SUR   URU   USA   VEN </p>		
<p>Armas de aire comprimido o CO2, incluidas armas de perdigones, balines, balas de goma, carabinas de gas pimienta, arpones, entre otras.</p>	<p>ARG   BRA   CHI   COL   CRC   CUB   ECU   ESA   GUA   HON   MEX   NCA   PAN   PAR   PER   RDO   SUR   URU   USA   VEN </p>		

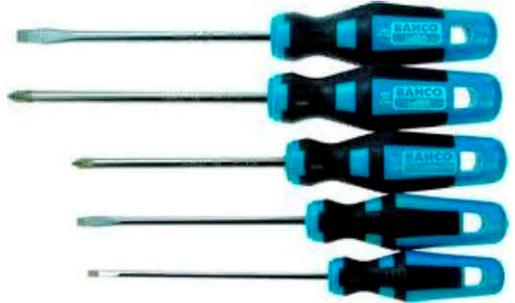
<p>Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.</p>	<p>ARG           BRA           CHI           COL           CRC           CUB           ECU           ESA           GUA           HON           MEX           NCA           PAN           PAR           PER           RDO           SUR           URU           USA           VEN </p>		
---	---	--	--

**Categoría: Objetos Puntiguados o Con Bordes Filosos**

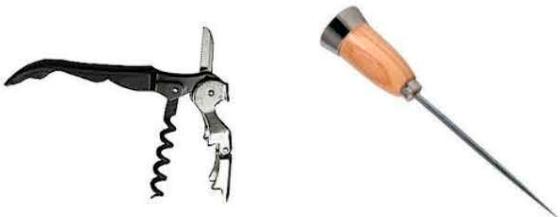
Todo objeto que puede utilizarse para atacar a personas con el fin de causar lesiones graves o la muerte, o pueda ser utilizado para causar daño material en instalaciones del terminal de pasajeros o a bordo de aeronaves dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
<p>Instrumentos para cortar (ejemplo: tales como hachas, hachuelas, cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, navajas, tijeras *, escalpelos y bisturíes quirúrgicos o similares, entre otros).</p>	<p>ARG           BRA           CHI           COL           CRC           CUB           ECU </p>		<p>*(ARG)-Tijeras de menos de 3 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.</p> <p>*(CHI) Restricción NO aplica cualquier objeto con una hoja menor a 4 cms.</p>

	<p>ESA           GUA           HON           MEX           NCA           PAN           PAR           PER           RDO           SUR           URU           USA           VEN </p>		
<p>Equipos de artes marciales puntiagudos o con bordes filosos.</p>	<p>ARG           BRA           CHI           COL           CRC           CUB           DOM           ECU           ESA           GUA           HON           JA           MEX           NCA           PAN           PAR           PER           RDO           SUR           URU </p>		

	USA  VEN 		
Agujas de tejer y de coser de más de 4 cm de largo.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  PUR  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		*-(ARG) Agujas de tejer de menos de 4 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.
Destornilladores con más de 4cm de largo (sin contar el mango de sujeción).	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON 		*-(ARG) Destornilladores de menos de 4 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.

	<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>Corta cutículas y cortaúñas con navajas. Navajas Suizas. Multiherramientas para acampada.</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>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>	 <p>NAVAJAS SUIZAS</p>   <p>LIJAS PIES          SOLINGEN          8 440000 000004</p>	

<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           ESA           GUA           HON           MEX </p>		

	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 </p>		<p>*(ARG) patines de hielo.</p>

— A11 —

	PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
--	--	--	--

**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
Bates, tacos de billar o palos deportivos de golf, criquet, fustas, espadas deportivas. Objetos artesanales confeccionados en madera.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavos de malabarismo.	ARG  BRA  CHI 		

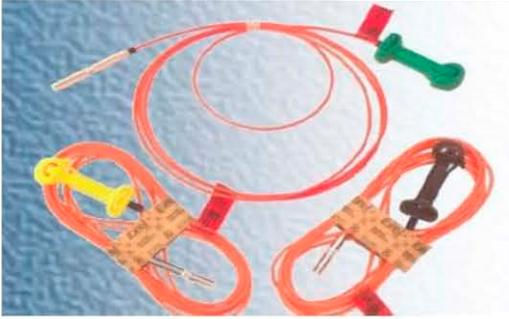
	<p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		
<p>Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros.          Paraguas o sombrillas de playa.</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>DOM </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>JAM </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p>		<p>*(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.</p>

	PER  RDO   SUR  URU  USA  VEN 		
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>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDC  SUR  URU  USA  VEN </p>		
---	--	---	--

**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 		

	<p>HON </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>Minas, granadas y demás artículos militares explosivos.</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>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>	 <p>The image displays a variety of military explosives. At the top, there are several green plastic mines of different shapes and sizes, some with trip wires. In the middle, there are two purple grenades with their characteristic ribbed bodies and pins. Below the grenades are two cylindrical smoke grenades, one labeled 'M18 SMOKE YELLOW' and the other 'M18 SMOKE RED'. To the left, there is a green rectangular box, possibly a mine container or a small explosive device. Other items include a small green cylindrical object, a black cylindrical object, and a small brass-colored object.</p>	

<p>Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales.</p>	<p>ARG           BRA           CHI           COL           CRC           CUB           ECU           ESA           GUA           HON           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 </p>		

	PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Combustibles líquidos inflamables de cualquier tipo, por ejemplo, gasolina, diesel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 	 	<p><b>(1) A excepción de gas licuado, Para uso personal cuando se lleven consigo. No está permitido llevar consigo, en el equipaje facturado ni en el equipaje de mano, combustibles para encendedores o cargas para rellenar encendedores.</b></p>
Replicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC 		

	<p>CUB           ECU           ESA           GUA           HON           MEX           NCA           PAN           PAR           PER           RDC           SUR           URU           USA           VEN </p>	 	
<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
Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes por descarga eléctrica	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  JAM  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA 	  	
Dispositivos para paralizar o matar animales	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA 	 	

	HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
<p>Sustancias químicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como, pimienta, gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales.</p>	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		

**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, unguento, 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>ARG             CHI             PAR </p>		<p>ARG–CHIL–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</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</p>

<p>embalajes de venta al detalle que contengan 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>volumen 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.          **.          Cilindros de gas comprimido o</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 –          *. 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 peligrosas ocultas o no declaradas.</p>

<p>licuado, para cualquier uso</p> <p>EJEMPLOS:          GAS PARA ENCENDEDORES.          CO2 SIFONES          CO2 PAINT BALL.          PROPANO PARA CAMPING          GARRAFAS PARA ARMAS DE GAS COMPRIMIDO.</p>	 	
---	--	--

— A25 —

**ACRÓNIMO DE IDENTIFICACIÓN DE ESTADOS QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN  
 PARA LA ELABORACIÓN DE ESTE LISTADO**

<b>Acrónimo</b>	<b>País</b>	<b>Acrónimo</b>	<b>País</b>
AHO	 <a href="#">Antillas Neerlandesas</a>	ESA	 <a href="#">El Salvador</a>
ANT	 <a href="#">Antigua y Barbuda</a>	GUA	 <a href="#">Guatemala</a>
ARG	 <a href="#">Argentina</a>	GUY	 <a href="#">Guyana</a>
ARU	 <a href="#">Aruba</a>	HAI	 <a href="#">Haití</a>
BAH	 <a href="#">Bahamas</a>	HBR	 <a href="#">Honduras Británica</a>
BAR	 <a href="#">Barbados</a>	HON	 <a href="#">Honduras</a>
BER	 <a href="#">Bermudas</a>	JAM	 <a href="#">Jamaica</a>
BIZ	 <a href="#">Belice</a>	MEX	 <a href="#">México</a>
BOL	 <a href="#">Bolivia</a>	NCA	 <a href="#">Nicaragua</a>
BRA	 <a href="#">Brasil</a>	PAN	 <a href="#">Panamá</a>
CAN	 <a href="#">Canadá</a>	PAR	 <a href="#">Paraguay</a>
CAY	 <a href="#">Islas Caimán</a>	PER	 <a href="#">Perú</a>
CHI	 <a href="#">Chile</a>	PUR	 <a href="#">Puerto Rico</a>
COL	 <a href="#">Colombia</a>	SKN	 <a href="#">San Cristóbal y Nieves</a>
CRC	 <a href="#">Costa Rica</a>	STP	 <a href="#">Santo Tomé y Príncipe</a>
CUB	 <a href="#">Cuba</a>	SUR	 <a href="#">Surinam</a>
DMA	 <a href="#">Dominica</a>	TRI	 <a href="#">Trinidad y Tobago</a>
DOM	 <a href="#">República Dominicana</a>	URU	 <a href="#">Uruguay</a>
ECU	 <a href="#">Ecuador</a>	USA	 <a href="#">Estados Unidos</a>
VIN	 <a href="#">San Vicente y las Granadinas</a>	VEN	 <a href="#">Venezuela</a>

**APÉNDICE B**

**TABLA: RESTRICCIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
Artículos de uso médico								
1) Cilindros pequeños de oxígeno gaseoso o de aire, de uso medicinal.		Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	<p>a) No más de 5kg de masa bruta por cilindro.</p> <p>b) Los cilindros, las válvulas y los reguladores, cuando los haya, deben estar protegidos para evitar el daño que puede causar la liberación involuntaria del contenido; y</p> <p>c) Debe informarse al piloto al mando el número de cilindros de oxígeno o de aire cargados a bordo y su emplazamiento en la aeronave.</p>	
Dispositivos que contienen oxígeno líquido			No	No	No	n/a	Está prohibido transportar en el equipaje de mano, en el equipaje facturado, o en la persona, dispositivos que contienen oxígeno líquido.	
2) Cilindros de un gas de la División 2.2 para activar las extremidades artificiales mecánicas.		Sí	Sí	Sí	Sí	No	Los cilindros de repuesto de tamaño similar también están permitidos, cuando son necesarios, para asegurar una provisión suficiente durante todo el viaje.	
3) Artículos medicinales no radiactivos (incluso aerosoles)		Sí	Sí	Sí	Sí	No	<p>a) Una cantidad neta total de no más de 0,5kg o 0,5L por cada artículo;</p> <p>b) Las válvulas de descompresión de los aerosoles deben estar protegidas por una tapa u otro medio adecuado que impida la liberación involuntaria del contenido; y</p> <p>c) Una cantidad neta total de no más de 2kg o 2L para todos los artículos mencionados en 3), 10) y 13) (p, ej., cuatro latas de aerosol de 500mL cada una) por persona.</p>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
4) Marcapasos cardíacos u otros dispositivos, que contienen radioisótopos, incluidos aquellos que funcionan con baterías de litio, implantados en una persona.		n/a	n/a		Sí	No	Deben estar implantados en una persona como consecuencia de tratamiento médico.	
Radiofármacos que contengan el cuerpo de una persona		n/a	n/a		Sí	No	Como consecuencia de tratamiento médico.	
5) Ayudas motrices (p.ej., sillas de ruedas) accionadas por acumuladores inderramables de electrolito líquido o por acumuladores que cumplen con la Disposición especial A123, para su utilización por pasajeros de movilidad restringida debido ya sea a discapacidad, su estado de salud o edad, o un problema temporal de movilidad (p. ej., pierna fracturada)		Sí	No		No	[véase 5 d) iv)]	<p>a) Los acumuladores inderramables de electrolito líquido deben cumplir con la Disposición especial A67 o los ensayos de vibración y presión diferencial de la Instrucción de embalaje 872;</p> <p>b) El explotador debe verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- El acumulador esté debidamente afianzado a la ayuda motriz;</li> <li>2- Los bornes del acumulador estén protegidos contra cortocircuitos (p. ej., estando dentro de un recipiente para acumuladores); y</li> <li>3- Los circuitos eléctricos se hayan aislado;</li> </ol> <p>c) Las ayudas motrices deben transportarse de manera que queden protegidas contra los daños que pueda causar el movimiento del equipaje, correo, suministros u otra carga;</p> <p>d) Cuando la ayuda motriz esté específicamente diseñada para permitir que el usuario extraiga sus acumuladores (p.ej., plegable):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Los acumuladores deben extraerse; entonces, la ayuda motriz puede transportarse como equipaje facturado sin restricción alguna;</li> </ol>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							2- Los acumuladores extraídos deben transportarse en embalajes rígidos resistentes que deben estibarse en el compartimiento de carga; 3- Los acumuladores deben protegerse contra cortocircuitos; y 4- Debe informarse al piloto al mando acerca del lugar en que se encuentra el acumulador embalado;  e) Se recomienda que los pasajeros hagan arreglos por anticipado con cada explotador.	
6) Ayudas motrices (p.ej., sillas de ruedas) accionadas por acumuladores derramables, para su utilización por pasajeros de movilidad restringida debido ya sea discapacidad, su estado de salud o edad, o un problema temporal de movilidad (p.ej., pierna fracturada)		Sí	No		No	Sí	a) Cuando sea posible, la ayuda motriz debe cargarse, estibarse, afianzarse y descargarse siempre en la posición vertical. El explotador debe verificar que: <ol style="list-style-type: none"> <li>1- El acumulador esté debidamente afianzado a la ayuda motriz;</li> <li>2- Los bornes del acumulador estén protegidos contra cortocircuitos (p.ej., estando dentro de un recipiente para acumuladores); y</li> <li>3- Los circuitos eléctricos se hayan aislado;</li> </ol> b) Si la ayuda motriz no puede cargarse, estibarse, afianzarse ni descargarse siempre en la posición vertical, el acumulador (o acumuladores) debe extraerse y transportarse en embalajes que sean resistentes y rígidos de la manera siguiente: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Los embalajes deben ser estancos, inalterables al electrolito y estar protegidos contra todo movimiento violento, afianzados en tarimas o colocados en compartimientos de carga en los que haya medios apropiados para afianzarlos (excluyendo amarrarlos con la carga o el equipaje) utilizando para ello tirantes, soportes o ganchos;</li> <li>2) Los acumuladores deben ir protegidos contra cortocircuitos, ir afianzados verticalmente en los embalajes y rodeados de</li> </ol>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<p>material absorbente compatible y en cantidad suficiente para absorber la totalidad del líquido contenido; y</p> <p>3) Estos embalajes deben ir marcados “Acumuladores de electrólito líquido para sillas de ruedas” o “Acumulador de electrólito líquido para ayudas motrices” y llevar la etiqueta de “Sustancia corrosiva” (Figura 5-22), así como las etiquetas indicadoras de la posición del bulto (Figura 5-26), según lo prescrito en 5;3. La ayuda motriz puede entonces transportarse sin restricción alguna como equipaje facturado.</p> <p>c) Las ayudas motrices deben transportarse de manera que queden protegidas contra los daños que pueda causar el movimiento del equipaje, correo, suministros u otra carga.</p> <p>d) Debe informarse al piloto al mando acerca del lugar en que se encuentra la ayuda motriz con el acumulador instalado o el lugar en que se encuentra el acumulador embalado.</p> <p>e) Se recomienda que los pasajeros hagan arreglos por anticipado con cada explotador, y también que los acumuladores, a menos que sean inderramables, lleven, siempre que sea posible, tapas de ventilación resistentes a los derrames.</p>	
7) Ayudas motrices (p.ej., sillas de ruedas) accionadas por baterías de ión litio, para su utilización por pasajeros de movilidad restringida debido ya sea discapacidad, su estado de salud o edad, o un problema temporal de movilidad (p.ej., pierna fracturada)		Sí	[véase 7d)]		No	Sí	<p>a) Las baterías deben ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3;</p> <p>b) El explotador debe verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) La batería esté debidamente afianzada a la ayuda motriz;</li> <li>2) Los bornes de la batería estén protegidos contra cortocircuitos (p.ej., colocándola en un recipiente para baterías); y</li> <li>3) Los circuitos eléctricos se hayan aislado;</li> </ol>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<p>c) Las ayudas motrices deben transportarse de manera que queden protegidas contra los daños que pueda causar el movimiento del equipaje, correo, suministros u otra carga.;</p> <p>d) Cuando la ayuda motriz este específicamente diseñada para permitir que el usuario extraiga sus baterías (p.ej., plegable):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Las baterías deben extraerse y transportarse en la cabina de pasajeros;</li> <li>2- Los bornes de la batería deben protegerse contra cortocircuitos (aislando los bornes, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos);</li> <li>3- La batería debe protegerse contra daños (p.ej., poniéndola individualmente en una funda protectora);</li> <li>4- La extracción de la batería de la ayuda motriz debe llevarse a cabo siguiendo las instrucciones del fabricante o propietario de la misma;</li> <li>5- La batería no debe exceder de 300 Wh; y</li> <li>6- Se puede transportar un máximo de una batería de repuesto que no exceda de 300Wh o dos baterías de repuesto que no excedan de 160 Wh cada una;</li> </ol> <p>e) Debe informarse al piloto al mando acerca del lugar en que se encuentra la batería (o baterías) de ión litio; y</p> <p>f) Se recomienda que los pasajeros hagan arreglos por anticipado con cada explotador.</p>	

CLAC/A22-NE/04  
**ADJUNTO 6**  
**Apéndice B**

— B6 —

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
8) Aparatos electrónicos de uso médico portátiles [desfibriladores externos automáticos (DEA), nebulizadores, equipo para aplicar presión positiva continua en la vía aérea (CPAP) y otros] que contienen pilas o baterías de metal o de ión litio.		No	Sí		Sí	No	a) Transportados por los pasajeros para uso médico; b) No pueden transportarse más de dos baterías de repuesto. Las baterías de repuesto deben ir individualmente protegidas para evitar cortocircuitos (colocándolas en su embalaje original de venta al detalle o aislando de otro modo los bornes, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos o colocando cada batería en una bolsa plástica o funda protectora); y c) Toda batería instalada o de repuesto: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Debe ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas de <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3; y</li> <li>2) No deben sobrepasar lo siguiente:</li> <li>3) Para las baterías de metal litio, un contenido máximo de 8 gramos de litio; o</li> <li>4) Para las baterías de ión litio, una capacidad nominal máxima de 160 Wh.</li> </ol>	
9) Termómetro médico o clínico pequeño que contiene mercurio.		Sí	Sí		Sí	No	a) No más de uno por persona; b) Para uso personal; y c) En su envase protector	
<b>Artículos utilizados en la vestimenta y el aseo personal</b>								
10) Artículos de tocador (incluso aerosoles)		Sí	Sí		Sí	No	a) Se entiende que el término “artículos de tocador (incluso aerosoles)” incluye artículos tales como los productos para el cabello en pulverizador, perfumes y colonias; b) Una cantidad neta total de no más de 0,5kg o 0,5L por artículo;	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<p>c) Las válvulas de descompresión de los aerosoles deben estar protegidas por una tapa u otro medio adecuado que impida la liberación involuntaria del contenido; y</p> <p>d) Una cantidad neta total de no más de 2kg o 2L para todos los artículos mencionados en 3), 10) y 13) (p.ej., cuatro latas de aerosol de 500ML cada una) por persona.</p>	
11) Rizadores para el cabello, que contienen algún gas hidrocarburo.		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Solo una unidad por persona.</p> <p>b) La cubierta de seguridad debe ir instalada de modo que cubra el elemento calefactor; y</p> <p>c) No debe transportarse cargas de gas de relleno para los rizadores.</p>	
<b>Artículos de consumo</b>								
12) Bebidas alcohólicas que contienen más del 24% pero menos del 70%, en el volumen, de alcohol.		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Deben ir en embalajes de venta al detalle;</p> <p>b) en recipientes de no más de 5L cada uno; y</p> <p>c) Una cantidad neta total por persona de no más 5L de dichas bebidas.</p> <p><i>Nota.</i> Las bebidas alcohólicas que contienen menos del 24%, en volumen, de alcohol, no están sujetas a ninguna restricción.</p>	
13) Aerosoles de la División 2.2 que no presentan riesgos secundarios, para uso deportivo o doméstico.		Sí	No		No	No	<p>a) Una cantidad neta total de no más de 0,5kg o 0,5L por cada artículo;</p> <p>b) Las válvulas de descompresión de los aerosoles deben estar protegidas por una tapa u otro medio adecuado que impida la liberación involuntaria del contenido; y</p>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							c) Una cantidad neta total de no más de 2kg o 2L para todos los artículos mencionados en 3), 10) y 13) (p.ej., cuatro latas de aerosol de 500mL cada una) por persona.	
14) Cartuchos debidamente embalados de la División 1.4S (ONU 0012 u ONU 0014 únicamente).		Sí	No		No	No	a) No más de 5kg de masa bruta por persona para su propio uso; b) No deben incluir municiones con proyectiles explosivos o incendiarios; y c) Las cantidades que se permiten para más de una persona no deben combinarse en uno o más bultos.	
15) Un paquete pequeño de fósforos de seguridad.		No	No		Sí	No	a) No más de uno por persona; y b) para uso personal.	
Fósforos de encendido universal		No	No		No	n/a	Prohibido.	
Encendedor de cigarrillos pequeño		No	No		Sí	No	a) No más de uno por persona; b) Para uso personal; y c) No debe contener combustible líquido no absorbido (que no sea gas licuado)	
Combustibles para encendedores o cargas para rellenarlos		No	No		No	n/a	Prohibido	
+ Encendedores de tipo soplete con pre mezcla (véase el Glosario del Adjunto 2) con un medio de protección contra activación accidental.		No	No		Sí	No	a) No más de uno por persona; b) Para uso personal; y c) No debe contener combustible líquido no absorbido (que no sea gas licuado)	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
+ Encendedores de tipo soplete con pre mezcla (véase el Glosario del Adjunto 2) sin un medio de protección contra activación accidental.		No	No		No	n/a	Prohibido.	
16) Equipo accionado por batería capaz de general calor extremo, que podría causar un incendio si se activara (p.ej., lámparas submarinas de alta intensidad)		Sí	Sí		No	No	<p>a) El componente generador de calor y la batería deben aislarse entre sí extrayendo el componente generador de calor, la batería u otro componente (p.ej., mecha); y</p> <p>b) Toda la batería que se extraiga debe protegerse para evitar cortocircuitos (poniéndola en el embalaje original de venta al detalle o aislando los bornes de otro modo, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos o poniendo cada batería en un saco de plástico o funda protectora)</p>	
17) Mochila de salvamento para avalanchas provistas de un cilindro de gas comprimido de la División 2.2		Sí	Sí		No	No	<p>a) No más de una por persona;</p> <p>b) Puede contener un mecanismo pirotécnico de accionamiento que no debe contener más de 200mg de masa neta de explosivos de la División 1.4S ;</p> <p>c) La mochila debe embalarse de tal modo que no pueda accionarse accidentalmente; y</p> <p>d) Las bolsas inflamables dentro de la mochila deben tener válvulas de descompresión.</p>	
18) Pequeños cartuchos colocados en un chaleco salvavidas auto inflable		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Solo dióxido de carbono u otro gas idóneo de la División 2.2;</p> <p>b) Para que se infle el chaleco;</p> <p>c) No más de dos cilindros pequeños de dióxido de carbono u otro gas idóneo de la División 2.2 por persona colocados en el chaleco salvavidas auto inflable; y</p>	



Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
Baterías de repuesto para aparatos electrónicos portátiles que contienen pilas o baterías de metal litio o de ión litio		No	Sí		Sí	No	<p>a) Para uso personal de los pasajeros o la tripulación;</p> <p>b) Deben ir individualmente protegidas para evitar cortocircuitos (colocándolas en su embalaje original de venta al detalle o aislando de otro modo los bornes, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos o colocando cada batería en una bolsa plástica o funda protectora);</p> <p>c) Ninguna batería debe sobrepasar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para las baterías de metal litio, un contenido máximo de 2gr de litio; o</li> <li>• Para las baterías de ión litio, una capacidad nominal de 100 Wh como máximo; y</li> </ul> <p>d) Las baterías y las pilas deben ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3.</p>	
+								
Aparatos electrónicos portátiles que contienen baterías de ión litio con una capacidad nominal de más de 100 Wh pero no más de 160 Wh		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Para uso personal de los pasajeros o la tripulación;</p> <p>b) Deberían llevarse en el equipaje de mano; y</p> <p>c) Las baterías y las pilas deben ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3.</p>	
+								
Baterías de repuesto para aparatos electrónicos portátiles que contienen baterías de ión litio con una capacidad nominal de más de 100 Wh pero no más de 160 Wh		No	Sí		Sí	No	<p>a) Para uso personal de los pasajeros o la tripulación;</p> <p>b) No más de dos baterías de repuesto protegidas individualmente, por persona;</p>	

CLAC/A22-NE/04  
**ADJUNTO 6**  
**Apéndice B**

— B12 —

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restriciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<p>c) Deben ir individualmente protegidas para evitar cortocircuitos (colocándolas en su embalaje original de venta al detalle o aislando de otro modo los bornes, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos o colocando cada batería en una bolsa plástica o funda protectora); y</p> <p>d) Las baterías y las pilas deben ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3.</p>	
20) Pilas de combustible para activar aparatos electrónicos portátiles (p.ej., cámaras, teléfonos celulares, computadoras portátiles y cámaras de video)		No	Sí		Sí	No	<p>a) Los cartuchos para pilas de combustible sólo pueden contener líquidos inflamables, sustancias corrosivas, gases licuados inflamables, sustancias que reaccionan con el agua o hidrógeno en hidruros metálicos;</p> <p>b) El rellenado de pilas de combustible a bordo de la aeronave no está permitido, excepto cuando se trata de la instalación de un cartucho de repuesto;</p> <p>c) la cantidad máxima de combustible en cada pila de combustible o cartucho para pila de combustible no debe ser superior a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 200MI para líquidos;</li> <li>• 200gr para sólidos;</li> <li>• 120 MI para gases licuados en el caso de cartuchos para pilas de combustible no metálicos o 200MI para pilas de combustible o cartuchos para pilas de combustible metálicos; y</li> <li>• Para el hidrógeno en hidruros metálicos, las pilas de combustible o los cartuchos para pilas de combustible deben tener 120MI de capacidad de agua como máximo;</li> </ul>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<ul style="list-style-type: none"> <li>d) Cada pila de combustible y cada cartucho para pilas de combustible debe cumplir con la norma 62282-6-100 Ed. 1 de la CEI y debe llevar la marca de certificación del fabricante para indicar que cumple con la especificación. Además , cada cartucho para pilas de combustible debe llevar marcada la cantidad máxima y el tipo de combustible e el cartucho;</li> <li>e) Los cartuchos para pilas de combustible que contienen hidrógeno en hidruros metálicos deben ajustarse a las condiciones de la Disposición especial A162;</li> <li>f) No pueden transportarse más de dos cartuchos de repuesto para pilas de combustible por pasajero;</li> <li>g) Las pilas de combustible que contienen combustible están permitidas en el equipaje de mano únicamente;</li> <li>h) La interacción entre sistemas de pilas de combustible y baterías integradas en un aparato debe ajustarse a la norma 62282-6-100 Ed. 1 de la CEI. Las pilas de combustible cuya única función es cargar una batería en el aparato no están permitidas;</li> <li>i) Las pilas de combustible deben ser de un tipo que no sirva para cargar baterías cuando el aparato electrónico portátil no está en uso y deben llevar una marca durable del fabricante que diga: "APROBADA PARA SU TRANSPORTE EN LA CABINA DE LA AERONAVE ÚNICAMENTE", para así indicarlo; y</li> <li>j) Además de los idiomas que pueda requerir el Estado de origen en las marcas especificadas, debería utilizarse el inglés.</li> </ul>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
Cartuchos de repuesto para pilas de combustible		Sí	Sí		Sí	No	(dem 20)	
21) Hielo seco		Sí	Sí		No	No	a) No más de 2,5kg por persona; b) Para embalar mercancías perecederas que no están sujetas a estas instrucciones;  c) El bulto debe permitir el escape del dióxido de carbono; y  d) Cuando se transporta en el equipaje facturado, cada bulto debe ir marcado: <ul style="list-style-type: none"> <li>• “HIELO SECO” o “DIÓXIDO DE CARBONO SÓLIDO”; y</li> <li>• El peso neto de hielo seco o una indicación de que el peso neto es igual a 2,5kg o menos.</li> </ul>	
22) Un barómetro de mercurio o termómetro de mercurio.		No	Sí		No	Sí	a) Debe ser transportado por un representante de un servicio meteorológico estatal o de un organismo oficial similar; y  b) Debe ir embalado en un embalaje exterior resistente, con revestimiento interior sellado o un saco de material resistente a prueba de fugas, de perforación e impermeable al mercurio, que impedirá que éste se salga del bulto independientemente de la posición en que se encuentre.	
23) Instrumentos que contienen material radiactivo [es decir, monitor de agentes químicos (CAM) y/o monitor con dispositivo de alarma e identificación rápidas (RAID-M)]		Sí	Sí		No	No	a) Los instrumentos no deben exceder los límites de actividad que se especifican en la Tabla 2-15 de las presentes instrucciones;  b) Deben ir bien embalados y sin baterías de litio; y  c) Deben ser transportados por los miembros del personal de la Organización para la Prohibición de las Armas Químicas (OPAQ), en viaje oficial.	



CLAC/A22-NE/04  
**ADJUNTO 6**  
**Apéndice B**

— B16 —

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
30) Equipo de seguridad, como maletines, cajas de seguridad, sacos de seguridad y otros, que contienen mercancías peligrosas como parte del mismo, por ejemplo, baterías de litio o material pirotécnico		Sí	No		No	No	<p>a) El equipo debe estar dotado de un medio eficaz para prevenir su activación accidental;</p> <p>b) Si el equipo contienen una sustancia explosiva o pirotécnica o un objeto explosivo, la autoridad nacional que corresponda del Estado de fabricación debe excluir de la Clase 1 el objeto o la sustancia en cuestión, de conformidad con la Parte 2;1.5.2.1;</p> <p>c) Si el equipo contiene pilas o baterías de litio, estas pilas o baterías deben ajustarse a las restricciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En una pila de metal litio, el contenido de litio ha de ser 1g como máximo.</li> <li>• En una batería de metal litio, el contenido total de litio ha de ser 2g, como máximo;</li> <li>• En el caso de pilas de ión litio, la capacidad nominal (véase el Glosario que figura en el Adjunto 2) no debe superar 20 Wh;</li> <li>• En el caso de baterías de ión litio, la capacidad nominal no debe superar 100Wh;</li> <li>• Cada pila o batería debe ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3;</li> </ul> <p>d) Si el equipo contiene gases para expulsar colorante o tinta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se permiten únicamente los cartuchos de gas, con capacidad máxima de 50ml y, que no contienen constituyente alguno sujeto a las presentes instrucciones, aparte de los gases de la División 2.2;</li> <li>• La liberación del gas no debe causar molestias o incomodidad extremas a los miembros de la tripulación que les impidan desempeñar correctamente las funciones asignadas; y</li> <li>• En caso de activación accidental, todos los efectos peligrosos deben limitarse al equipo y no producir ruido extremo; y</li> </ul>	

— B17 —

<i>Artículos u objetos</i>	<i>Estados</i>	<b>UBICACION</b>			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	<i>Restricciones</i>	<i>Comentarios</i>
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
						e) El transporte de equipo de seguridad que presente defectos o daños está prohibido.		

— FIN —