



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



**TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/3)**

Lima, Perú, 19 al 21 de junio de 2013

AVSEC/FAL/RG/3 — NI/06
30/05/13

**Cuestión 2.3 del
Orden del Día:**

DECISIONES FAL/AVSEC PROMULGADAS POR LA CLAC

(Presentada por la Secretaría de la CLAC)

RESUMEN	
Mediante la presente se informa sobre las decisiones (Resoluciones y Recomendaciones) promulgadas por la CLAC en su XX Asamblea Ordinaria (Brasilia, Brasil, noviembre de 2012), en base al trabajo realizado por el Grupo Regional OACI-CLAC AVSEC/FAL.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Notas de estudio e informes de Reuniones del Grupo Regional y Comité Ejecutivo.• Informe de la XX Asamblea.	
Objetivo Estratégico	<ul style="list-style-type: none">• <i>Macrotarea AVSEC/FAL/ CLAC</i>• <i>Resolución A20-11 y adjunto.</i>

1. Introducción

1.1 Cabe recordar que la CLAC ha trabajado desde sus orígenes en temas relacionados a la facilitación como parte de la actividad relativa al Transporte Aéreo. A partir de 1995, en que reestructuró su programa de trabajo, se incluyeron también temas de Seguridad contra actos de interferencia ilícita, habiéndose constituido en el año 2000 un grupo AVSEC (GRUAVSEC), independiente del GEPEJTA. Posteriormente, considerando necesario trabajar de manera conjunta los temas de facilitación y seguridad, se constituyó el grupo AVSEC/FAL de la CLAC con sus respectivos términos de referencia y tareas específicas.

1.2 A partir del 1ero de enero de 2007, la CLAC inició su nueva etapa de autonomía de gestión administrativo-financiera, pero manteniendo estrechas relaciones con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En esa línea de ideas, en setiembre de 2010 el presidente del Comité Ejecutivo de la

CLAC y el Presidente del Consejo de la OACI suscribieron un Memorándum de Cooperación Mutua para desarrollar actividades comunes, respetando sus respectivos programas de trabajo

1.3 En la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, noviembre de 2010), se aprobó la Resolución A19-05 “Mecanismo de Coordinación y Cooperación Regional en materia FAL/AVSEC”, el mismo que, que entre otras cosas, consideraba la decisión que la CLAC y la OACI trabajan conjuntamente los temas relativos a “Facilitación y Seguridad”, juntando sus respectivos grupos de trabajo, lo que originó la constitución del “Grupo Regional Sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación” (AVSEC/FAL/RG/OACI-CLAC).

1.4 La primera reunión del “Grupo Regional Sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación” (AVSEC/FAL/RG/OACI-CLAC) se llevó a cabo en Asunción, Paraguay, en mayo de 2011, en la que se establecieron los términos de referencia, proyectos y coordinadores para el trabajo que desarrollaría el mencionado grupo. También se determinó que el producto del trabajo que desarrolle el grupo será tramitado por la Secretaría de la CLAC siguiendo el órgano regular correspondiente (Comité Ejecutivo y Asamblea) y en el caso de la OACI, ajustándose al procedimiento interno de dicha Organización.

1.5 La Segunda Reunión del Grupo AVSEC/FAL/RG/2 se reunió en St. John’s, Antigua y Barbuda en mayo de 2012, para continuar con las tareas establecidas en su programa de trabajo. En aquella oportunidad, los expertos elaboraron algunos documentos que ya merecían seguir el trámite de aprobación correspondiente. Motivo por el cual, siguiendo el procedimiento para la puesta en vigencia de las Decisiones de la CLAC, en la LXXXII Reunión del Comité Ejecutivo (Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012) la Secretaría sometió a consideración los proyectos de decisión que se señalan a continuación:

- Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas”
- “Manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo”
- “Tratamiento de personas con discapacidad”

1.6 Por otro lado, sobre la base del procedimiento establecido para la actualización y/o revocatoria de decisiones, también se propuso actualizar las siguientes decisiones:

- Aplicación de la lista de chequeo FAL/AVSEC en la Región.
- Facilitación del transporte aéreo.

1.7 La XX Asamblea Ordinaria de la CLAC, reunida en Brasilia, Brasil, noviembre de 2012, aprobó y puso en vigencia los proyectos de decisión antes señalados.

2 Medidas propuestas

2.1 Se invita a los expertos a tomar conocimiento de las siguientes decisiones promulgadas por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), vigentes a partir de noviembre de 2012. Las mismas que están disponibles en la página web de la CLAC (<http://clacsec.lima.icao.int/2011-MDec-cap06.htm>):

- Resolución A20-17 Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas” (**Adjunto 1**)

- Resolución A20-19 “Manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo” (**Adjunto 2**)
- Resolución A20-21 “Manual para el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad” (**Adjunto 3**)
- Recomendación A20-2 “Aplicación de la lista de chequeo FAL/AVSEC en la Región” (**Adjunto 4**)
- Recomendación A20-4 “Facilitación del transporte aéreo” (**Adjunto 5**)

RESOLUCIÓN A20-17

CURSO SOBRE “DETECCIÓN DE PASAJEROS CON CONDUCTAS SOSPECHOSAS”

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”; y,

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la Directriz el desarrollo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas”.

ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE

Adoptar como Directriz el Modelo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas” para los Estados miembros, de conformidad al siguiente texto:

CURSO SOBRE “DETECCIÓN DE PASAJEROS CON CONDUCTAS SOSPECHOSAS”

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
5. Técnicas de Detección de Conducta Sospechosa
6. Método Inspección de Pasajeros y Equipaje de mano
7. Factores Humanos
8. Ejercicios
9. Actividades de clausura

MÓDULO I - INTRODUCCION

1. Información general

- Idioma
- Horario, descansos y refrigerios
- Arreglos para el transporte y alojamiento
- Distribución del edificio, área administrativa, servicios higiénicos
- Asistencia y puntualidad
- Preguntas y respuestas en clase
- Material de referencia y guía de estudio
- Certificado de asistencia
- Vestimenta, actividades sociales y fotografía grupal

2. 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
- Aplicar técnicas de detección de conducta sospechosa en un pasajero
- Reconocer la importancia de la vigilancia y observación en la inspección de pasajeros y su equipaje
- Reaccionar adecuadamente a una contingencia de seguridad ante la presencia de un pasajero con conducta sospechosa o detección artículos o elementos prohibidos o peligrosos

3. Metodología de la Instrucción

- Conferencias
- Ayudas audiovisuales
- Discusiones y ejercicios en grupo
- Visita a un punto de Inspección de Seguridad

4. Métodos de Evaluación

- Cuestionarios y revisiones
- Examen final de conocimientos
- Estudio personal / lecturas necesarias

5. Objetivos del Módulo

- Apertura oficial del Curso
- Explicación de los propósitos, la estructura y la metodología del curso
- Participación en el ejercicio para “conocerse unos a otros”

Resumen del Módulo

Luego de la apertura del Curso, los participantes se encontrarán en condiciones de:

- Describir los objetivos, la estructura y la metodología del Curso
- Conocerse mejor unos a otros luego de participar en un ejercicio grupal

MÓDULO II – CONCEPTOS DE SEGURIDAD PREVENTIVA

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
- Identificar 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

1. Naturaleza de la amenaza

1.1 Concepto

La cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico

1.2 Factores de la Amenaza

- El intento o deseo de atacar un objetivo
- La capacidad de efectuar dicho ataque

1.3 Evaluación de la Amenaza

El cálculo de la probabilidad de que un ataque sea perpetrado contra un objetivo durante un período de tiempo específico

1.4 Métodos de Ataque

- Sabotaje de una aeronave y de las instalaciones aeroportuarias
- Secuestro de una aeronave en tierra o en vuelo
- Ataques armados en el aeropuerto
- Ataques contra las instalaciones de los transportistas aéreos

2. Vulnerabilidad

2.1 Concepto

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

2.2 Evaluación de la Vulnerabilidad

El análisis de las características del objetivo para establecer los puntos débiles que pudieran ser explotados en diversos ataques, que indica la probabilidad de que dichos ataques se produzcan con éxito

3. Riesgo

3.1 Definición

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

3.2 Componentes del Riesgo

RIESGO = AMENAZA x VULNERABILIDAD

3.3 Evaluación del Riesgo

El cálculo de la probabilidad de que se logre perpetrar un ataque con éxito.

4. Tipos de Infractores

- Terroristas
- Criminales
- Personas con problemas psicológicos
- Personas en busca de venganza

5. ¿Por qué perpetrar un ataque contra la Aviación Civil?

- La reacción de los gobiernos, las organizaciones y compañías atacadas
- La visibilidad generada por los medios de comunicación para su causa
- Riesgo mínimo de captura

6. Terroristas y Criminales

6.1 Características de los Terroristas

- Operan en grupos pequeños o redes complejas
- Generalmente son gente entrenada
- Cuentan con recursos
- Sus fines son políticos por naturaleza

6.2 Características de los Criminales

- Ganancia monetaria
- Extorsión
- Razones de índole personal
- Difícil de clasificar
- Impredecibles

6.3 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

7. Contramedidas de la Industria

7.1 Conceptos

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 a los Estados contratantes.”*

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.”*

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.”*

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.”*

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.”*

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”.*

7.2 Contramedidas Legislativas

- 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

7.3 Contramedidas Técnicas

- Existen 18 Anexos al Convenio sobre aviación civil internacional
- Normas y Métodos recomendados internacionales
- Anexo 17, Séptima edición (Enmienda 10) (66 Normas/ 19 Métodos recomendados)
- Anexo 17, Octava edición (Enmienda 12) (79 Normas / 26 Métodos recomendados)

7.4 Contramedidas Físicas

- Inspección de pasajeros
- Inspección del equipaje de mano
- Inspección de pasajeros con “perfil sospechoso”
- Equipo detector de explosivos
- Inspección por medio de equipos de rayos X
- 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

8. Responsabilidades de Autoridad Competente

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

Resumen del Módulo

- Organizaciones de Seguridad de la Aviación
- La “Autoridad Competente”
- Conceptos de las contramedidas de la industria
- Amenazas contra la Aviación Civil
- Métodos de Ataque utilizados contra la Aviación Civil
- Personas que presentan una Amenaza para la Aviación Civil

MÓDULO III – MEDIDAS RELATIVAS A LA INSPECCION DE PASAJEROS Y A SU EQUIPAJE DE MANO

Objetivos del Módulo

- Explicar los conceptos inspección de pasajeros
- Identificar los diseños, configuraciones y tipos de Puestos de Control de seguridad
- Explicar la dotación y funciones del personal de Inspección
- Comprender la armonización que debe existir entre seguridad y facilitación
- Identificar el equipamiento de apoyo a la inspección de los pasajeros y su equipaje

1. Inspección

1.1 Definición:

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.

1.2 Norma 4.1 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 internacional, armas, explosivos u otros artefactos artículos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados”.

1.3 Norma 4.4.1 del Anexo 17:

“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”.

2. Mantenimiento de la Seguridad

- Capacitación del personal
- Uso de equipos técnicos
- Implementación de Procedimientos de Inspección

3. Instalaciones para Inspección de Pasajeros

Se debe considerar en el diseño:

- Área amplia para los equipos, el trabajo del personal y el desplazamiento de pasajeros
- Protección visual
- Letreros informativos al pasajero
- Ordenador de filas
- Equipamiento básico para inspección
- Dotación de personal
- Oficina de atención a usuario
- Sala de revisión separada

4. 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.

5. Facilitación

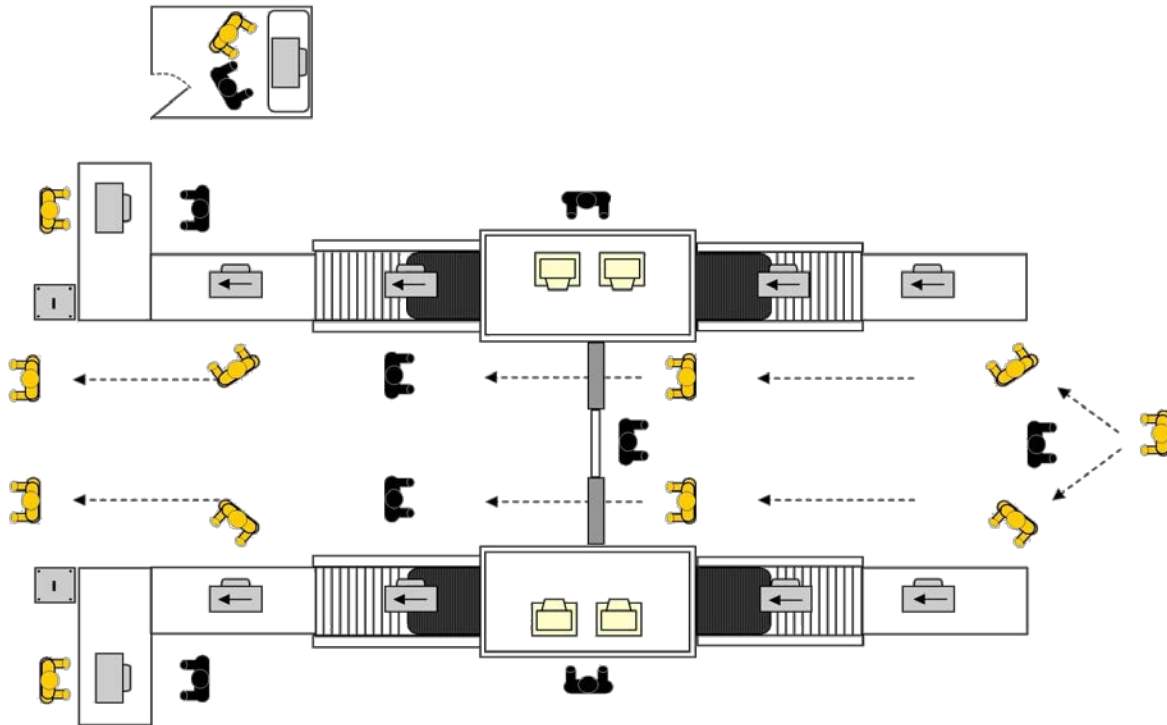
Categorías de pasajeros que podrían utilizar el punto de Inspección del Personal del Aeropuerto

- Pasajeros que necesitan asistencia (Discapacitados)
- Menores no acompañados
- Pasajeros registrados con un programa biométrico
- Pasajeros que se presentan tarde

6. Diseño de los Puntos de Inspección

El concepto del diseño de los puntos de inspección de pasajeros debería ser igual al de inspección de 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 un registro físico manual completo



7. Dotación de Personal y Funciones

Personal con las competencias requeridas (capacitación), con un Programa de Certificación de Operadores, que cumpla los requisitos del PNSAC.

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

7.1 Supervisor:

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.

7.2 Verificador de Tarjeta de Embarque y Ordenador de Flujo:

Su misión es fundamental. Evalúa el riesgo de acuerdo a la conducta 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.

7.3 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.

7.4 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.

7.5 Encargado de la Revisión Manual de Equipaje:

Responsable de tomar el equipaje que es alertado por el operador de Equipo de Rayos X y someterlo a revisión física en busca del artículo, elemento o sustancia peligrosa o prohibida que transporta.

7.6 Encargado de la Inspección Separada:

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.

7.7 Encargado de Equipo Detector de Trazas:

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.

8. Seguridad y Facilitación

Para mayor comodidad y facilitación a 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 más idiomas

9. 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.
- Equipo de Rayos X. Túnel 60x40 cm.
- Detector de Metal de Pórtico
- Detector Metal Manual
- Detector de Trazas

Resumen del Módulo

- Concepto de Inspección de pasajeros y Equipaje mano
- Diseños, de puestos de Inspección de seguridad
- Dotación de Personal
- Seguridad y Facilitación
- Equipos de Seguridad

MÓDULO IV – TÉCNICAS DE VIGILANCIA Y OBSERVACIÓN

Objetivos del Módulo

- Conocer el Concepto de vigilancia en seguridad aeroportuaria
- Distinguir el propósito y características de la vigilancia en la inspección de pasajeros
- Conocer el propósito y conceptos de la observación
- Identificar técnicas, características y medios que utiliza la observación
- Explicar las técnicas para la ejecución de ejercicios prácticos

1. Vigilancia

1.1 Definición:

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

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

1.2 Propósito:

Mantener bajo control visual un área determinada, para detectar conductas sospechosas de pasajeros o usuarios, permitiendo prevenir la comisión de actos de interferencia ilícita.

1.3 Características:

- Controladora: Se observa, controla y verifica ciertos actos y acciones.
- Asesora: Aporta información y permite el logro de un objetivo en la investigación.
- Disuasiva: Inhibe intenciones de la comisión de delitos.

- **Específica:** Se realiza por una situación u objetivo determinado. Si se efectúa en forma eficaz, entrega información exacta y fidedigna de personas o hechos.
- **Dinámica:** Permite actuar inmediatamente ante la presencia de una situación sospechosa.
- **Flexible:** Se adapta a diferentes situaciones y condiciones de trabajo.
- **Requiere de Tiempo:** La vigilancia necesita de tiempo para controlar y dominar el área a vigilar.
- **Requiere de Entrenamiento:** Con personal bien entrenado y motivado el resultado de la vigilancia es más eficaz.

1.4 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.
- **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.

2. 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
- **El cansancio:** Mucho tiempo en el puesto genera cansancio, la vigilancia se hace de malas ganas y en forma indolente
- **La carencia de motivación:** La falta de motivación produce desinterés por el trabajo generando incapacidad de detección

3. Observación:

3.1 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.

3.2 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.

3.3 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.
- La habilidad de observar es esencial para una buena detección de conductas sospechosas

- Es una destreza que dependerá de la capacidad innata, experiencia y adiestramiento que se desarrolle o adquiera.

3.4 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, las condiciones orgánicas, la sugestión
- **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.
- **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.
- Hacer una fotografía mental de lo percibido. El objeto debe ingresar a través de los sentidos. Utilizar la intuición que es la respuesta emocional ante el estímulo presentado.

3.4 Características:

- **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.
- **Registro:** llevada a un informe de detalle de la situación ocurrida quedará un registro
- **Alerta:** si detecta alguna situación o actitud sospechosa permite anticiparse a los hechos.

3.5 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.
- **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.
- **Tacto:** Este sentido en la mayoría de las personas está escasamente desarrollado y debe ser considerado como un medio limitado y dudoso.
- **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.
- **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.

3.6 Descripción de una persona:

- Sexo
- Estatura
- Edad estimada
- Contextura
- Color de Piel
- Color de Pelo

- Color de Ojos
- Tipo Vestuario
- Anillos, Joyas
- Tipo Zapatos
- Cartera
- Maletín
- Computador

3.7 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.

4. 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.

Resumen del Módulo:

- Definición, Propósito y Características de la Vigilancia
- Factores Negativos de la Vigilancia
- Definición, Propósito y Conceptos de Observación
- Técnicas, Características y Medios de la Observación
- Ejercicios de Observación y Memorización

MÓDULO V – TÉCNICAS DE DETECCIÓN DE CONDUCTAS SOSPECHOSAS

Objetivos del Módulo

- Conocer las técnicas de detección de conducta sospechosa de un pasajero
- Diferenciar la conducta de un pasajero de acuerdo a su actitud y comportamiento
- Conocer las intenciones de un pasajero por sus gestos
- Identificar la importancia de la entrevista y las manifestaciones no controladas por parte de un pasajero
- Conocer las señales de la mentira en las respuestas y conducta de un pasajero

1. Tipos de Pasajeros:

- **Pasajero frecuente:** Es aquel que conoce las reglas o procedimientos de seguridad aeroportuaria, permite que la revisión sea más expedita y eficaz, sin embargo, este usuario es más exigente, conoce las capacidades y debilidad del sistema de inspección.
- **Pasajero ocasional:** Es aquel que debemos orientar en el momento de controlarlo es más lento, se puede mostrar más nervioso, especialmente, en el procedimiento de inspección.

- **Casos especiales:**
 - a) Pasajeros con prótesis, en silla de ruedas o elementos de apoyo
 - b) Pasajeros inmovilizado parcialmente con yeso o férula
 - c) Pasajero deportado (No Admisible)
 - d) Pasajero detenido
 - e) Pasajero perturbador
 - f) Pasajero atrasado

2. Detección de Conducta Sospechosa

2.1 Definición:

En la detección de conductas sospechosas de pasajeros es donde adquiere relevancia e importancia la observación.

2.2 Técnicas de detección:

Observar a las personas fijarse en los detalles:

- a) La mirada
- b) La expresión facial
- c) La sonrisa
- d) La postura
- e) La distancia
- f) Los gestos
- g) La actitud

2.2.1 La mirada:

- Refleja Actitudes
- Expresa Emociones
- Transmite Emociones

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

2.2.2 La expresión facial:

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

Hay que observar algunos detalles que pueden indicarnos alguna anormalidad en el pasajero:

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

2.2.3 La sonrisa:

- Animar
- Pacificar
- Placer
- Actitud amigable
- Alegría

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

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

2.2.4 La postura:

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

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

- No puede tener quietos los pies
- Cambio inquieto de peso de un pie a otro
- Cruza los brazos sobre el pecho (construcción de una barrera)

2.2.5 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.

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

2.2.6 Los gestos (Segundo canal de Comunicación)

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

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

- 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
- No puede tener quietos los pies
- Cambio inquieto de peso de un pie a otro.
- Manos nerviosas/nerviosismo general
- Juega con las uñas de los dedos
- Juega con las joyas
- No puede dejar de mover los brazos

2.2.7 La actitud

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

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

3. Entrevista:

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

3.1 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.

3.2 En la entrevista:

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

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

3.3 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
- En la mentira no hay demostración de emoción

3.4 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
- 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)

3.5 Los prejuicios:

Prejuicio: Sentimiento, favorable o desfavorable, respecto a una persona o, grupos particulares.

Resumen del Módulo

- Aplicar técnicas observación, de conducta sospechosa de un pasajero
- Diferenciar por la actitud y comportamiento de un pasajero en la inspección
- Conocer las intenciones de un pasajero por sus gestos
- Identificar la importancia de las entrevistas y las manifestaciones no controladas de un pasajero
- Conocer las señales de la mentira en las respuestas y conducta de un pasajero

MÓDULO VI – MÉTODOS DE INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE

Objetivos del Módulo

- Comprender la importancia de aplicar un procedimiento acucioso en la inspección de un pasajero
- Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta

- Identificar artículos peligrosos ocultos en el equipaje de mano
- Comprender la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección
- Conocer los elementos que conforman un dispositivo explosivo improvisado

1. Tipos de Métodos de Inspección

1.1 Detección de amenazas:

- Registro manual, pasajeros y equipaje de mano
- Maquinas de Rayos X, equipaje de mano
- Equipos de detección de trazas, pasajeros y equipaje de mano
- Equipos para la detección de metales, pasajeros
- Equipos de ondas milimétricas, pasajeros
- Tecnología multivista, equipaje de mano

1.2 Detección de metal

- Alto índice de “falsa alarma”
- Pueden tener áreas sin detección

1.3 Inspección con detección manual

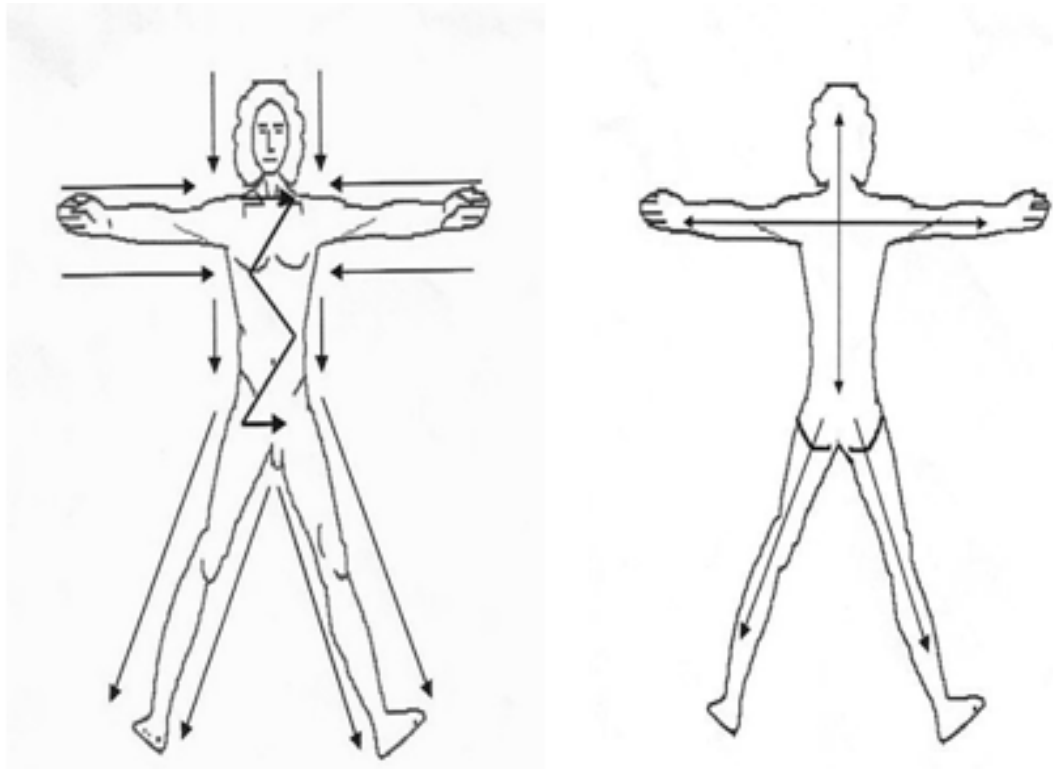
- Debe pasar a no más de 1 pulgada (2,5 cm) de distancia de la superficie del cuerpo
- Se debe utilizar la mayoría de sentidos
- Interpretación directa

1.4 Registro o 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
- Un examen físico de la indumentaria exterior: parte trasera, cuello, solapas, hombros, bolsillos (externamente e internamente) y brazos
- Un examen físico de cinturones y sus hebillas
- Un examen físico 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
- Un examen visual para detectar protuberancias desacostumbradas o sospechosas que deban examinarse más a fondo
- 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

1.5 Registro Manual

- Sistemático
- Exhaustivo



1.6 Registro o Inspección Manual de Equipaje:

- Verificar que el equipaje corresponda al pasajero y ubicarlo en la mesa de registro
- 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

1.6.1 Amenazas

1.6.1.1 Faja con explosivos

1.6.1.2 Calzado con explosivos

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

1.6.1.4 Peines para el cabello

1.6.1.5 Arma de fuego en un envase de cigarrillos

1.6.1.6 Aparato Yousef

1.7 Inspección por medio de Rayos X

- Mayor certeza
- Más expedito
- No invasivo

- Detección de explosivos
- Tecnología conocida
- Materiales homogéneos
- Se puede detectar detonadores
- Requiere personal capacitado y experimentado
- Los artículos complejos son difíciles de interpretar (Explosivos líquidos)
- No más de 20 minutos en monitor

1.7.1 Amenazas

1.7.1.1 Arma de fuego teléfono celular

1.7.1.2 Explosivos Líquidos

2. Equipos detectores 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
- No detectan todos los explosivos
- No se encuentran disponibles en todos los aeropuertos.
- Se requiere personal capacitado para operar el equipo
- Necesitan calibración y mantenimiento frecuentes
- Requieren un tiempo de prueba
- Requieren técnicas de prueba

3. Detección de Dispositivo Explosivo Improvisado

- No tocarlo
- Alertar a la policía
- Desalojar el punto de inspección
- Avisar al supervisor y a la gerencia

4. Explosivos:

- Militar
- Comercial
- Artesanal
- Combinación

4.1 Características de los explosivos

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

4.2 Detonadores eléctricos

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

4.3 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

4.4 Mecanismos de Activación

- Contadores digitales
- Controles remoto
- Relojes
- Teléfonos celulares

4.5 Fuentes de poder

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

5. Resumen del Módulo

- Comprender la importancia de aplicar un procedimiento exhaustivo en la inspección de un pasajero
- Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta
- Identificar artículos peligrosos ocultos en el equipaje de mano
- Comprender la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección
- Conocer los elementos que conforman un dispositivo explosivo improvisado

MÓDULO VII – FACTORES HUMANOS

Objetivos del Módulo

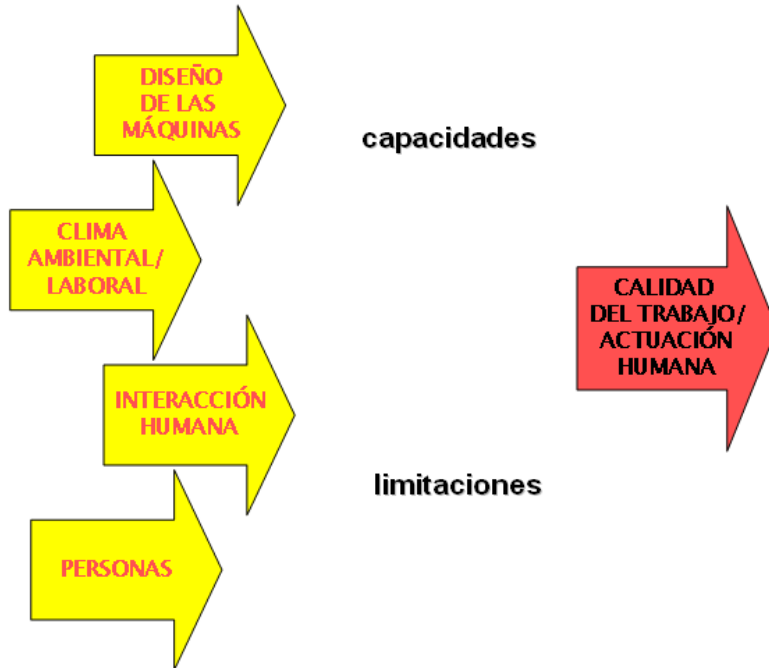
- Conocer el concepto de factor humano en la seguridad de la aviación civil
- Comprender la importancia del líder y el trabajo en equipo en puesto de inspección de pasajeros
- Comprender los efectos y consecuencias de los errores humanos en la seguridad de la aviación civil

- Identificar las limitaciones y capacidades del personal con las tecnologías involucradas en la inspección de pasajeros y su equipaje

1. Factores Humanos

Tiene que ver con las personas en su entorno de vida y trabajo; sobre sus relaciones con otras personas; con las máquinas; con los procedimientos e instrucciones; y con el entorno que lo rodea.

1.1 Definición



1.2 Modelo Conceptual de Factores Humanos

- a) **Software:** información, datos, procedimientos
- b) documentos que se usan en su puesto de trabajo
- c) **Entorno:** ambiente en el cual las personas se desenvuelven. Puede ser físico, social o psicológico y es afectado por la organización, regulaciones, políticas, etc
- d) **Hardware:** equipos, herramientas y maquinarias
- e) **Liveware:** elementos personales o relacionados con uno mismo
- f) **Liveware:** elementos individuales de las otras personas con las cuales se relaciona

2. El error Humano

El error humano es inevitable y ubicuo, por lo tanto, es necesario generar defensas para tolerarlo, generar competencias para detectarlo, atrapararlo y mitigarlo.

Errores

- Comete un error cuando su acción se desvía de la intención, o cuando su intención es inapropiada
- Error es no intencional
- Violaciones:

Comete una violación cuando intencionalmente se desvía de las regulaciones, normas o procedimientos. Violación es intencional y se puede convertir en una rutina o una norma inapropiada

3. Competencias

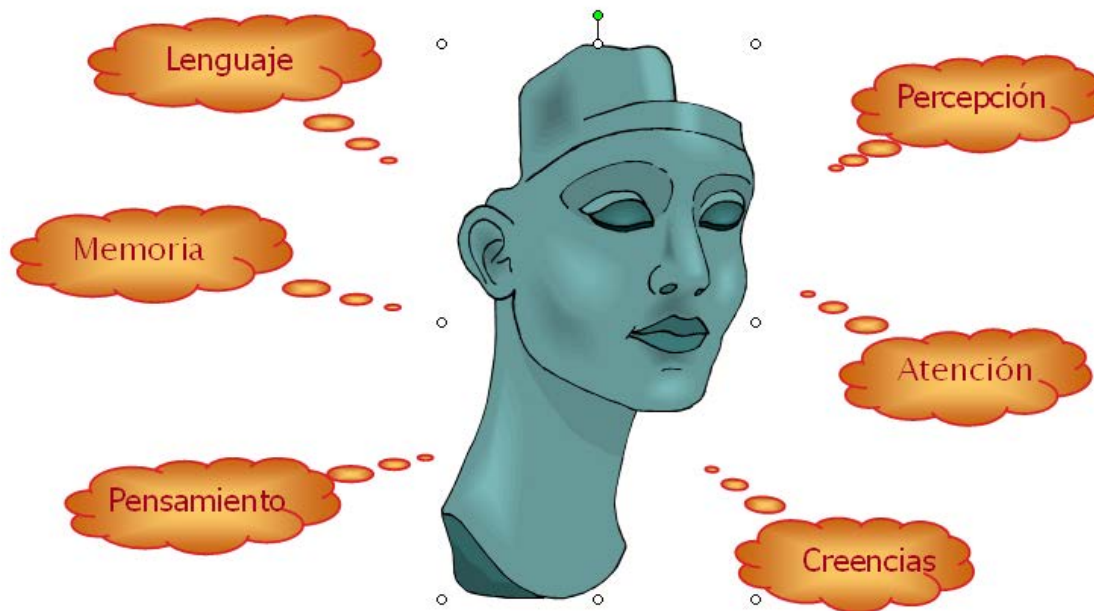


4. Desempeño Humano



5. Componente Cognitivo

La cognición tiene relación con el funcionamiento de la mente.



Recuerde...

02 ojos _____ →

02 orejas _____ →

01 boca _____ →



Utilizar en ese orden....

6. Trabajo en equipo

Es el conjunto de personas con habilidades y experiencias complementarias, comprometidas con una meta en común y con una serie de objetivos específicos en cuanto a resultados.

- Capacidad para integrar equipos de trabajo, anteponiendo los objetivos profesionales por sobre los intereses personales.
- Algunos beneficios del trabajo en equipo
- La capacidad de un equipo es mayor que la suma de las capacidades individuales.
- Los objetivos son alcanzados mas fácilmente.

- Se tiene la capacidad de aprender de las habilidades y capacidades de los otros miembros del equipo.
- Cada miembro de un equipo tiene una importancia especial, ya que cada uno de ellos posee una parte de la información o conocimiento que es fundamental para el logro de los objetivos.
- Sinergia $2 + 3 = 6$

6.1 Trabajo en armonía

- Rotación de puestos
- Información e instrucciones claras
- Respaldo ante un conflicto
- Motivación constante
- Mitigación ante discusiones
- Conocer las capacidades y limitaciones del personal

6.2 Requisitos individuales para el trabajo en equipo

- Asertividad
- Actitud positiva, deseo de colaborar
- Responsabilidad y madurez
- Desempeñar algún rol de equipo positivo: Organizar, Animar, Conectar, etc..

7. Liderazgo

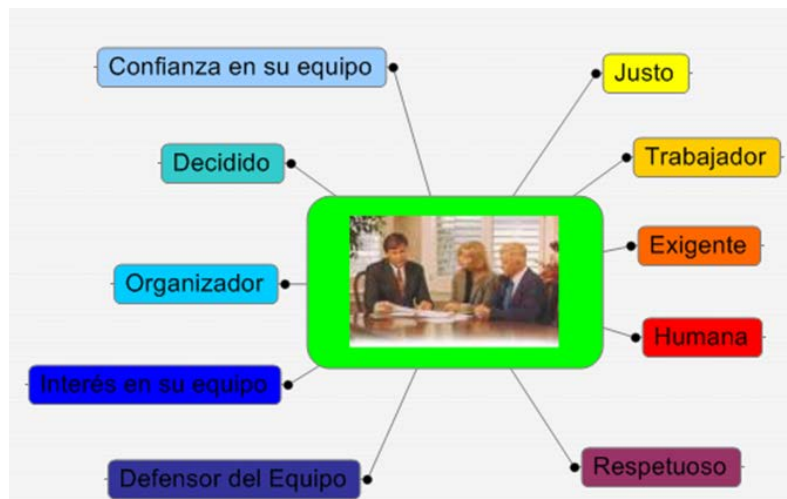
“El arte de influir sobre la gente para que trabaje con entusiasmo en la consecución de objetivos en pro del bien común”

7.1 Liderazgo del Supervisor

Debe conocer:

- A los integrantes de su equipo
- Las normas y procedimientos
- Funciones que va a desempeñar
- Destacar en su equipo la importancia del trabajo a realizar

Jefe Líder (Supervisor) del equipo



7.2 Supervisor o líder

Debe comprender que tanto él como su personal esta expuesto a:

- Errores y violaciones a las normas y procedimiento
- Disminución del rendimiento humano
- Problemas de comunicación

8. Ergonomía

- Los operadores deben poder leer las pantallas con facilidad
- Los operadores deben poder interpretar las alarmas sin problemas
- La organización debe diseñar un entorno apropiado de trabajo
- Los operadores son los que discriminan la amenaza y deciden

9. Entorno Operacional

- Tomar en cuenta aspectos físicos del lugar de trabajo como ruido, aire acondicionado, iluminación, temperatura y humedad
- Impartir briefings al equipo de trabajo
- La duración del turno de trabajo
- Los equipos deben reportar las ocurrencias de seguridad en su turno
- Entrenar - Capacitar a su equipo en forma permanente

10. Detección por Rayos X

- Evaluar las competencias del personal
- Realizar evaluaciones psicológicas
- Utilizar las imágenes de entrenamiento (TIP)

11. Herramientas:

- Los equipos son una herramienta y no reemplazan al personal
- Los equipos fallan, dependen de energía eléctrica, mantenimiento permanente

- Se deben conocer las limitaciones y capacidades del equipamiento

12. Control de Calidad

- Auditorías
- Inspecciones
- Pruebas
- Investigación de incidentes

13. Mitigación

- Tecnológica
- Reglamentaria (Normas y Procedimiento)
- Entrenamiento
- Supervisión

Resumen del Módulo

- Concepto de factores humanos
- Competencias y desempeño humano
- Trabajo en equipo
- Liderazgo y supervisión
- Ergonomía y entorno operacional
- Control de calidad y mitigación

MÓDULO VIII – EJERCICIOS

Objetivos del Módulo

- Establecer la importancia de la observación.
- Explicar las técnicas de la memorización y descripción
- Identificar los aspectos más importantes en la observación.
- Incentivar la capacidad de observación

1. ¿Cómo lograr una buena memorización?

- El paso inicial es la observación
- Si no hay interés o motivación, dejamos pasar el estímulo sin registrarlo en la memoria
- Según nuestro interés, el registro de una experiencia puede ser consciente o inconsciente
- Existen técnicas de observación que pueden regular este proceso para que nuestra atención sea predominantemente consciente

2. Técnica de Observación

Introduce en el sistema de la memoria un método

- Observación
- Análisis de la situación

- Plan de acción

Instrucciones

- Los alumnos observaran por 10 segundos las imágenes
- Preguntara a cada uno de ellos lo observado
- Mostrara de nuevo la imagen para comparar el nivel de memorización y descripción
- Anotaran en una hoja lo que han observado

Ejercicio

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

Ejercicio

3. Objetivos de la Observación

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

RESOLUCIÓN A20-19

MANUAL DE METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE LA AMENAZA Y GESTIÓN DE RIESGO (GUÍA DE ORIENTACIÓN)

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 facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo y que la CLAC resolvió incorporar estos temas como una de las Macrotareas de su Plan Estratégico;

CONSIDERANDO que la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”, entre otros temas, considera que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC; y,

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI en su Programa de Trabajo incluyó la elaboración del manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar como Guía de Orientación el Manual que a continuación se detalla como parte de la política regional AVSEC/FAL.

CAPITULO I

Definiciones

Amenaza

Es la cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico

Evaluación de la Amenaza

El cálculo de la probabilidad de que un ataque sea perpetrado contra un objetivo durante un período de tiempo específico.

Evaluación del Riesgo

El cálculo de la probabilidad de que se logre perpetrar un ataque con éxito

Evaluación de la Vulnerabilidad

El análisis de las características del objetivo para establecer los puntos débiles que pudieran ser explotados en diversos ataques, que indica la probabilidad de que dichos ataques se produzcan con éxito.

Estudio de seguridad.

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

Inteligencia

Resultante del procesamiento de toda la información obtenida y relativa a un objetivo determinado, a través de la búsqueda, procesamiento y difusión de información útil para la toma de decisiones.

Riesgo

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

Vulnerabilidad

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

CAPITULO II

Evaluación de amenazas

El Anexo 17 “Seguridad, Protección de la aviación civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita” establece en la Norma 3.1.3 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 riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes”

Considerando que una de las tareas de los profesionales en seguridad de la aviación es diseñar un sistema de seguridad eficiente y eficaz que responda a con las amenazas contra la aviación civil, la evaluación precisa de la o las amenazas debe ser la primera etapa del proceso y que contribuye directamente en la gestión de riesgo de la seguridad aeroportuaria

Para contribuir con los Estados de la Región, se ha preparado el manual de metodología de la evaluación de amenazas y Gestión de riesgo, que les permita utilizar un enfoque analítico que valide la información en forma constante y sobre eso desplegar los recursos humanos y técnicos.

La responsabilidad de evaluar el tipo y el grado de las amenazas contra la aviación civil los Estados pueden delegar esta tarea a organismos especializados como un servicio de inteligencia ya sea de seguridad pública, militar y/o policial según lo determine el Estado en particular.

Metodología de Evaluación

En la evaluación de amenazas se sugiere utilizar un enfoque sistemático y cuantificable, para evaluar una o varias amenazas concretas contra un aeropuerto, un explotador de aeronaves o un país. Por lo tanto en esta metodología se deben aplican tres principios de seguridad:

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

Para evaluar amenazas contra la aviación civil, se debe utilizar procesos predictivos que nos permita la aplicación de un sistema inteligente de gestión de Riesgo en la seguridad en los Aeropuertos,

Planificación y Dirección

Considerando que amenaza es la cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico, en esta etapa se trata básicamente de identificar con precisión los objetivos y requerimientos de Inteligencia en el ámbito de las amenazas contra la aviación civil a nivel nacional para lo cual pueden ser las siguientes:

- Presencia de Grupos Terroristas.
- Crimen organizado
- Grupos anti sistémicos
- Conflictos sociales
- Grupos étnicos radicales
- Sectas Religiosas
- Grupos ambientalistas radicales
- Conflictos Laborales en los aeropuertos

Considerando que en el campo de inteligencia y seguridad de la aviación hay varias fuentes de datos reales no evaluados y otra información estadística disponible, el organismo competente designado para evaluar la amenaza deberá establecer en sus políticas las prioridades de búsqueda, para identificar, así como descartar o confirmar la existencia de alguna asociación u organización ilícita, que ponga en riesgo la seguridad de la aviación civil.

La Planificación y Dirección es la parte responsable de determinar la amenaza y sus repercusiones en las operaciones aéreas y en la seguridad del público viajero, por lo tanto, debe estar expresada mediante requerimientos concretos por parte de los responsables de la decisión política de adoptar como País, pudiendo ser el Comité Nacional de Seguridad de Aviación o la Autoridad Aeronáutica o Aviación Civil.

Obtención de Información

En esta etapa se realizara la adquisición y reunión de información en bruto, es decir, la base de la información de inteligencia necesaria para la seguridad de aviación, sobre esta materia hay varias fuentes abiertas que proporcionan información útil, como son algunos de medios de prensa serios, algunos sitios de internet, organizaciones no gubernamentales (ONG), organismos del estado que publican antecedentes sobre la tasa de criminalidad en las ciudades, datos sobre movimientos migratorios, indicadores de tráfico de armas y drogas en la región y País, pero también se debe contar con la participación y contribución de la Fuentes cerradas, como son los organismos técnicos, policiales y otros del estado, además las organizaciones internacionales y la contribución de otros estados. En cualquier caso, no se debe descartar la cooperación entre organismos políticos y privados pueden desarrollar en el manejo de información con el fin de mejorar la seguridad nacional.

Se deben considerar además los datos estadísticos como los actos de interferencia ilícita a la aviación, crecimiento en el transporte de pasajeros, cantidad amenazas telefónicas de bomba en aeronaves y otros tipos de amenazas a la aviación etc.

Para evaluar la amenaza deben considerarse diferentes sistemas de recolección de información, como por ejemplo:

Reportajes de incidentes y otros eventos: La autoridad competente podría disponer de una metodología que permita a cualquier persona remitir reportes de carácter anónimo o voluntario, así como aquellos de índole obligatorio que por norma o reglamentación deban ser notificados a la autoridad competente. Para ello debe garantizarse que el sistema brinde la facilidad, prontitud y seguridad necesaria en el resguardo y manejo de la información, así como mantener el carácter reservado de los datos de quien remita un reporte anónimo o voluntario.

Investigación de Incidentes / eventos AVSEC: Es importante obtener de toda investigación de incidentes sobre actos de interferencia ilícita, la información que nos permita identificar tanto amenazas latentes que motivaron el suceso, como las debilidades en las medidas de seguridad que permitieron su ocurrencia. Todos estos datos son necesarios, no solo para la implementación de contramedidas adecuadas, también dan información importante para la identificación de nuevas tendencias y/o amenazas emergentes al momento de realizar evaluaciones de riesgo.

Personal recolector de información: En consideración a la imposibilidad de muchas autoridades competentes, para disponer de inspectores gubernamentales en materia AVSEC, distribuidos en todos los aeropuertos del Estado, sería de gran ayuda poder contar con personal técnico debidamente capacitado (como por ejemplo: controladores de tránsito aéreo, inspectores gubernamentales en otras especialidades como operaciones AGA y aeronavegabilidad con presencia en los aeropuertos, etc.) que en cooperación con la autoridad competente, pueden cumplir la misión de recolectar información que pueda ser de utilidad para los inspectores AVSEC, quienes después de analizar y clasificar dicha información pueden utilizarla, o bien para iniciar posibles investigaciones, o para facilitar las evaluaciones de riesgo concretas.

Este personal designado para las labores de recolección de información, debería ser seleccionado y capacitado de manera especial, así como el brindarles los medios necesarios que garanticen que la información transmitida esté protegida ante cualquier posible interferencia no deseada.

Organismo de Seguridad de Estado: Como factor primordial en el proceso de la evaluación del riesgo, se debe contar con la participación permanente de los diferentes organismos de seguridad de Estado que pueden dar la información necesaria a la autoridad competente, para identificar amenazas lo más ajustado a la realidad de cada Estado. Para esto es necesario establecer procedimientos de trabajo que garanticen el adecuado nivel de resguardo de la información que puedan suministrar los organismos de seguridad e inteligencia, a fin de evitar fugas de información que pongan en riesgo las medidas operativas y preventivas de seguridad.

Otras fuentes de información: Es importante mantener acceso a diferentes medios de información que permitan a personal responsable de las evaluaciones de riesgo, el identificar tendencias o actuaciones sospechosas en el ámbito de los aeropuertos, sus inmediaciones, en las operaciones de los transportistas aéreos, o en cualquier otra actividad con interés en la industria aeronáutica de los Estado.

También son fuentes importantes de información aquellas obtenidas mediante suscripción de servicios especializados, quienes presentan resúmenes con detalles sobre eventos en diferentes partes del mundo que puedan ser de importancia al momento de las evaluaciones de riesgo sobre explotadores de aeronaves internacionales que vuelan desde diferentes regiones hasta los Aeropuertos del Estado.

Sin embargo, para proporcionar una evaluación de amenazas a las autoridades competentes, encargadas de la adopción de decisiones de seguridad aeroportuaria, esta debe ser actualizada y confiable por lo tanto deben explotarse múltiples fuentes de información. Por ser difícil encontrar información fiable relativa a amenazas contra la aviación, en el análisis no debe descartarse la información esporádica y vaga que se disponga incluso la intervención de perfiles personales especializados en detectar las necesidades de información, así como en el traslado de las mismas a requerimientos concretos para ser satisfechas bien mediante fuentes abiertas o por medios tecnológicos para que de esta forma se pueda paliar el desequilibrio existente entre las necesidades globales e Inteligencia básica y la no formulación de la misma a través de requerimientos específicos.

Finalmente los sistemas de recolección de información suministrarán información de importancia que sería utilizada por los analistas, para identificar y ponderar de manera más adecuada las posibles amenazas sobre las operaciones de la industria aeronáutica, y de esta manera adaptar las

contramedidas necesarias que permitan contrarrestar la posible ocurrencia de actos de interferencia ilícita. Una vez identificadas las amenazas, esta información es complementada con las vulnerabilidades detectadas en el estudio de seguridad realizado a cada aeropuerto o línea aérea, lo cual permitiría establecer el nivel de riesgo en que opera la empresa bajo evaluación (aplicando la ecuación “Amenaza x Vulnerabilidad = Riesgo”).

Análisis y generación de información

El análisis constituye la columna vertebral del trabajo de identificar la amenaza y la clave para alcanzar resultados eficientes, relevantes y en tiempo adecuado, por lo que cuando se realiza una evaluación de amenazas el análisis constituye la fase crucial que permitirá poner todas las capacidades intelectivas.

El análisis, es hoy la herramienta fundamental de la labor de Inteligencia y seguirá siendo en el futuro, la clave para que toda la información que nos rodea tenga sentido, para que sea comprensible y para facilitar a los responsables la toma de decisiones, no solo de lo acontecido, sino que también de lo que está sucediendo, por qué suceden las cosas y el cómo van a suceder en el futuro, esto reviste importancia en atención a que la mayoría de las organizaciones de aviación civil, tienen recursos limitados, por lo que el analizador o los analizadores deben considerar solamente los datos pertinentes con objetividad, en lugar de hacer una especulación subjetiva.

Es importante observar que cuando se realice el análisis de información sobre las amenazas, es recomendable que el analizador o los analizadores eviten las influencias de normas institucionalizadas tales como actitudes y hábitos que una organización puede perpetuar como normas establecidas que impiden un proceso bien pensado. El analizador debe procurar no limitarse meramente a métodos o procesos tradicionales, sino que debe incorporar el pensamiento tradicional a las técnicas innovadoras de evaluación.

Los analizadores de este tipo de información, sean especialistas bien entrenados en servicios de información, oficiales encargados de imponer la ley o profesionales en seguridad de la aviación, deben, por consiguiente, evaluar sistemáticamente tanto los datos como el analizador utiliza principalmente el primer principio, identificar la amenaza mientras que los otros dos principios desempeñan una función significativa en el proceso de gestión de riesgos.

Valoración de las fuentes en cuanto a su utilidad, su credibilidad, su oportunidad y exactitud; e integración de las mismas una vez evaluada contribuya positivamente a la consecución de los requerimientos de información previamente establecidos en la fase inicial, en términos de pertinencia y utilidad, basándose en dos criterios: validez de la fuente y pertinencia de la información.

Valorización de la fuente		Pertinencia de la información	
A	De toda confianza	1	Positiva
B	Generalmente de confianza	2	Probable
C	Confianza desconocida	3	Dudosa
D	Sin evaluación	4	Sin evaluación

Determinación de la amenaza y criterios de vulnerabilidad

El analizador o los analizadores deben determinar en primer lugar la amenaza y los criterios de vulnerabilidad antes de realizar la evaluación, decidiendo cuáles serán los puntos de concentración a “centros de gravedad”, definiéndolos por factores o criterios según su importancia y valor como objetivos o blancos por ejemplo:

- Un aeropuerto,
- Un explotador aéreo
- Una aeronave en particular o

- Un grupo de personas.

Para el o los analizadores deben tener presente que un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil es premeditado y realizado por los delincuentes con un fin, por lo tanto es planificado, por lo que, antes de evaluar la forma en que puede realizarse un acto de interferencia ilícita contra un blanco, se debe considerar los motivos por los que se cometería un acto de interferencia ilícita a la aviación civil y la probabilidad de que se perpetre.

En análisis debe crear un instrumento de trabajo para el proceso de evaluación que se denomina “matriz de vulnerabilidad”, que permitirá mediante una metodología que permitirá establecer un proceso de seguimiento de un grupo que podría representar una amenaza para la aviación y por lo que permitirá llevar a cabo una gestión de riesgos y evaluar las vulnerabilidades de un aeropuerto.

Perfil de grupos (Ver Anexo A)

Para que una matriz de vulnerabilidad del perfil de un grupo, es preciso suponer que la mayoría de los “sistemas antropogénicos” pueden ser organizados en función de cinco atributos básicos. Por consiguiente, cualquier grupo puede ser definido en relación con los siguientes componentes; liderazgo, esencia del sistema, infraestructura, población y mecanismo de combate. Estos cinco atributos se convertirán ahora en los centros de gravedad para nuestra evaluación de un grupo de tiene el potencial de perpetrar actos de interferencia ilícita, sea un grupo terrorista, sea una facción insurgente, sea un grupo de delincuentes organizado.

- **Liderazgo:** La jerarquía de grupo, la presencia de representación política legítima y el uso de personalidades carismáticas, por nombrar unos pocos ejemplos.
- **Voluntad y medios:** Del grupo para llevar metas teóricas, tales como programas políticos o causas religiosas a su aplicación práctica, mediante operaciones de vigilancia, adquisición de armas, desarrollo de fuentes de financiamiento e instrucción de sus agentes.
- **Infraestructura:** Combina varios elementos, tales como la magnitud, el número de las “células” o subunidades del grupo, una red establecida de comunicaciones y un uso eficaz de líneas de transporte y de suministros.
- **Apoyo de la población:** constituida por simpatizantes locales u otros que pueden proporcionar refugio seguro, alimentos y dinero al grupo, porque están de acuerdo con los objetivos del grupo o, posiblemente, por miedo o coacción.
- **Mecanismo de combate:** Capacidad de llevar a cabo acciones por parte del grupo en prosecución del logro de sus objetivos, se podría identificar a estos miembros del grupo como “combatientes”, por ejemplo, piratas aéreos o “técnicos” tales como constructores de bombas.

Sin perjuicio de los cinco atributos mencionados, pueden añadirse otras categorías funcionales secundarias según la profundidad del análisis que desee el o los analizadores. Estas categorizaciones secundarias pueden incluir factores tales como:

- La capacidad del grupo en cuanto a cometer acciones violentas
- Lugar y antecedentes de actividades previas.
- Nivel de compromiso con sus fines ideológicos (es decir, ataques suicidas por bombas humanas).

Considerando el resultado de la matriz el o los analizadores, tendrán el perfil del grupo y una apreciación confiable sobre la capacidad probable de este, en cuanto a realizar un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil y preparar el informe respectivo a las autoridades competentes para la difusión respectiva.

Difusión

La Difusión no se trata únicamente de poner sobre la mesa del peticionario o consumidor de Inteligencia el producto final: se requiere un esfuerzo de valor agregado que abarque la comprensión y urgencia permanente que tienen las autoridades de aviación civil o aeroportuarias para implementar sus medidas, considerando concienciación, los explotadores Aéreos, de Terminales Aeroportuarios y otros

Esta fase consiste en la distribución y puesta a disposición de las autoridades competentes de aviación civil el producto final, es decir la evaluación de la amenaza, sin embargo para que esta deba cumplir con los siguientes principios:

- Oportunidad: Fundamental proporcionada en el momento preciso
- Accesibilidad: Para las personas que toman decisiones
- Objetividad: Con mayor precisión posible para no inducir a errores a los tomadores de decisiones
- Clasificación de Seguridad: Confidencial, Reserva o Secreta según corresponda.
- Comunicación: Establecer sistema de transmisión de la información expedita y segura

La satisfacción con el resultado final, este esquema tradicional no debe estancarse sino que exige dinámica y una reevaluación permanente basada en los resultados y las experiencias aprendidas, entendiendo que la evaluación de la amenaza proporcionada por inteligencia debe necesariamente fluir con mucha más rapidez y hacia todos los niveles de forma horizontal y no exclusivamente vertical o jerárquica, para impulsar la aplicación directa y efectiva de las medidas de seguridad.

La información de inteligencia final debe ser entregada por el organismo competente, a la autoridad aeronáutica mediante niveles de amenazas que podrían ser definidos como:

Nivel de Amenaza Baja: Existe una baja probabilidad de ocurrencias de una interferencia ilícita, por lo que no se espera daños severos, se deben mantener condiciones normales de seguridad.

Nivel de Amenaza Media: Existe un nivel medio de probabilidad de ocurrencia de una interferencia ilícita, con severidad media de daños, por lo que se deben adoptar de medidas Especiales de Seguridad.

Nivel de Amenaza Alta: Existe alta probabilidad de que ocurra una interferencia ilícita con severidad alta en daños, por lo que se deben adoptar medidas de seguridad extremas.

CAPITULO III

Gestión de Riesgos

El Anexo 17 exige que cada Estado contratante mantenga bajo examen constante el grado de amenaza contra la aviación civil en su territorio y establezca y aplique políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). Este requisito atiende a dos conceptos – evaluación de amenazas y gestión de riesgos, los cuales en conjunto constituyen la base de una respuesta viable y eficaz en función del costo para los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

El estado contratante designara la entidad como responsable de la evaluación de la amenaza y a la autoridad aeronáutica o de aviación civil para llevar a cabo la gestión de riesgo. Sin embargo se debe considerar que se tres principios de seguridad fundamentales: **identificar, aplicar y mantener.**

Al hacer una evaluación de amenazas, en primer lugar se emplea el primer principio, mientras que el segundo y el tercer principio desempeñan una función significativa en el proceso de gestión de riesgos.

En lo que respecta a seguridad aeroportuaria el tercer principio, mantener, que consiste de tener la voluntad y capacidad para mantener un sistema de seguridad adecuado y fiable. Cuando se adoptan etapas para impedir actos de interferencia ilícita y otras actividades delictivas dirigidas contra los aeropuertos y explotadores de aeronaves y que se deben verificar a través del Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC).

Podemos definir el riesgo como la exposición a la probabilidad de que se produzca con éxito un ataque contra un objetivo, El concepto de riesgo tiene dos elementos, la probabilidad de que algo ocurra y la severidad de si esto ocurre.

- Cuál es la probabilidad de que ocurra una interferencia ilícita.
- Cuáles sería la severidad de los daños si ocurre una interferencia ilícita.

La gestión de riesgo debe ser un proceso lógico y sistemático que puede ser utilizado en la toma de decisiones para mantener la eficacia y eficiencia de los sistemas de seguridad del o los Aeropuertos.

La autoridad aeronáutica debe disponer que los Jefes u oficiales de seguridad de los aeropuertos en la gestión de riesgo apliquen en forma sistemática, políticas, procedimientos y medidas para identificar, analizar, evaluar, tratar y controlar los riesgos con el propósito de estar preparados

Análisis de Riesgos.

En este paso las autoridades de aeroportuarias deben analizar la probabilidad y la severidad de cada factor de riesgo con el fin de establecer el nivel de riesgo y se determina considerando dos siguientes aspectos en relación con los controles existentes;

Para este efecto deben considerar los factores externos e internos que pueden afectar la seguridad de los aeropuertos y para ello deben utilizar algunos instrumentos indicadores para detectar o identificar los riesgos tales como:

- Resultado del Estudio de seguridad del Aeropuerto
- Información de inteligencia con el nivel de amenaza al Aeropuerto
- Información de inteligencia con el nivel de amenaza de un Línea Aérea
- Observaciones de las Auditorias de seguridad al Aeropuerto
- Observaciones de las Auditorias de Seguridad a los explotadores Aéreos
- Observaciones de las Inspecciones de seguridad los procedimientos de seguridad del Aeropuerto
- Observaciones de la inspecciones de seguridad a los procedimientos de seguridad de los Explotadores Aéreos
- Resultados de Pruebas de seguridad efectuados a los sistemas de seguridad de los aeropuertos
- Porcentajes de credenciales aeroportuarias extraviadas y robadas
- Información de proporcionada por los Jefes de seguridad o Gerentes de bases de los explotadores aéreos en relación a la rotación de personal, conflictos laborales entre.
- Información proporcionada por la policía en relación a los delitos comunes que se cometen en los aeropuertos.
- Familiarizarse con la configuración y operaciones de las instalaciones afectadas;
- Realizar un inventario de personal y del equipo de seguridad disponibles;
- Examinar las medidas de seguridad vigentes; y
- Evaluar el número de vuelos y pasajeros y el volumen de equipaje y carga que habrían de estar sometidos a procedimientos de seguridad mejorados.

- Investigaciones de seguridad como resultado de alguna denuncia efectuada por un pasajero, miembro de tripulación o un usuario del Aeropuerto.

Adicionalmente, se propone tener en cuenta otros aspectos o condiciones que favorecen o desfavorecen la comisión de una amenaza como son:

- Localización geográfica del aeropuerto (entorno rural o urbano)
- Infraestructura de cerramiento o cercos perimetrales del aeropuerto
- Estado de la iluminación en las diferentes áreas del aeropuerto
- Tecnología de seguridad con que se cuenta
- Recursos de comunicaciones que se tienen
- Vías de acceso hacia y desde el aeropuerto
- Predios colindantes y vecinos de un aeropuerto
- Infraestructura, edificio terminal de pasajeros, carga y demás
- Personal de seguridad en el aeropuerto que real

Matriz de Riesgos construida para la Gestión de Riesgos del Aeropuerto. (Ver Anexo B)

Corresponde a un instrumento práctico donde se reflejaran el estado o nivel en que se encuentran los procedimientos, la infraestructura, personal, amenazas entre otros levantadas y analizadas por la autoridad de seguridad aeroportuaria.

Los indicadores seleccionados y la valorización del nivel en que se encuentra cada uno de ellos, permitirá saber cuál es la probabilidad de ocurrencia y acciones o medidas se debieran tomar priorizando lo más vulnerable para prevenir posibles interferencias ilícitas.

Los resultados de esta matriz de Riesgo permitirán determinar de la siguiente manera.

- **Riesgo Alto:** Se requiere medidas y acciones inmediatas de seguridad elevándola a nivel superior.
- **Riesgo Medio:** Se requiere medidas y atención a nivel aeropuerto.
- **Riesgo Bajo:** Se maneja mediante procedimientos de rutina.

Nivel de impacto

El resultado de la matriz de Riesgo no deberá dar el Nivel de impacto, (severidad de daños- mayor, moderado o menor); que puede causar a la seguridad de la aviación civil, pudiendo afectar vidas humanas, dañar a una aeronave o paralizar por un tiempo las operaciones de un aeropuerto.

- **Mayor 3:** Riesgo cuya materialización dañaría **SIGNIFICATIVAMENTE**, el desarrollo normal de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.
- **Moderado 2:** Riesgo cuya materialización causaría un daño **MENOR**, al desarrollo de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.
- **Menor 1:** Riesgo que puede tener un **MINIMO** de efecto en el desarrollo de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.

Esta matriz de riesgo debe ser dinámica y se debe actualizar en forma frecuente y utilizarla como herramienta de trabajo, permitiendo una gestión predictiva inteligente que permitirá la toma de decisiones, facilitando a los profesionales en materia de seguridad a una mejor administración, más eficiente evitando la aplicación de medidas preventivas más intensa, que correspondan a un nivel de amenaza más elevado y que lleva consigo gastos que pueden ser una carga financiera muy pesada para los recursos de la autoridad aeronáutica o aviación, por consiguiente, se considera más eficaz

desplegar las defensas donde y cuando sean más necesarias en lugar de aplicarlas en todas partes. Este concepto permite la gestión de riesgos.

CAPITULO IV

Estados de Alerta de Aeropuerto y respuestas

Los estados de alertas en los Aeropuertos se desprenden del resultado de la evaluación de la amenaza y de la gestión de riesgo y tienen como objetivo prevenir eventuales actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, las Autoridades Aeronáutica o de aviación Civil deben establecer mecanismos para determinar los **Estados de Alerta** en los Aeropuertos de su País, durante los cuales será necesario intensificar las medidas de seguridad e implementar al mismo tiempo actividades de protección adicionales, destinadas a reducir la vulnerabilidad de la actividad aeroportuaria e incrementar al mismo tiempo la capacidad de respuesta a los incidentes.

Acorde al riesgo que representan, se hace necesario definir tres (03) estados de alertas, identificado por un color, de conocimiento universal, de fácil comprensión para los encargados de aplicar las medidas de seguridad aeroportuaria, los colores establecidos para las alertas son:

- **Alerta Verde/Riesgo Bajo**
- **Alerta Amarilla/Riesgo Medio**
- **Alerta Roja/Riesgo Alto**

Los diferentes Estados de Alerta se establecerán en forma permanente en el o los Aeropuertos cambiando la condición de acuerdo a la notificación de las autoridades según la evaluación de la amenaza y la gestión de riesgo y de acuerdo al estado de alerta notificado serán las medidas o contramedidas de respuesta que se deberán adoptar:

Alerta Verde: Indica condiciones de baja amenaza según las cuales la información de inteligencia nos indica que un explotador de aeronave o un aeropuerto no está considerado como blanco de un ataque, sin embargo igual puede existir la posibilidad de interferencia ilícita por personas o grupos, debido a causas tales como disturbios civiles, conflictos laborales y la presencia activa de facciones contrarias el gobierno.

Alerta Amarilla: La información de inteligencia indica que hay una probabilidad de que uno o más explotadores de aeronaves sean blanco de un ataque, además se deben considerar otros antecedentes tales como:

- Ante solicitud de medidas especiales de seguridad por parte de otro Estado.
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeródromo o recinto de una instalación de aviación civil.
- Aumento de pérdidas de credenciales aeroportuarias
- Falla detectada en el sistema de Seguridad de un explotador de aeronaves
- Conflicto laboral o huelga del personal de una Explotador de Aeronave o del Terminal Aeroportuario

Alerta Roja: La información de inteligencia indica que uno o más explotadores de aeronaves o aeropuertos son concretamente el blanco de un ataque, sin embargo también debe activar esta alerta bajo las siguientes situaciones:

- Ante una amenaza de Bomba (Artefacto explosivo) en aeronave.
- Si existe sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada en tierra, de conformidad a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad.
- Cuando se tome conocimiento de un apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo.

ANEXO A

Tabla de evaluación de amenaza de acuerdo al perfil de un grupo

Criterios y Valores de los atributos del sistema de evaluación de la amenaza que representa el perfil de grupo

Nombre del grupo por evaluar: _____

Leyenda

Total de puntos 11 – 15	=	Alta probabilidad/Riesgo Alto de que este grupo perpetre un acto ilícito.
Total de puntos 6 – 10	=	Probabilidad media//Riesgo Medio de que este grupo perpetre un acto ilícito.
Total de puntos 0 – 5	=	Baja probabilidad/Riesgo Bajo de que este grupo perpetre un acto ilícito.

ATRIBUTOS	CRITERIOS	VALORES	PUNTOS
LIDERAZGO	¿Tiene jefatura de grupo?		
	¿Esta centralizada?		
	¿Esta unida en sus objetivos?		
ESENCIA DEL SISTEMA	¿Tiene el grupo una causa o motivo?		
	¿Ha hecho pública esa causa?		
	¿Es el grupo suficiente capaz de actuar?		
INFRAESTRUCTURA	¿Tiene el grupo una estructura conocida?		
	¿Es una estructura amplia?		
	¿Es eficaz?		
POBLACION	¿Ha recibido el grupo, apoyo de fuentes locales o de gobiernos extranjeros?		
	¿Cuenta con adherentes locales?		
	¿Son entusiastas los miembros del grupo?		
MECANISMO DE COMBATE	¿Recluta el grupo miembros activamente?		
	¿Reciben los miembros entrenamiento en operaciones?		
	¿Ha realizado el grupo ataques con éxito?		
		TOTAL DE PUNTOS	
		ESTATUS	

ATRIBUTOS	CRITERIOS	VALORES	PUNTOS
LIDERAZGO	¿Tiene jefatura el grupo?		
	¿Está centralizada?		
	¿Está unida en sus objetivos?		
ESENCIA DEL SISTEMA	¿Tiene el grupo una causa o motivo?		
	¿Ha hecho pública esa causa?		
	¿Es el grupo suficiente capaz de actuar?		
INFRAESTRUCTURA	¿Tiene el grupo una estructura conocida?		
	¿Es una estructura amplia?		
	¿Es eficaz?		
POBLACION	¿Ha recibido el grupo apoyo de fuentes locales o de gobiernos extranjeros?		
	¿Cuenta con adherentes locales?		
	¿Son entusiastas los miembros del grupo?		
MECANISMO DE COMBATE	¿Recluta el grupo miembros activamente?		
	¿Reciben los miembros entrenamiento en operaciones?		
	¿Ha realizado al grupo ataques con éxito?		
TOTAL DE PUNTOS			
ESTATUS			

ANEXO B

I. Metodología para la implementación de la matriz de riesgo

1. Se inicia este proceso con la identificación de los “componentes” para la seguridad de la aviación civil, y el requisito requerido para el desarrollo eficiente de estos. Se puede tomar como ejemplo lo considerado en la Matriz del ANEXO C.
2. Se identifican los “riesgos” específicos inherentes a cada Componente, que pueden afectar su desarrollo.
3. El siguiente paso consiste en determinar la “probabilidad” de que el riesgo ocurra.
4. Después se determina el “nivel de impacto” potencial que producirá la materialización del riesgo sobre el “componente”.
5. Posteriormente, se determina el “nivel del riesgo”, en base a la “probabilidad” y “nivel de impacto”.
6. Finalmente, se determina las acciones más adecuadas para controlar, eliminar y/o mitigar el riesgo, acorde a la probabilidad, nivel de impacto y nivel del riesgo.

II. Componentes específicos de la matriz de riesgo

a) Componentes de la seguridad

Son los elementos o recursos esenciales que se deben disponer en los Aeródromos para la seguridad de la aviación civil.

b) Requisito del componente

Es la condición más óptima del componente para brindar seguridad a la aviación civil.

c) Riesgo específico

Son eventos adversos que pueden afectar el desarrollo del componente y requisitos asociados a este.

d) Probabilidad de ocurrencia

Es la posibilidad que ocurra un riesgo específico, expresado en calificaciones cualitativas y cuantitativas según la presente tabla.

PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	VALOR	DESCRIPCION
PROBABLE	3	Probabilidad de ocurrencia ALTA que el Riesgo se presente.
MODERADO	2	Probabilidad de ocurrencia MEDIA que el Riesgo se presente.
IMPROBABLE	1	Probabilidad de ocurrencia BAJA que el Riesgo se presente.

e) Nivel de impacto

Es la consecuencia o grado de daño relacionado con la probabilidad de ocurrencia del riesgo, expresado en calificaciones cualitativas y cuantitativas según la presente tabla.

NIVEL DE IMPACTO	VALOR	DESCRIPCION
MAYOR	3	Riesgo cuya materialización dañaría SIGNIFICATIVAMENTE el desarrollo del componente y requisito asociado; y cumplimiento de las funciones, impidiendo que éste se desarrolle en forma normal.
MODERADO	2	Riesgo cuya materialización causaría un daño MENOR en el desarrollo del componente y requisito asociado; dificultando o retrasando el cumplimiento de las funciones, impidiendo que éste se desarrolle en forma adecuada.
MENOR	1	Riesgo que puede tener un MINIMO efecto en el desarrollo del componente y requisito asociado, que no afecta el cumplimiento de las funciones.

f) Nivel de Riesgo

Es el producto entre la “probabilidad de ocurrencia” y el “nivel de impacto”, expresado en valores cuantitativos para un Componente específico, frente a un estándar definido según la siguiente tabla.

NIVEL DE RIESGO	VALOR	
Entre 07 y 09	3	ALTO
Entre 04 y 06	2	MEDIO
Entre 01 y 03	1	BAJO

g) Acciones para mitigar el riesgo

Son las acciones o medidas más apropiadas que se deben implementar para controlar, eliminar y/o mitigar el riesgo (**ANEXO C**)

h) Justificación

Corresponderá a la justificación de las Autoridades locales cuando el Nivel de Riesgo sea **MEDIO** y/o **ALTO**.

i) Nivel de Seguridad

Es la suma del “Nivel de Riesgo” de la totalidad de los Componentes del Sistema de Seguridad, frente a un estándar definido en la siguiente tabla.

Σ del NIVEL DE RIESGO	NIVEL DE SEGURIDAD	CONDICION DE SEGURIDAD
Entre 030 - 090	4	OPTIMO
Entre 091 - 150	3	BUENO
Entre 151 - 210	2	REGULAR
Entre 211 - 270	1	DEFICIENTE

CONDICIÓN DE SEGURIDAD	NIVEL DE SEGURIDAD	DESCRIPCIÓN
OPTIMO	4	Indica una condición “optima” del Nivel de Seguridad del Aeródromo, con ausencia total de riesgos a los Componentes de Seguridad.
BUENO	3	Indica una condición “buena” del Nivel de Seguridad del Aeródromo, con presencia de riesgos menores a los Componentes de Seguridad.
REGULAR	2	Indica una condición “regular” del Nivel de Seguridad del Aeródromo, con presencia de riesgos mayores a los Componentes de Seguridad.
DEFICIENTE	1	Indica una condición “deficiente” del Nivel de Seguridad del Aeródromo, con presencia de riesgos extremos a los Componentes de Seguridad..

III. Disposiciones generales para completar la matriz.

A. Comunes para todos los Componentes

La Autoridad Aeroportuaria, debería determinar la organización responsable de completar la matriz de riesgo, **el período de medición**; y para ello realizará las siguientes acciones:

- 1º. Para abrir el archivo en formato Excel, no tiene contraseña sin embargo el usuario de cada Estado puede protegerla mediante el empleo de una de estas medidas.
- 2º. Seleccione la “**Aeropuerto**” correspondiente de la lista desplegable.
- 3º. Seleccione el “**período de medición**” correspondiente de la lista desplegable.
- 4º. Seleccione el “**año**” de la lista desplegable.
- 5º. Posesiónese en las celdas de la columna rotulada como “**Probabilidad de Ocurrencia**”; haga click sobre la celda, y seleccione de la lista desplegada la probabilidad de ocurrencia (**PROBABLE / MODERADO / IMPROBABLE**); insertándose automáticamente el valor cuantitativo asignado acorde a la tabla citada en letra d) anterior.
- 6º. Posesiónese en las celdas de la columna rotulada como “**Nivel de Impacto**”; haga click sobre la celda, y seleccione de la lista desplegada el Nivel de Impacto (**MAYOR / MODERADO / MENOR**); insertándose automáticamente el valor cuantitativo asignado acorde a la tabla citada en letra e) anterior.
- 7º. Posteriormente en las columnas rotulada como “**Nivel de Riesgo**”, se desplegará automáticamente el nivel de riesgo, resultante del producto entre la “Probabilidad de Ocurrencia” y “Nivel de Impacto”, acorde a la tabla citada en letra f) anterior.
- 8º. Seguidamente en la columna rotulada como “**Mitigación del Riesgo**”, se desplegarán automáticamente las acciones que debe implementar el Aeródromo, para controlar, reducir o eliminar la ocurrencia o efectos de los riesgos específicos.
- 9º. Cuando el “Nivel de Riesgo” sea MEDIO y/o ALTO, se deberá en la columna rotulada como “**Justificación**”, señalar brevemente las causas que originaron estos Niveles.

10°. Al final de la tabla en la celda rotulada como “**Nivel de Seguridad**”, se desplegará automáticamente el Nivel de Seguridad de la Unidad, resultante de la suma automática de la totalidad de los valores de cada Nivel de Riesgo, acorde a un estándar definido, que se expresará en un valor cualitativo y cuantitativo, acorde a la tabla citada en letra i) anterior.

IV. Instrucciones para los responsables de la matriz de riesgo

- 1°. Los responsables de la Matriz de Riesgo AVSEC, deberían mantenerla actualizada permanentemente.
- 2°. Se deberían considerar los factores de riesgo o amenazas que puedan afectar algunos de los Componentes de Seguridad, como por ejemplo: **vuelos de alto riesgo; notificación de amenazas de otros estados; y nivel de amenaza notificadas por autoridades estatales competentes**; lo que podrá determinar la “Probabilidad de Ocurrencia” y “Nivel de Impacto”, informando a los respectivos aeropuertos o autoridades aeroportuarias para que los responsables ingresen los valores cualitativos asignados en la Matriz de Riesgo.
- 3°. Los componentes citados en el punto anterior, mantendrán los valores cualitativos iniciales; y sólo variarán su condición cuando la autoridad aeronáutica o de aviación civil, comunique un nuevo valor para la “Probabilidad de Ocurrencia” y “Nivel de Impacto”.

ANEXO C

Medidas de seguridad propuestas de acuerdo a los estados de alertas

Nº	Componentes de Seguridad	Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas)	Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias)	Roja/Riesgo Alto (medidas altas)
1	Límites entre la parte pública y la parte aeronáutica.	Establecer los límites entre la parte aeronáutica. Proteger, inspeccionar y controlar todos los pasos por lo límites a intervalos irregulares.	Aplicar medidas básicas y más vigilancia y patrullas.	Aplicar medidas intermedias.
2	Zonas de seguridad restringidas	Controlar el acceso a las zonas de seguridad en todo momento. Emplear un sistema de pases u otros medios para vehículos, personal y tripulaciones. Verificar todas las ID y los pases en los puntos de acceso. Inspeccionar aleatoriamente los vehículos y suministros.	Aplicar medidas básicas más la inspección de por lo menos el 20% del personal, los artículos transportados y vehículos antes de permitir el acceso.	Aplicar medidas básicas más la inspección del 100 % del personal, los artículos transportados y vehículos antes de permitir el acceso.
3a	Inspección de los pasajeros (si está centralizada)	Inspeccionar manualmente a todos los pasajeros que salen o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se les permita el acceso a la zona de seguridad restringida.	Aplicar medidas básicas más la inspección manual del 10% de los pasajeros en la puerta de salida.	Inspeccionar manualmente a todos los pasajeros que salen una vez más en la puerta de salida o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se embarquen. Inspección manualmente el 20% de los pasajeros que hayan sido inspeccionados con equipo de detección de metales.
3b	Inspección de los pasajeros (en la puerta de salida)	Lo mismo que 3ª.	Lo mismo que 3ª.	Lo mismo que 3a.

N°	Componentes de Seguridad	Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas)	Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias)	Roja/Riesgo Alto (medidas altas)
4a	Inspección del equipaje de mano (si está centralizada)	Inspeccionar todo el equipaje de mano de los pasajeros que salen, sea manualmente o con aparatos de rayos X. El 10% del equipaje de mano inspeccionado con aparatos de rayos X ha de ser objeto de inspección manual.	Aplicar medidas básicas mas el 10% de inspección manual del equipaje de mano (o mediante tecnología moderna aprobada) en la puerta de salida.	Inspeccionar una vez más el equipaje de mano de todos los pasajeros que salen en la puerta de salida, sea manualmente o con aparatos de rayos x antes de que se embarquen. Inspeccionar manualmente el 20% del equipaje de mano (o mediante tecnología moderna aprobada) que haya sido inspeccionado con aparatos de rayos X.
4b	Inspección del equipaje de mano (en la puerta de salida)	Los mismos que para 4a.	Lo mismo que para 4a.	Lo mismo que para 4a.
5	Separación de los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados.	Separar los pasajeros que salen inspeccionados de los pasajeros que entran. Cuando no pueda lograrse una separación material aplíquense medidas compensatorias de conformidad con la evaluación de la amenaza realizada por la autoridad nacional.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y aumentar la vigilancia de la medida compensatoria.
6	Verificaciones e inspecciones de seguridad de la aeronave	Verificar/inspeccionar las aeronaves (cuando entren en servicio) de origen antes de la salida y las aeronaves en transito para asegurar que no han colocado o dejado a bordo armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.	Aplicar medidas básicas.	Realizar una inspección de seguridad completa de la aeronave con el apoyo de técnicas adecuadas de detección, a discreción de la autoridad competente.
7	Control del acceso a la aeronave	Restringir el acceso a la aeronave al personal autorizado que tenga funciones a bordo y a los pasajeros. Deberían cerrarse las puertas de la aeronave y retirarse las escalerillas si la aeronave no está vigilada o se han retirado las pasarelas telescópicas.	Aplicar medidas básicas.	Controlar estrictamente el acceso a la aeronave con guardias en cada puerta utilizada. Todo el personal que trate de tener acceso ha de someterse a inspección manual junto con los artículos que lleven.

N°	Componentes de Seguridad	Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas)	Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias)	Roja/Riesgo Alto (medidas altas)
8	Evaluación de riesgos de los pasajeros	Ningún requisito.	Ningún requisito.	Someter a todos los pasajeros a un sistema de evaluación de riesgos y determinados pasajeros a una inspección más estricta.
9	Cotejo del equipaje facturado	Realizar cotejo positivo del equipaje facturado de la tripulación y de los pasajeros antes de cargarlo, sea mediante medios manuales o automatizados. Debe identificarse todo el equipaje no acompañado.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas o identificación positiva de pasajeros o bultos.
10	Inspección del equipaje facturado	Inspección el 100% del equipaje facturado de origen y de transferencia, sea a mano, con equipo convencional de rayos x o sistema de detección de explosivos (EDS). Con respecto a la transferencia de equipaje facturado, podrá hacerse una excepción cuando se haya establecido un proceso de validación y aplicación continua de procedimientos para la inspección en el punto de origen y el equipaje esté posteriormente protegido contra interferencias no autorizadas desde el aeropuerto de origen hasta las aeronaves que salen en el aeropuerto de transferencia.	Aplicar medidas básicas y, cuando se utilicen aparatos de rayos X, inspeccionar también el 10% de los bultos, manualmente o sometiéndolo a tecnología moderna de rayos x.	Aplicar medidas intermedias, pero utilizar la mejor tecnología y los mejores procedimientos disponibles.

N°	Componentes de Seguridad	Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas)	Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias)	Roja/Riesgo Alto (medidas altas)
11	Equipaje facturado no acompañado	Inspeccionar todo el equipaje facturado no acompañado excepto cuando pueda verificarse su origen y propiedad.	Inspeccionar todo el equipaje no acompañado. Sea manualmente o con equipo del sistema de detección de explosivos, o someterlo a una simulación de vuelo utilizando una cámara de compresión, o no transportado.	Aplicar medidas intermedias.
12	Protección del equipaje facturado	Proteger el equipaje facturado de la interferencia no autorizada desde el punto de inspección o aceptación, de ambos el primero, hasta a la salida de la aeronave. Si peligrara la integridad del equipaje facturado, se lo volverá a inspeccionar antes de cargarlos en la aeronave.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y mantener el equipaje facturado bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarlo en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarlo.
13	Carga Aérea	Someter todos los artículos a controles de seguridad de los explotadores de aeronaves o de agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave.	Aplicar medidas básicas con una nueva inspección aleatoria y mas verificaciones.(Excepción para agentes acreditados)	Someter toda la carga aérea a controles de seguridad o a una simulación plena en vuelo y seguidamente protegerla hasta su carga. A las aeronaves que solamente transportan carga se aplican solamente medidas intermedias.
14	Protección de la carga aérea.	Someter todos los artículos a controles de seguridad del explotador de aeronaves o de los agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y mantener la carga bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarla en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarla.

N°	Componentes de Seguridad	Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas)	Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias)	Roja/Riesgo Alto (medidas altas)
15	Correo	Someter todos los artículos a controles de seguridad del explotador de aeronaves o de agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en al aeronave.	Aplicar medidas básicas con nueva inspección aleatoria y más verificaciones (Excepción para agentes acreditados.)	Inspeccionar todo el correo o someterlo a simulación de vuelo en cámara de compresión y seguidamente protegerlo hasta que se cargue. A las aeronaves que solamente transportan carga se aplican solamente medidas intermedias.
16	Protección del Correo	Proteger el correo de interferencia no autorizada desde el punto donde se aplican controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y mantener el correo bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarlo en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarlo.
17	Artículos para servicios en vuelo y provisiones	Someter todos los artículos a controles de seguridad para impedir la introducción de artículos prohibidos en los artículos para servicios en vuelo a las provisiones que se cargan a bordo de la aeronave, y seguidamente protegerlos hasta que se carguen en la aeronave.	Inspeccionar una proporción razonable de artículos para servicios en vuelo y provisiones y escoltarlos a la aeronave o transportarlos en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida.	Preparar todos los artículos para servicios en vuelo y las provisiones bajo la supervisión de seguridad directa del explotador de aeronaves o inspeccionarlos antes de cargarlos y escoltados hasta la aeronave o enviarlos sellados.
18	Coordinador de seguridad designado	Ningún requisito.	Ningún requisito.	Designar un coordinador de seguridad especial para garantizar que se ha aplicado adecuadamente todas las medidas.

EJEMPLO DE MATRIZ DE GESTION

	COMPONENTES DE LA SEGURIDAD	REQUISITO DEL COMPONENTE	RIESGO ESPECIFICO	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	NIVEL DE IMPACTO	NIVEL DE RIESGO	MITIGACION DEL RIESGO	JUSTIFICACION
1	Límites entre la parte pública y la parte aeronáutica.	Establecer el límite entre la parte pública aeronáutica.	Gestión deficiente de la seguridad en aspectos de coordinación y aplicación.		0		0	
2	Zonas de seguridad restringidas	Dotación suficiente para ejercer las funciones	Ejecución deficiente de las diferentes funciones de seguridad.		0		0	
3	Inspección de los pasajeros (si está centralizada)	PSA actualizado, aprobado y difundido.	No contar con medidas de seguridad locales o aplicar medidas desactualizadas.		0		0	

RESOLUCIÓN A20-21

MANUAL PARA EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS CON DISCAPACIDAD

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 facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo y que la CLAC resolvió incorporar estos temas como una de las Macrotareas de su Plan Estratégico;

CONSIDERANDO que la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”, entre otros temas, considera que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC; y,

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI en su Programa de Trabajo incluyó la elaboración del Manual para el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar como Guía de Orientación el Manual que a continuación se detalla como parte de la política regional AVSEC/FAL. Este documento lo constituyen tres partes, a saber: Manual para el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad, Procedimiento para la inspección de pasajeros con discapacidad y Circular informativa.

PRIMERA PARTE

MANUAL PARA EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS CON DISCAPACIDAD

CAPÍTULO I.

DISPOSICIONES GENERALES

- 1.1 Propósito.
 - a) Implementar las disposiciones del transporte aéreo de pasajeros con discapacidad
- 1.2 Aplicación
 - a) Se aplica a todos los explotadores aéreos
 - b) En el caso de los explotadores de aeronaves de más 100 asientos, se aplica integralmente; para explotadores de aeronaves de más de 30 y hasta 100 asientos, aplica con las excepciones que establezca esta misma norma; y para explotadores de aeronaves de 30 y menos asientos, se aplica en la medida que la configuración de la aeronave lo permita.
 - c) En caso de explotadores aéreos extranjeros, y de acuerdo al Convenio de Chicago, será aceptable para la AAC los procedimientos aprobados por el Estado Explotador.

- d) Esta norma no permite por parte de los explotadores el incumplimiento de las normas legales vigentes sobre derechos de las personas con discapacidad, que establecen disposiciones para la plena integración social de las mismas, y las normas sobre derechos y deberes de los pacientes.

1.3 Generalidades

- a) Deben existir facilidades y procedimientos para el transporte de pasajeros a que se refiere esta norma; y limitaciones o prohibiciones basadas en la seguridad y protección de los ocupantes de las aeronaves.
- b) La AAC, en el ámbito de sus competencias y facultades legales, velará por el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de los deberes, de todos los pasajeros de aeronaves, a fin que las operaciones y servicios aéreos se efectúen y desarrollen con seguridad, esto es, con protección de la vida y salud de todas las personas ocupantes de dichas aeronaves, cualquiera sea su condición, capacidades, limitaciones o necesidades especiales;
- c) Estos pasajeros tienen derecho a requerir aquella asistencia, informada públicamente por el explotador, en forma oral o escrita, al momento de ofertar sus servicios. Este requerimiento, puede hacerse por sí mismas o por intermedio de un acompañante. Conocida la información, la asistencia especial, sólo puede ser rechazada por el propio pasajero, mientras esa decisión no afecte la seguridad de vuelo ni la de los demás pasajeros y tripulantes.
- d) Bajo ninguna circunstancia un explotador podrá en relación a estos pasajeros:
 - (1) Efectuar cualquier discriminación arbitraria en atención a su condición.
 - (2) Imponer cualquier servicio especial, no solicitado por el pasajero, salvo que afecte la seguridad aérea; y
 - (3) Excluir o negar el servicio de transporte aéreo y aquellos relacionados con éste, que estén disponibles para otros pasajeros, excepto cuando específicamente lo establezca esta norma.

1.4 Obligación del explotador en relación a los prestadores de servicio.

El explotador deberá considerar en los contratos con los prestadores externos que le proporcionen servicios a la empresa y/ o a los pasajeros una cláusula que asegure:

- (a) No discriminación por su condición, a un pasajero según las disposiciones incluidas en esta norma; y
- (b) Que los empleados del contratista cumplan estricta y oportunamente con las disposiciones de esta norma.

1.5 Obligación del explotador de informar.

Los explotadores deberán incluir en los documentos que corresponda la información relacionada con las facilidades, servicios y asistencia, que ofrezcan a los pasajeros a los cuales se refiere esta norma, incluyendo los procedimientos que les sean aplicables por su condición. Esta información deberá ser proporcionada desde el momento en que el pasajero manifiesta su intención de viajar.

CAPÍTULO 2

REQUISITOS RELACIONADOS CON LAS FACILIDADES

2.1 Configuración de las aeronaves.

- (a) Las aeronaves de más de treinta (30) asientos de pasajeros, deben tener uno por cada diez (10) asientos que dan al pasillo con apoya brazos abatibles. En la asignación de estos asientos el explotador deberá dar prioridad a los pasajeros a los que se refiere esta norma;
- (b) Las aeronaves con una capacidad de cien (100) o más asientos, deberán tener un espacio habilitado en la cabina para guardar al menos una silla de ruedas plegable autorizada para uso en la aeronave. Además deberán contar a lo menos con un baño provisto de seguro en la

- puerta, botones de llamada accesibles, barras de apoyo, llaves de lavatorio y dispensadores que sean utilizables por pasajeros con necesidad especial, enfermos o con discapacidad;
- (c) Las aeronaves que tengan más de sesenta (60) asientos de pasajeros, que dispongan de un baño, deberán estar equipadas además con una silla de ruedas abordo, autorizada para uso en la aeronave; y
 - (d) Las sillas que se utilicen abordo, independiente del número de asientos, deberán estar debidamente certificadas y aprobadas por la AAC.

2.2 Facilidades aeroportuarias.

Las facilidades aplicables a las instalaciones en los aeródromos para el caso de las personas afectas a esta norma, deben considerar los principios de accesibilidad y diseño universal, además estar en conformidad a la Ley de cada Estado, en las cuales se establezcan las disposiciones para la plena integración social de las personas con impedimento.

CAPÍTULO 3

REQUISITOS DE LOS SERVICIOS A LOS PASAJEROS CON NECESIDADES ESPECIALES, ENFERMOS Y CON DISCAPACIDAD

3.1 Obligaciones y *derechos* de los pasajeros.

Estos pasajeros, tienen las mismas obligaciones y derechos respecto a las demás personas, aunque puedan tener ciertas limitaciones al actuar como usuarios del transporte aéreo.

3.2 Normas *para limitar o denegar extraordinariamente el transporte de personas afectas a esta norma.*

- (a) Un explotador no podrá rehusar de modo arbitrario el transporte a un pasajero afecto a esta norma, en razón de su condición. No obstante, puede existir una limitación para el transporte de un determinado número de pasajeros con necesidad especial, enfermos o con discapacidad, en un vuelo dado y para una aeronave determinada conforme a lo especificado en sus respectivos Manuales de Operaciones aprobado por la AAC;
- (b) El explotador, no podrá exigir como condición para la prestación del servicio de transporte aéreo, que un pasajero con necesidad especial, enfermo o con discapacidad, viaje con un acompañante para su asistencia; excepto si se dan las condiciones establecidas en esta norma;
- (c) El explotador estará obligado a aceptar el número de pasajeros con necesidad especial, enfermas o con discapacidad, conforme a lo especificado en sus respectivos Manuales de Operaciones, aprobado por la AAC;
- (d) La denegación de embarque de un pasajero, hecha con antelación podrá ser planteada por el interesado a la AAC. Si a pesar de ello, persistiere tal denegación por parte del explotador, será obligatorio que esa actuación se justifique y documente en el plazo de cinco (5) días hábiles a la AAC, la que una vez que reciba la información, investigará el caso para establecer si se cumplió con las disposiciones de la presente norma o iniciará un proceso infraccional según corresponda;
- (e) En el caso que se suscite un conflicto respecto al embarque de un pasajero o sus acompañantes, al momento de presentarse al aeropuerto y hasta antes del al embarque, podrán exponer su caso ante el empleado habilitado por el explotador (EHE), el cual deberá ser un médico cirujano con conocimientos generales de medicina aeronáutica y discapacidad, dependiente del mismo explotador y cuya designación estará en conocimiento de la AAC. Para evitar dicha situación, los pasajeros deberían intentar exponer su caso ante la empresa con la mayor antelación posible, a partir del momento en que manifiesten su intención de viajar.
- (f) Cuando un explotador limite o deniegue el transporte de cualquier pasajero, debido a una razón relacionada con su necesidad especial, enfermedad o discapacidad, deberá fundamentar oficialmente al interesado y a la AAC, dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores al hecho, las razones en que basó su decisión, incluyendo los fundamentos del porque el transporte de esa persona afecta la seguridad del vuelo. Una vez que reciba la información la

AAC, investigará el caso para establecer si se cumplió con las disposiciones de la presente norma e iniciará un proceso infraccional si corresponde.

- 3.3 Condicionamiento, limitación o prohibición de transporte aéreo de pasajeros.
Corresponderá por razones de seguridad aérea de todos los ocupantes de las aeronaves, sólo en forma excepcional en las condiciones que se señalan:
- (a) Transporte de enfermos portadores de patologías de riesgo infectológico en aeronaves de transporte: se prohíbe el transporte de enfermos infecto-contagiosos activos, que sean foco y fuente de contagio para los demás pasajeros o la tripulación, aunque estén bajo tratamiento. Para embarcar un enfermo infecto-contagioso, se exigirá un Certificado Médico del profesional tratante, donde fundadamente y bajo su responsabilidad médico legal, se asegure la inexistencia de riesgo de contagio para los demás ocupantes de la aeronave. Con todo, esta certificación médica no tendrá efecto cuando el Ministerio de Salud haya normado o impartido instrucciones expresas respecto a enfermedades transmisibles en la cabina de las aeronaves, que incluyan disposiciones de aplicación inmediata previa o posterior al embarque y desembarque.
 - (b) Transporte de enfermos portadores de patologías severas de salud mental en aeronaves de transporte: los pasajeros con discapacidad psíquica y mental por trastornos mentales orgánicos severos o por trastornos funcionales psicóticos, podrán viajar sólo si están estables y se prevé que permanecerán estables durante el vuelo, si su farmacoterapia está ajustada para el viaje aéreo y si se cuenta con Certificación Médica otorgada por su Psiquiatra o Neurólogo tratante responsable, donde conste su estabilidad y compensación en el medio interno de una cabina de aeronave ; en tal certificación deberá informarse si la persona cuenta con autonomía para viajar sólo, o con un Pasajero Acompañante, o con asistencia por personal de salud especializado. El Certificado Médico, en estos casos, deberá estar actualizado en su apreciación y expedirse con una antelación no mayor de siete días previo al vuelo.
 - (c) Pasajeros con discapacidad intelectual o cognoscitiva: sin perjuicio de lo estipulado en esta norma, la mera discapacidad intelectual o cognoscitiva, no será motivo de medida especial ni exigencia por parte del explotador.
 - (d) Pasajeros de riesgo por trastornos francos de conducta: se prohíbe el transporte de personas que tengan conductas perturbadoras o agresivas y que manifiesten tal agresividad patológica de hecho; aquellas que se comporten con impulsividad extrema, sea que se expresen con manifestaciones paranoides u otras; los pasajeros francamente disruptivos o aquellos que estén bajo el efecto o la influencia de drogas psicoactivas incluyendo la embriaguez, o bajo el efecto de fármacos psicotrópicos no indicados por el médico tratante; y aquellos que manifiesten auto agresión.
 - (e) Enfermos con alta probabilidad de fallecer en vuelo: se prohíbe el transporte de personas gravemente enfermas u orgánicamente descompensadas, agónicas o con alto riesgo de fallecer en vuelo, según exprese el Certificado Médico de carácter obligatorio que el explotador debe exigir al médico tratante o autoridad de salud local, responsable.
 - (f) Enfermos con alta probabilidad de evento grave en vuelo.
 - (1) El explotador podrá condicionar la aceptación del transporte de un pasajero orgánicamente enfermo, si su cuadro puede implicar el riesgo de evento grave en vuelo, habida consideración de la inexistencia de una cadena de sobrevida dentro de las aeronaves, haciendo exigible un informe de Evaluación Médica reciente, que contenga, cuidados al abordar y al descender de la aeronave, riesgo en el vuelo, y medidas factibles de efectuar durante el transporte aéreo, si se produjese tal evento grave; y
 - (2) En los casos antes mencionados, cuando se informare una patología significativa previa al vuelo, primará en la aceptación el criterio de un médico con conocimientos generales de medicina de aviación dependiente del mismo explotador y cuya designación estará en conocimiento de la autoridad aeronáutica, salvo que el médico

tratante viaje con el enfermo para asistirlo y asuma total responsabilidad médico legal, siempre que no se ponga en riesgo la seguridad de la persona enferma, así como la de los demás ocupantes de la aeronave; dicha actuación no eximirá al médico tratante de entregar el informe de Evaluación Médica al explotador.

3.4 Requisito *de aviso anticipado*.

- (a) El explotador no puede exigir a un pasajero afecto a esta norma proporcionar aviso anticipado de su intención de viajar, o de su condición de discapacidad para recibir el transporte solicitado, o los servicios y acomodaciones requeridos por esta norma, con excepción que requiera recibir cualquiera de los siguientes servicios, equipamiento o acomodaciones, lo cual deberá ser solicitado al explotador, con al menos 48 horas de anticipación al vuelo:
- (1) Oxígeno médico para uso a bordo de la aeronave, si este servicio está disponible en el vuelo;
 - (2) El transporte de una incubadora, si este servicio está disponible en el vuelo;
 - (3) Acomodación para un pasajero que necesita viajar en una camilla por razones de reposo, dificultad para incorporarse o pérdida simple de autonomía, si este servicio está disponible en el avión;
 - (4) El transporte de una silla de ruedas eléctrica personal, en un vuelo que está programado para ser hecho en una aeronave de una capacidad de 60 asientos o menos;
 - (5) Facilidades para el traslado de la batería para silla de ruedas eléctrica personal (material peligroso) u otros dispositivos de asistencia de algún riesgo; y
 - (6) Acomodaciones para un grupo de personas con discapacidad, que hacen reservaciones para viajar en conjunto.

3.5 Normas sobre *acompañante para viajar con un pasajero con necesidad especial, enfermo o con discapacidad*.

- (a) Excepcionalmente, el explotador, podrá exigir que un pasajero afecto a esta norma, viaje acompañado, solamente si:
- (1) Requiere de camilla o incubadora;
 - (2) Tiene una discapacidad severa, manifiesta, que le signifique incapacidad para comprender o responder adecuadamente a las instrucciones de seguridad impartidas por el personal del explotador, o que por su naturaleza afecte la seguridad de los demás pasajeros, de la tripulación o del vuelo;
 - (2) Tiene una discapacidad con movilidad reducida tan severa, que sea incapaz de asistirse a sí misma en caso de emergencia de la aeronave, o atender a sus necesidades fisiológicas, o inmovilizarla al grado de ser pasiva para su traslado;
 - (3) Determinada la necesidad que el pasajero requiera viajar con un acompañante, el explotador debe asignar a este un asiento contiguo al pasajero; y
 - (5) Para el empleo de perros de asistencia, estos deberán estar obligatoriamente identificados, mediante el distintivo de carácter oficial que determine cada Estado correspondiendo a quien se sirva de él, adoptar las medidas necesarias para asegurar una sana convivencia y evitar disturbios o molestias a los demás ocupantes de las aeronaves. Antes de embarcar en las aeronaves, los perros de asistencia no podrán presentar signos de enfermedad, agresividad y, en general, constituir un evidente riesgo para los demás pasajeros, tripulantes y demás usuarios. En la aeronave, el perro aunque sano, debe viajar con bozal puesto y con elementos suficientes para sus necesidades fisiológicas. El explotador podrá exigir a los pasajeros que viajen con un perro de asistencia, la acreditación de cumplimiento con los requisitos sanitarios correspondientes a cada Estado. (b) El pasajero afecto a esta norma o su acompañante según corresponda, deberá informar al momento de presentarse al mesón de embarque, que viajará acompañado, para los efectos de asignación de asientos.

3.6 Asignación de *asientos*.

- (a) Los explotadores deben identificar en sus Manuales de Operación los asientos que por razones de seguridad aérea no pueden ocupar los pasajeros afecto a esta norma, según confinamiento del asiento o su ubicación en las filas correspondientes a las salidas de emergencia, de acuerdo a lo que corresponda a cada tipo de aeronave o a la configuración interior de la cabina;
- (b) Los pasajeros que viajen con un perro de asistencia acreditado, deben informar este hecho al explotador, en el momento de efectuar la reserva o a lo menos con veinticuatro (24) horas de antelación al vuelo, con el objeto de asignarles una ubicación que le permita ser acompañado de dicho guía.

3.7 Provisión de *servicios y equipamiento*.

Los explotadores deben proporcionar a los pasajeros afectos esta norma los siguientes servicios y equipamientos:

- (a) Asistencia para embarcar y desembarcar a través de puentes de acceso nivelados o salones de pasajeros accesibles, donde estos medios estén disponibles y no deben dejarse pasajeros desatendidos o abandonados en una silla de ruedas u otro dispositivo, en los cuales el pasajero no goza de movilidad independiente.
- (b) Los servicios de asistencia para movilizarlo hacia y desde los asientos, como parte del proceso de embarque y desembarque a que se refiere esta sección.
- (c) Todo apoyo, asistencia o facilidad que otorguen en tierra o en vuelo a los pasajeros afectos a esta norma, se deberá hacer de acuerdo a las siguientes consideraciones:
 - (1) Los pasajeros que oculten o no declaren su condición de tales y no lo informen al explotador al momento del embarque, no pueden exigir posteriormente medidas o facilidades especiales, correspondiéndole a éste adoptar sólo las medidas que correspondan para la seguridad de todos los pasajeros y tripulantes; y
 - (2) A bordo y durante el vuelo, se le debe permitir al pasajero, utilizar los medios propios de ayuda para facilitar sus necesidades y desplazamientos, siempre que el funcionamiento o utilización de ellos no interfiera o produzca alteraciones a los equipos de a bordo o afecten la seguridad de vuelo y de los demás pasajeros.

3.8 Asistencia en *el embarque en aeronaves*.

- (a) Los explotadores, los responsables de las facilidades aeroportuarias o quien determine la AAC de cada Estado, podrán proporcionar facilidades de embarque utilizando elevadores mecánicos, rampas u otro dispositivo adecuado; y
- (b) Los explotadores, los responsables de las facilidades aeroportuarias o quien determine la AAC de cada Estado, podrán proporcionar asistencia en el embarque cuando los elevadores mecánicos, rampas u otros dispositivos disponibles en el aeródromo, utilizados para estos efectos, se encuentren fuera de funcionamiento.

3.9 Almacenaje del equipaje de asistencia de pasajeros con necesidad especial, enfermos o con discapacidad.

- (a) El almacenaje de sillas de ruedas y otros equipos de asistencia en la cabina de pasajeros debe efectuarse en compartimentos de equipaje adecuados y, en caso que ello no sea posible, en el compartimiento de carga del avión;
- (b) Los explotadores deberán permitir guardar a bordo de la aeronave bastones y otros dispositivos de asistencia en las proximidades de sus asientos; y
- (c) El explotador no podrá condicionar o impedir el ingreso a bordo de un pasajero con elementos protésicos implantados o incorporados, así como las ortesis adaptadas o modeladas para complementar o suplir alguna limitación anatómica o funcional. Sin perjuicio de ello, se debe cumplir con las normas y procedimientos de seguridad que compete fiscalizar a la AAC.

3.10 Ejercicio del derecho de información de los pasajeros. las disposiciones de esta norma:

- (a) Características de la aeronave;
- (b) Facilidades que otorga la empresa; y exigencias específicas que se requieran;
- (c) Los medios de embarque y desembarque; asistencia en las conexiones;
- (d) Facilidades aeroportuarias disponibles; y

Los pasajeros con necesidades especiales, enfermos o con discapacidad tienen derecho a que el explotador les informe sobre todos los aspectos del viaje que requiera conocer, según contienen

- (e) Derechos del pasajero.

3.11 Facilidades para personas que tengan un impedimento sensorial o de lenguaje, o un impedimento psíquico-mental o intelectual-cognoscitivo.

- (a) Los pasajeros afectos a esta norma que tengan un impedimento sensorial o de lenguaje, tienen derecho a solicitar, antes de iniciar el vuelo, que se le comuniquen personalmente las instrucciones de seguridad y procedimientos de evacuación de una forma accesible a su persona, según sea su limitación;
- (b) En el caso de pasajeros con impedimento visual, las instrucciones se deberán entregar verbalmente mediante una explicación personalizada;
- (c) En el caso de pasajeros que tengan impedimento sensorial consistente en sordomudez funcional, impedimento combinado de visión y oído, impedimento combinado de visión y lenguaje, u otras variantes, el explotador, deberá usar todos los medios a su alcance para proporcionar y comprobar que dichas personas han recibido y comprendido las instrucciones de seguridad, proporcionando cuando sea necesario las explicaciones adicionales pertinentes a aquellos que deban viajar con un acompañante; y
- (d) En el caso de pasajeros que tengan impedimento psíquico-mental o intelectual-cognoscitivo, el explotador, no deberá prejuzgar la falta de comprensión de las instrucciones de seguridad, solo deberá preocuparse de impartirlas del mismo modo que a los demás pasajeros, pasando posteriormente a cotejar su apropiada comprensión para reforzar los aspectos que se requieran, proporcionando cuando sea necesario las explicaciones adicionales pertinentes a aquellos que deban viajar con un acompañante.

3.12 Revisión de seguridad de los pasajeros con necesidades especiales, enfermos o con discapacidad, su equipaje y sus elementos de ayuda o asistencia.

Los registros de seguridad de los pasajeros afectos a esta norma, deberán ser efectuados respetando en todo momento la dignidad de las personas. y la reglamentación que cada Estado establezca en relación con AVSEC

3.13 Obligaciones Generales de los explotadores respecto a los pasajeros con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad.

Toda asistencia o facilidad que el explotador otorgue antes, durante o con posterioridad al vuelo, a los pasajeros con necesidad especial, enfermas o con discapacidad, declaradas o no declaradas o inaparentes, se deberán hacer, en tierra y en el aire según lo ofrecido e informado públicamente por el explotador, al manifestarse la intención de viajar o al efectuarse el primer contacto con el usuario; y en ningún caso pueden afectar la seguridad de vuelo ni la seguridad de los demás pasajeros o de la tripulación.

3.14 Disposiciones generales.

- (a) Los explotadores que operen aeronaves que, tanto estructuralmente como en su configuración interior no incorporen el espacio para otorgar facilidades y servicios a las personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad, dada su baja complejidad (restricción de pasillos, baños y otros), u operen en aeródromos que carezcan de las facilidades para embarque y desembarque de los pasajeros ya señalados, o cuando los recursos físicos de que

disponga el Sistema Aeronáutico en general no permitan satisfacer la totalidad de las normas, deberán adecuar las facilidades y servicios a sus mejores prácticas y posibilidades, e incorporar los acápites correspondientes a los manuales de la empresa, para conocimiento, aprobación y la fiscalización de la AAC.

- (b) Esta norma deberá readecuarse y armonizarse, con las disposiciones que sean aplicables a la aeronáutica civil, y que estén consideradas de conformidad a la Ley de cada Estado que establezca disposiciones para la plena integración social para personas con discapacidad; sobre los derechos y deberes de los pacientes; y sobre seguridad aérea.

CAPÍTULO 4 DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

4.1 Instrucción.

- (a) Los explotadores, deberán elaborar y desarrollar un programa de instrucción y entrenamiento, para los tripulantes y el personal de tierra relacionado con atención de pasajeros, en los cuales se incluya la capacidad para reconocer las situaciones que afectan a las personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad, respecto a las aeronaves y el vuelo.
- (b) El personal auxiliar de cabina deberá ser capaz de reconocer y entregar asistencia y apoyo a estos usuarios, tanto en operaciones normales como en situaciones de emergencia. Todos los procedimientos para entregar este tipo de asistencia y apoyo a las personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad deberán estar incorporados a los respectivos Manuales de la empresa.
- (c) Asimismo, el personal de los explotadores que reciba los implementos de ayuda para movilizarse que las personas con discapacidades entreguen al momento del embarque, deberán identificarlo como equipaje facturado y con prioridad, de tal forma que sean los primeros en ser entregados al llegar al destino del discapacitado.
- (d) Los explotadores deberán entrenar a todo su personal que tenga relación con el público que viaja, de acuerdo a las funciones que desempeña cada empleado, considerando como mínimo lo siguiente:
 - (1) Los requisitos establecidos en esta norma relacionada con la provisión de transporte aéreo a personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad;
 - (2) Los procedimientos del explotador relacionados con esta norma, relativos a la provisión de transporte aéreo a personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad, incluyendo la operación apropiada y segura de cualquier equipo utilizado para acomodar o ayudar a estas personas (incluidos los perros de asistencia).
 - (3) El explotador también instruirá a sus empleados respecto a los cuidados y respuestas adecuadas a las personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad, considerando entre ellas a las personas con discapacidades físicas, sensoriales, mentales o emocionales e incluyendo aspectos de cómo distinguir las diferentes capacidades de las personas discapacitadas.

4.2 Mecanismo de resolución de reclamos.

- (a) Cada explotador, deberá establecer e implementar un mecanismo de solución de reclamos y difundirlo al pasajero, de manera independiente a las que el Estado pueda haber establecido para el usuario del transporte aéreo o a aquellas que existan en un Estado para la protección al consumidor..
- (b) El explotador deberá disponer lo necesario para atender en forma personal o vía telefónica, a cualquier pasajero que reclame sobre supuestas infracciones a las disposiciones de esta norma.
- (c) Cada persona encargada de recibir reclamos deberá contar con la autoridad suficiente para adoptar soluciones en representación del explotador.

- (d) El explotador deberá dar respuesta por escrito a un reclamo en que se presente en relación al no cumplimiento de las disposiciones de esta norma, dentro de treinta (30) días de haber recibido el reclamo, considerando una copia a la AAC.

SEGUNDA PARTE

PROCEDIMIENTO PARA INSPECCION DE PASAJERO CON DISCAPACIDAD

I. PROPOSITO

Establecer procedimientos para el control e inspección de pasajeros con discapacidad, los que se aplicarán en los aeródromos administrados por una AAC, para proporcionar el máximo nivel de seguridad y atención al cliente a todos los que pasan por los puestos de control de dicha instalaciones. Dichos procedimientos se centran en asegurar que todos los pasajeros, independientemente de su situación y necesidades personales, sean tratados con igualdad y con la dignidad, el respeto y la cortesía que se merecen. Aunque cada persona y objeto deben ser inspeccionados antes de entrar en cada zona de embarque restringida, lo más importante es la manera en que se lleva a cabo dicha inspección.

Con el fin de lograr ese objetivo, la CAA ha establecido el siguiente procedimiento para la inspección de personas con discapacidades y sus equipos, medios auxiliares de movilidad y dispositivos asociados. Este procedimiento cubre todas las categorías de discapacidades (motoras, auditivas, visuales y ocultas).

II.- ANTECEDENTES

- a) “Norma para el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad”.
- b) otros

III.- MATERIA

CAPÍTULO 1

INSPECCION DE PASAJEROS CON DISCAPACIDAD

1.1. Con discapacidad

1.1.1 En los Puestos Control de Seguridad (PCS) de los aeropuertos, estará previsto la revisión separada o privada para las personas con discapacidad.

1.1.2 Cuando el pasajero use ayudas técnicas y no tenga dificultades para desplazarse sin estas, el personal de seguridad aeroportuaria aplicará el procedimiento de inspección normal a su persona, equipaje de mano y ayudas técnicas, mediante el empleo de los equipos inspección de seguridad.

1.1.3 En el caso de requerir para su desplazamiento las ayudas técnicas, el personal de seguridad aeroportuaria facilitará su ingreso a zona estéril a través de la puerta de servicio del PCS, y lo dirigirá a la sala de revisión separada, fuera de la vista de otros pasajeros, donde será sometido a revisión por medio del detector manual, por un funcionario del mismo sexo, con presencia de un tercero de ser factible; inspeccionándose previamente ante su presencia, su equipaje de mano por equipo de rayos X.

1.1.4 El personal de seguridad aeroportuaria inspeccionará todas las ayudas técnicas, tales como bastones de paseo, muletas de codera integral, muletas de codo, otros elementos utilizados para salvar las barreras de movilidad, como también las piezas o herramientas necesarias para el mantenimiento, reparación o reemplazo de piezas de prótesis ortopédicas; las que no serán tratadas como retenidos, permitiéndose el embarque de estos elementos.

1.1.5 Los explotadores aéreos deberán permitir guardar a bordo de la aeronave bastones y otros dispositivos calificados como ayudas técnicas en las proximidades de los asientos de estos pasajeros y no se podrá condicionar o impedir el ingreso a bordo de un pasajero con elementos protésicos implantados o incorporados, así como las prótesis adaptadas o modeladas para complementar o suplir alguna limitación anatómica o funcional; sin perjuicio de ello, se debe cumplir con las normas y procedimientos de seguridad establecidos por la autoridad aeronáutica.

1.1.6 Los controles e inspecciones de seguridad de estos pasajeros, deberán ser efectuados respetando en todo momento la dignidad de las personas y su condición en particular.

1.2. Medicamentos recetados líquidos y otros líquidos requeridos para las personas con discapacidad

1.2.1. En los Puestos Control de Seguridad (PCS) de los aeropuertos, se permiten los medicamentos recetados líquidos y otros líquidos que necesiten las personas con discapacidades y problemas de salud. Esto incluye:

- Todos los medicamentos recetados y de venta libre (líquidos, geles y aerosoles) incluyendo la vaselina, las gotas para los ojos y la solución salina para fines médicos;
- Líquidos, incluyendo agua, jugo o alimentos líquidos o geles para los pasajeros que tengan alguna discapacidad o problema de salud;
- Líquidos de mantenimiento vital y subsistencia, tales como la médula ósea, los productos sanguíneos y órganos para trasplante;
- Productos que se utilizan para aumentar el cuerpo por razones médicas o estéticas tales como productos para mastectomía, senos protésicos, los sostenes o depósitos que contienen gel, solución salina u otros líquidos; y
- Los productos congelados están permitidos siempre y cuando estén completamente congelados cuando se les presente para su inspección. Si los productos congelados están parcialmente descongelados, derretidos o tienen algo de líquido en el fondo del envase, tienen que cumplir con los requisitos del Estado de la AAC.

1.2.2. Si los medicamentos líquidos vienen en volúmenes superiores a 100 ml cada uno, estos deben declararse en el Puesto de Control de Seguridad. La declaración puede hacerse de forma verbal o por escrito, y podrá ser hecha por el acompañante, cuidador, intérprete o pariente de una persona.

1.2.3. Los medicamentos líquidos y otros líquidos declarados para discapacidades y problemas de salud, deben mantenerse separados de todas las demás pertenencias sometidas a inspección con rayos X.

1.3. Elementos y artículos relacionados con las personas con discapacidad

1.3.1. Los artículos relacionados con discapacidades que se permiten pasar a través del puesto de control de seguridad incluyen:

<ul style="list-style-type: none"> • Sillas de ruedas • Escúteres • Muletas • Bastones • Andadores • Prótesis • Yesos • Aparatos ortopédicos • Aparatos de apoyo • Animales de servicio • Monitores de apnea para bebés • Zapatos ortopédicos • Dispositivos médicos exteriores • Equipos de asistencia o adaptación • Dispositivos de aumento 	<ul style="list-style-type: none"> • Audífonos • Implantes cocleares • Herramientas para armar y desarmar sillas de ruedas • Oxígeno complementario personal • Concentradores de oxígeno portátiles de CO2 • Herramientas para prótesis • Medicamentos y suministros relacionados • Dispositivos para tomar notas en braille • Pizarra y estilógrafo 	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los medicamentos, equipos y suministros relacionados con la diabetes • Cualquier otro equipo y suministro relacionado con la discapacidad • Dispositivos de presión positiva continua en las vías respiratorias (CPAP) y respiradores • Suministros de ostomía
---	---	---

1.4. Con marcapasos

1.4.1. El personal de seguridad aeroportuaria cuando conozca la presencia de un pasajero en esta condición, deberá requerir en lo posible, la presentación de una identificación, certificado o pulsera de identificación médica que avale el uso de marcapasos.

1.4.2. En este caso, se podrá aplicar la revisión separada o privada, facilitando su ingreso a zona estéril a través de la puerta de servicio, y lo dirigirá a la sala de revisión separada, fuera de la vista de otros pasajeros, donde será sometido a registro (cacheo personal) por un funcionario del mismo sexo, con presencia de un tercero de ser factible; y su equipaje de mano previamente ante su presencia, será inspeccionado por medio de equipo rayos X.

1.5. Embarazadas

1.5.1 El personal de seguridad aeroportuaria ante la preocupación o solicitud especial de revisión presentada por una pasajera en estado de embarazo, se le facilitará su ingreso a zona estéril a través de la puerta de servicio, y se le dirigirá a la sala de revisión separada, donde será sometida a registro (cacheo personal) por una funcionaria; y su equipaje de mano ante su presencia, será inspeccionado por medio de rayos X.

1.6. Con Síndrome de Down

1.6.1. Las personas con Síndrome de Down que viajan con un adulto responsable como acompañante, no requerirán de ninguna exigencia o atención especial para su ingreso a la sala de embarque.

1.6.2. Ante la presentación en el Puesto Control de Seguridad de pasajeros que viajen solo, el personal de seguridad aeroportuaria dará las facilidades que se entregan a los menores “UM” en caso de ser requerido por un funcionario del operador aéreo a cargo de su transporte.

1.6.3. El personal de seguridad aeroportuaria adoptará para estas personas y su equipaje de mano, los procedimientos de inspección normales en el Puesto Control de Seguridad establecidos para los pasajeros; pero respetando en todo momento la dignidad de las personas.

1.5 En silla de rueda

1.5.1. El personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto Control de Seguridad, facilitará el ingreso del pasajero en sillas de ruedas a través de la puerta de servicio, y lo dirigirá a la sala de revisión separada, fuera de la vista de otros pasajeros, donde será sometido a registro (cacheo personal) por un funcionario del mismo sexo, atendiendo las limitaciones del caso, y respetando en todo momento su dignidad, con presencia de un tercero de ser factible.

1.5.2. Su equipaje de mano será previamente inspeccionado, por medio de equipo de rayos X, con la presencia del pasajero

1.6. En camilla

1.6.1. Los operadores aéreos deben notificar a la autoridad aeroportuaria, oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), o supervisor del área de movimiento con al menos una (1) hora de antelación, la salida o arribo de un pasajero en camilla, con el propósito de coordinar con otros organismos gubernamentales, la aplicación de las medidas de control y seguridad, según corresponda.

1.6.2. En estos casos, se adoptarán las siguientes medidas específicas :

- a) La ambulancia que concurra a dejar o retirar a un pasajero al aeropuerto, se presentará al Puesto Control de Acceso determinado por la Autoridad Aeroportuaria, donde cumplirá con los procedimientos de control y revisión de seguridad que adoptará el personal de seguridad aeroportuaria, consistente en la revisión del vehículo y verificación de identidad de su conductor, acompañantes (médico / paramédico).
- b) Se autorizará el ingreso de la ambulancia, adoptándose las disposiciones de seguridad aplicables a los vehículos externos y se orientará a su conductor sobre la circulación en la plataforma; asignándosele un vehículo "Follow – me" que la recogerá en el Puesto Control de Acceso y guiará hasta la posición donde estacionará la aeronave.
- c) En los casos de vuelos internacionales arribados, un empleado del operador aéreo deberá efectuar los trámites pertinentes de ingreso al país del pasajero y su equipaje, ante los organismos gubernamentales, y documentado por medio de un formulario con las firmas y timbres correspondientes (Se adjunta Anexo "A", como ejemplo), y presentado al personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto Control de Seguridad, a la salida de la ambulancia, quien verificará los datos consignados.
- d) En los vuelos internacionales de salida, el despachador de vuelo, deberá presentar en forma anticipada al personal de seguridad aeroportuaria, el formulario respectivo para autorizar el ingreso de la ambulancia a la plataforma.

- e) Para vuelos nacionales de salida o arribo, el formulario aludido, sólo requerirá la constancia de autorización de la autoridad aeroportuaria.
- f) Los pasajeros nacionales e internacionales de salida y sus equipajes de mano, serán sometidos a registro por personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto Control de Acceso para prevenir el porte de elementos que pueden poner en riesgo la seguridad del vuelo; y el despachador del operador aéreo debe gestionar la presentación con la debida anticipación al personal de seguridad aeroportuaria del equipaje facturado para ser sometido a inspección por equipos de rayos x, depositándolo en la bodega de la aeronave

1.7. Menores de edad y acompañantes

1.7.1. Se entenderá como pasajero “UM”, Menor no acompañado, a los menores de 14 años que viajen solos.

1.7.1.1. Realizado el proceso de presentación del menor en el counter, e identificados sus padres o tutores, el empleado responsable del operador completará con la totalidad de los datos y firma, el un formulario llamado “Solicitud Ingreso de Acompañantes de UM” (Se adjunta como ejemplo en Anexo “B”).

1.7.1.2. Personal de seguridad aeroportuaria autorizará exclusivamente el ingreso a la sala de embarque a un (01) acompañante del UM.

1.7.1.3. Personal del operador aéreo acompañará al menor y acompañante hacia el Puesto de control migratorio y/o de seguridad, según corresponda, para coordinar su ingreso a la zona estéril.

1.7.1.4. Presentada la solicitud en el Puesto Control de Seguridad, el personal de seguridad aeroportuaria verificará que los datos requeridos estén completos, y comprobará la identificación del acompañante mediante la presentación de su documento de identidad; formulario que será manteniendo en archivo en el PCS.

1.7.2. Se le facilitará al acompañante una “Credencial de Visita” que se consignará en la solicitud presentada, a contra entrega de su cédula de identidad, quedando transitoriamente retenida en el Puesto Control de Seguridad.

1.7.3. El “UM” y su equipaje de mano, será sometido a inspección en el Puesto Control de Seguridad acorde a los procedimientos de inspección establecidos; como también su acompañante, quien deben portar la credencial de visita a la vista.

1.7.4. La persona autorizada deberá permanecer exclusivamente en la sala de embarque, quedando prohibido acompañar al menor hasta la aeronave, siendo de responsabilidad del personal del operador aéreo, acompañarlo desde la puerta de embarque hasta el avión.

1.7.4.1. El acompañante del “UM” podrá permanecer en la sala de embarque hasta el despegue del avión, dirigiéndose posteriormente al Puesto Control de Seguridad para hacer devolución de la credencial facilitada, recuperar su documento de identidad, y hacer abandono de la parte aeronáutica.

1.7.4.2. En el aeropuerto de destino final, personal del operador aéreo acompañará al menor “UM” desde la aeronave hasta la sala de llegada, siendo responsable de coordinar anticipadamente con la

Autoridad Aeroportuaria la autorización de ingreso a la sala de desembarque del familiar o tutor nominado para el retiro del menor.

1.8. Otros pasajeros especiales

1.8.1. En los casos de pasajeros de la tercera edad, y otros que ameriten la justificación de ser acompañado en su desplazamiento y atención en la sala de embarque, se darán las facilidades pertinentes de manera análoga a lo establecido en el requisito 1.7 precedente.

CAPÍTULO 2

ANIMALES DE ASISTENCIA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

2.1. El uso de animales (perros o monos) de asistencia, de señal o de servicio por parte de las personas con discapacidad, está regulado por cada Estado

2.2. El acceso y circulación de los animales de asistencia por parte de las personas con discapacidad está normalmente regulado por una Ley en Cada Estado y algún Reglamento asociado.

2.3. En la aeronave, los animales de asistencia aunque estén sano, deben viajar en todo momento controlado y con elementos suficientes para sus necesidades fisiológicas.

2.4. El operador aéreo podrá solicitar a los pasajeros que viajen con un animal de asistencia, la acreditación otorgada por documento de la autoridad sanitaria sobre la salud de dicho animal.

CAPÍTULO 3

VIGILANCIA

3.1. En conformidad a la responsabilidad que la Ley de cada Estado le asigna a la AAC , esta deberá efectuar las inspecciones que le permitan controlar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente procedimiento.

ANEXO “A”

**SOLICITUD INGRESO DE AMBULANCIA
A LA PARTE AERONAUTICA**

AEROPUERTO	
FECHA	
COMPANIA AEREA	

Tipo de Vuelo	Nacional		Internacional	
Vuelo N°				
Hora de arribo		Hora de salida		
Puente embarque		Posición remota		
N° patente de la ambulancia				
Procedencia (Hospital)				
Nombre del pasajero				
N° Cédula Identidad / Pasaporte				
Nombre del conductor				
N° Cédula de Identidad				
Nombre del 1er. acompañante				
N° Cédula Identidad				
Nombre del 2do. acompañante				
N° Cédula Identidad				

CONSTANCIA DE AUTORIZACION DE LOS ORGANISMOS GUBERNAMENTALES

POLICIA INTERNACIONAL	ADUANA	S.A.G.
Nombre del funcionario	Nombre del funcionario	Nombre del funcionario
Fecha	Fecha	Fecha
Firma y timbre	Firma y timbre	Firma y timbre

SERVICIO AVSEC
Nombre del funcionario :
Fecha
Firma y timbre

ANEXO “B”

**SOLICITUD INGRESO DE ACOMPAÑANTE “UM”
 A LA SALA DE EMBARQUE Y/O DESEMBARQUE**

AEROPUERTO			
FECHA			
COMPAÑÍA AEREA			
TIPO DE VUELO	Nacional		Internacional
DESTINO DEL “UM”			

Nombre del “UM”	Nombre acompañante	Nº Cédula Identidad del acompañante	Nº TICA Facilitada	Nombre del familiar que retira al “UM” en Aeródromo de destino.

Nombre del Supervisor de la Empresa Aérea	Nombre del Funcionario AVSEC que autoriza
Nº TICA :	Nº TICA :
Firma del solicitante	Firma

TERCERA PARTE

CIRCULAR INFORMATIVA

CAPÍTULO 1

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

1.1 Uno de los principales objetivos de la AAC es proporcionar el máximo nivel de seguridad y atención a todos los pasajeros que pasan por los puestos de control. Los procedimientos y políticas actuales se centran en asegurar que todos los pasajeros, independientemente de su situación y necesidades personales, sean tratados con igualdad y con la dignidad, el respeto y la cortesía que se merecen. Aunque cada persona y objeto deben ser inspeccionados antes de entrar en cada zona de embarque restringida, lo más importante es la manera en que se lleva a cabo la inspección.

1.2 Con el propósito de lograr dicho objetivo, esta CAA ha establecido un programa para la inspección de personas con discapacidades, sus equipos, medios auxiliares de movilidad y dispositivos asociados. Dicho programa cubre todas las categorías de discapacidades (motoras, auditivas, visuales y ocultas).

1.3 Se deja establecido además que aún se permiten los medicamentos recetados líquidos y otros líquidos que necesiten las personas con discapacidades y problemas de salud. Esto incluye:

- Todos los medicamentos recetados y de venta libre (líquidos, geles y aerosoles) incluyendo la vaselina, las gotas para los ojos y la solución salina para fines médicos;
- Líquidos, incluyendo agua, jugo o alimentos líquidos o geles para los pasajeros que tengan alguna discapacidad o problema de salud;
- Líquidos de mantenimiento vital y subsistencia, tales como la médula ósea, los productos sanguíneos y órganos para trasplante;
- Productos que se utilizan para aumentar el cuerpo por razones médicas o estéticas tales como productos para mastectomía, senos protésicos, los sostenes o depósitos que contienen gel, solución salina u otros líquidos; y
- Los productos congelados están permitidos siempre y cuando estén completamente congelados cuando se les presente para su inspección. Si los productos congelados están parcialmente descongelados, derretidos o tienen algo de líquido en el fondo del envase, tienen que cumplir con los requisitos de 3-1-1.

1.4 Sin embargo, en relación con el punto anterior, si los medicamentos líquidos vienen en volúmenes superiores a 100 ml (3.4 oz) cada uno, no se pueden colocar en la bolsa de tamaño de un litro y deben declararse al Oficial de Seguridad de Transporte de la AAC. La declaración puede hacerse verbalmente o por escrito, y la puede hacer el acompañante, cuidador, intérprete o pariente de una persona.

1.5 Los medicamentos líquidos y otros líquidos declarados para discapacidades y problemas de salud deben mantenerse separados de todas las demás pertenencias sometidas a inspección con rayos X.

1.6 Los artículos relacionados con discapacidades que se permiten pasar a través del puesto de control de seguridad incluyen:

<ul style="list-style-type: none"> • Sillas de ruedas • Escúteres • Muletas • Bastones • Andadores • Prótesis • Yesos • Aparatos ortopédicos • Aparatos de apoyo • Animales de servicio • Monitores de apnea para bebés • Zapatos ortopédicos • Dispositivos médicos exteriores • Equipos de asistencia o adaptación • Dispositivos de aumento 	<ul style="list-style-type: none"> • Audífonos • Implantes cocleares • Herramientas para armar y desarmar sillas de ruedas • Oxígeno complementario personal • Concentradores de oxígeno portátiles de CO2 • Herramientas para prótesis • Medicamentos y suministros relacionados • Dispositivos para tomar notas en braille • Pizarra y estilógrafo 	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los medicamentos, equipos y suministros relacionados con la diabetes • Cualquier otro equipo y suministro relacionado con la discapacidad • Dispositivos de presión positiva continua en las vías respiratorias (CPAP) y respiradores • Suministros de ostomía
---	---	---

CAPÍTULO 2

Discapacidades motoras

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

- No dude en pedirle a un agente de seguridad que le ayude con su dispositivo para la movilidad y su equipaje de mano cuando pase por el puesto de control de seguridad.
- Infórmele al agente de seguridad sobre su nivel de capacidad. Por ejemplo: si usted puede caminar, ponerse de pie, si tiene limitado el movimiento de los brazos, o si no puede estar de pie o caminar a través del arco detector de metales. Esto acelerará el proceso de inspección.
- Pida asistencia al agente de seguridad si necesita ayuda para atravesar el arco detector de metales.
- Infórmele al agente de seguridad acerca de cualquier aparato especial o dispositivos que esté utilizando y en qué o sobre qué parte de su cuerpo se encuentra el aparato o dispositivo. Esto ayudará al agente de seguridad a tener cuidado durante una inspección física si fuera necesaria.
- Solicite un área privada para la inspección palpada si le incomoda que se muestre algún dispositivo médico al ser inspeccionado por el agente de seguridad.
- Asegúrese de que todas las carteras y bolsos colgados o colocados encima y debajo de su equipo se pongan en la cinta de rayos X para la inspección.
- Pida al agente de seguridad que le ayude a poner sus artículos en la cinta de rayos X, si es necesario.
- Infórmele al agente de seguridad si necesita ayuda para quitarse y volverse a poner los zapatos cuando sea necesaria una inspección adicional.
- Infórmele al agente de seguridad si sus zapatos no pueden quitarse debido a su discapacidad para que se apliquen procedimientos de seguridad alternativos a sus zapatos.
- Pida al agente de seguridad que vigile su propiedad accesible, dispositivos para la movilidad y otro(s) dispositivo(s) durante el proceso de inspección y lo lleve donde estén estos una vez terminada la inspección por rayos X.

- Los agentes de seguridad inspeccionarán su silla de ruedas o escúter. Estas inspecciones se llevarán a cabo mientras usted permanece en su silla de ruedas o en su escúter si usted indica que no puede levantarse de su silla de ruedas o bajarse de su escúter.
- Los dispositivos de asistencia pueden ser objeto de inspección mediante detección de rastros de explosivos (ETD por sus siglas en inglés) o rayos X.
- No debería exigírsele transferirse de su silla de ruedas a otra silla o levantarse de su silla durante el proceso de inspección.

CAPÍTULO 3

Discapacidades auditivas

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

- Si no tiene claro el proceso de inspección, pídale al agente de seguridad que le escriba la información.
- Si usted sabe leer los labios o tiene problemas de audición, pida al agente de seguridad que lo mire directamente a usted y le repita la información lentamente.
- Si necesita comunicarse con el agente de seguridad, infórmele de su discapacidad y la forma en la que puede comunicarse. Los agentes de seguridad están capacitados para proporcionar toda la ayuda posible a las personas que tienen discapacidades auditivas.
- No es necesario quitarse los audífonos o el componente exterior de un implante coclear en los puestos de control de seguridad.
- Es mejor que use su aparato auditivo al pasar por el detector de metales.
- Según los otorrinolaringólogos y los cirujanos de otorrinolaringología, los aparatos auditivos tales como los audífonos, implantes cocleares, los componentes externos de los implantes cocleares y los implantes del oído medio no son afectados por la inspección mediante rayos X, por pasar por el arco detector de metales, ni por el detector portátil de metales.
- Si le preocupa o le incomoda pasar por el arco detector de metales, o le inquieta que el componente externo de su implante coclear sea sometido a rayos X, usted puede pedir que le hagan una inspección palpada completa de su persona y una inspección visual y física del componente exterior mientras éste permanece en su cuerpo.
- Si utiliza un perro de alerta para sordos, usted y el perro permanecerán juntos en todo momento al pasar por el puesto de control de seguridad. Consulte la sección "Animales de servicio" para obtener más consejos sobre los animales de servicio en el proceso de inspección.

CAPÍTULO 4

Discapacidades oculta

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

- Las personas con una discapacidad oculta pueden, si así lo desean, informarles a los agentes de seguridad que tienen una discapacidad oculta y que quizá necesiten algún tipo de ayuda o se vean obligados a moverse un poco más lento que las demás personas.
- Los familiares o compañeros de viaje pueden informar a los agentes de seguridad cuando viajan con alguien que tiene una discapacidad oculta que puede causar que la persona se mueva un poco más lento, se ponga nerviosa con facilidad o necesite ayuda adicional.
- Los familiares o compañeros de viaje pueden ofrecer sugerencias a los agentes de seguridad sobre la mejor manera de abordar y tratar con la persona que tiene una

discapacidad oculta, sobre todo cuando es necesario tocar a la persona durante una inspección palpada.

- Los familiares o compañeros de viaje pueden estar con la persona durante una inspección pública o privada; sin embargo, es posible que tengan que someterse nuevamente a una inspección si prestan ayuda a la persona.
- Notifique al agente de seguridad si necesita sentarse antes o durante el proceso de inspección.

CAPÍTULO 5

Marcapasos, desfibriladores, otros dispositivos médicos implantados e implantes de metal

- Si tiene un dispositivo médico implantado que quisiera mantener privado y confidencial, pídale al agente de seguridad que por favor sea discreto cuando la ayude durante el proceso de inspección.
- Se recomienda (aunque no es necesario) que los individuos con un marcapasos lleven consigo una tarjeta de identificación del marcapasos al pasar por los controles de seguridad del aeropuerto. Muestre al agente de seguridad la tarjeta de su marcapasos, si tiene una, y pídale al agente de seguridad que le haga una inspección palpada en lugar de tener que pasar por el detector de metales o que se utilice el lector óptico de mano con usted.
- Se recomienda (aunque no es necesario) que le informe al agente de seguridad que tiene implantado un marcapasos, otros dispositivos médicos implantados o un implante de metal y la ubicación del implante.
- El agente de seguridad le ofrecerá una inspección privada una vez que se sepa que usted tiene un implante de metal u otro dispositivo médico implantado.
- Si su médico le ha indicado que no debe pasar por el detector de metales ni que se utilice el lector óptico de mano con usted debido a que podría afectar la funcionalidad de su dispositivo o la calibración magnética de su dispositivo, o si tiene alguna inquietud, pídale al agente de seguridad que, en vez de eso, le haga una inspección palpada.
- Los agentes de seguridad tendrán que resolver todas las alarmas asociadas con los implantes de metal. La mayoría de las alarmas se podrán resolver mediante una inspección palpada, por lo tanto, no es necesario quitar o levantar la ropa como parte del proceso de inspección.

CAPÍTULO 6

Oxígeno y equipos médicos relacionados con la respiración

Se permite pasar oxígeno medicinal complementario personal y otros equipos respiratorios y dispositivos relacionados (por ejemplo, nebulizadores, respiradores) a través del puesto de control de seguridad una vez que han sido inspeccionados.

No se permitirá pasar más allá del puesto de control de seguridad los equipos respiratorios de protección que no puedan ser aprobados durante el proceso de inspección.

Personas conectadas a oxígeno:

- Informe al agente de seguridad si su suministro de oxígeno y otros equipos respiratorios relacionados no se pueden desconectar de forma segura.
- Sólo usted puede desconectarse para permitir que su tanque o equipo de oxígeno sea radiografiado.

- Consulte a su médico antes de llegar al puesto de control para asegurarse de que la desconexión se pueda hacer de manera segura.
- Si su médico le ha indicado que usted no puede desconectarse o si tiene alguna inquietud, pídale al agente de seguridad un proceso de inspección alternativo que le permita mantenerse conectado a su fuente de oxígeno.
- Los bebés permanecerán conectados a los monitores de apnea durante el proceso de inspección. Los monitores de apnea serán inspeccionados mientras permanecen conectados al bebé.
- El equipo de oxígeno se someterá o bien a rayos X (solo los equipos de oxígeno desconectados) o a una inspección física y a una inspección de detección de rastros de explosivos.
- Proveedores de oxígeno o personas que transportan suministro de oxígeno:
- Un proveedor de oxígeno o un asistente personal puede acompañarlo a la puerta de embarque o encontrarse con usted en la puerta de embarque una vez que haya obtenido un pase válido hasta la puerta de embarque del operador de aeronaves correspondiente.
- Las personas que llevan su suministro consigo deben tener una tarjeta de embarque válida o un pase válido hasta la puerta de embarque para poder proseguir a través de los puestos de control de seguridad.
- El oxígeno transportado por el proveedor o la persona será inspeccionado mediante rayos X y la toma de muestras de detección de rastros de explosivos.

CAPÍTULO 7 **Oxígeno y arreglos**

- Avísele a la(s) compañía(s) aérea(s) con la(s) que va a viajar que va a necesitar oxígeno en el (los) aeropuerto(s). Infórmele(s) que su proveedor de oxígeno se va a reunir con usted en la puerta de embarque para llevarle un tanque de oxígeno.
- Pregunte acerca de su política de permitir que los proveedores de oxígeno se encuentren con usted en los aeropuertos de escala o en la puerta de arribo de su punto de destino.
- Comuníquese con su proveedor de oxígeno y pídale que haga arreglos para proporcionarle oxígeno en la ciudad o ciudades donde vaya a necesitarlo. El proveedor tendrá que saber la(s) aerolínea(s) que va a utilizar, y la hora y fechas de salida y llegada, las puertas de embarque y arribo, el (los) número(s) de vuelo, la(s) hora(s) de llegada y el equipo que va a necesitar. Haga todos estos arreglos lo antes posible.
- Si un representante de la compañía que provee el oxígeno se va a reunir con su vuelo para llevarle un tanque de oxígeno, haga arreglos para que su(s) vuelo(s) llegue(n) durante las horas normales de oficina del proveedor, de ser posible. Además, tenga un número de teléfono y una persona de contacto local por si se presenta una situación imprevista, por ejemplo, si su representante no está en la puerta de arribo al usted llegar allí.

Los pasajeros son responsables de hacer arreglos con:

- La(s) aerolínea(s) para recibir oxígeno complementario a bordo del avión
- Proveedores locales para el uso de oxígeno durante cualquier escala y en el punto de destino final
- La aerolínea, amigos, familiares o un proveedor local para que saquen el tanque de la zona de embarque del aeropuerto de origen inmediatamente después de que usted salga de la zona de embarque para abordar el avión.

Usted debe hacer arreglos similares para su viaje de regreso. Revise los procedimientos descritos a continuación para obtener información detallada. Se puede hallar más información sobre adaptaciones en aviones para los usuarios de oxígeno en el sitio web de la National Home Oxygen Patient's Association (Asociación Nacional de Pacientes que Requieren Oxígeno en Casa). También puede descargar el folleto “Airline Travel with Oxygen” (“Viajes aéreos con oxígeno”). Esta publicación ofrece información valiosa sobre cómo viajar con oxígeno, incluyendo las líneas aéreas que proporcionan y no proporcionan oxígeno complementario en sus vuelos.

CAPÍTULO 8

Al hacer la reservación:

Cómo hacer arreglos para que le faciliten oxígeno complementario (O2) a bordo del avión

- Ni la Ley de Acceso al Transporte Aéreo (Air Carrier Access Act) ni la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act) exige que las compañías aéreas ofrezcan servicio de oxígeno. En consecuencia, las políticas, los procedimientos y los servicios de las aerolíneas en lo relativo a proporcionar adaptaciones a pasajeros discapacitados que utilizan oxígeno complementario varían ampliamente.
- Cuando haga la reservación, notifíquese a la compañía aérea que usted tendrá que usar oxígeno complementario a bordo del (los) avión(es).
- Pregunte acerca de las normas de la aerolínea sobre el uso de oxígeno complementario a bordo. Las normas federales prohíben que las líneas aéreas permitan a los pasajeros llevar sus propios tanques de oxígeno a bordo para usar durante el vuelo. Los pasajeros que utilizan tanques de oxígeno tienen que comprar tanques a la aerolínea para su uso durante el vuelo. Sin embargo, algunas aerolíneas permiten que los pasajeros lleven a bordo concentradores de oxígeno, que no contienen oxígeno, y los usen durante el vuelo. Las políticas varían según la compañía aérea, así que asegúrese de verificar por anticipado con su compañía aérea.
- Tenga en cuenta que no todas las aerolíneas ofrecen servicio de oxígeno complementario, o puede que no lo ofrezcan a bordo de todos sus aviones. Pregunte si: 1) si la aerolínea ofrece servicio de oxígeno, 2) si está disponible en los vuelos que desea tomar y 3) si debe proporcionar una carta del médico, o permitir que se comuniquen con su médico directamente para verificar su necesidad médica.

Cómo hacer arreglos para que le faciliten oxígeno complementario durante las escalas o en su punto de destino

- Avísele a la(s) compañía(s) aérea(s) con la(s) que va a viajar que va a necesitar oxígeno en el (los) aeropuerto(s). Infórmele(s) que su proveedor de oxígeno se va a reunir con usted en la puerta de embarque para llevarle un tanque de oxígeno.
- Pregunte acerca de su política de permitir que los proveedores de oxígeno se encuentren con usted en los aeropuertos de escala o en la puerta de arribo de su punto de destino.
- Comuníquese con su proveedor de oxígeno y pídale que haga arreglos para proporcionarle oxígeno en la ciudad o ciudades donde vaya a necesitarlo. El proveedor tendrá que saber la(s) aerolínea(s) que va a utilizar, y la hora y fechas de salida y llegada, las puertas de embarque y arribo, el (los) número(s) de vuelo, la(s) hora(s) de llegada y el equipo que va a necesitar. Haga todos estos arreglos lo antes posible.
- Si un representante de la compañía que provee el oxígeno se va a reunir con su vuelo para llevarle un tanque de oxígeno, haga arreglos para que su(s) vuelo(s) llegue(n) durante las horas normales de oficina del proveedor, de ser posible. Además, tenga un número de

teléfono y una persona de contacto local por si se presenta una situación imprevista, por ejemplo, si su representante no está en la puerta de arriba al usted llegar allí.

CAPÍTULO 8 **Diabetes**

Notifique al agente de seguridad que usted tiene diabetes y que lleva consigo sus suministros. Se permite pasar los siguientes suministros y equipos para la diabetes por el puesto de control de seguridad una vez que han sido inspeccionados:

- insulina y productos dosificadores cargados de insulina (frascos o caja de frascos individuales, inyector tipo Jet, bioinyectores, EpiPens, inyector de perfusión y jeringas precargadas;
- un número ilimitado de jeringas sin usar cuando van acompañadas de insulina u otro medicamento inyectable;
- lancetas, glucómetros, tiras reactivas para medir la glucosa en la sangre, hisopos con alcohol, soluciones de control de los glucómetros;
- bomba de insulina y los suministros de la bomba de insulina (productos de limpieza, pilas, tubos de plástico, kit de perfusión, catéter y aguja), las bombas y los suministros de insulina deben ir acompañados de insulina;
- kit de emergencia de glucagón;
- tiras reactivas para pruebas de cetona urinaria;
- un número ilimitado de jeringas usadas cuando se transportan en recipientes para desechar objetos punzocortantes u otro recipiente resistente similar; y
- recipientes para desechar objetos punzocortantes u otro recipiente similar de superficie dura para el almacenamiento de jeringas y tiras reactivas usadas.

La insulina en cualquier forma o dosificador deben estar claramente identificados.

Si le inquieta o incomoda pasar por el arco detector de metales con su bomba de insulina, notifique al agente de seguridad que usted está usando una bomba de insulina y que prefiere una inspección palpada de cuerpo completo y una inspección visual de su bomba.

Infórmele al agente de seguridad que la bomba de insulina no se puede quitar porque está insertada con un catéter (aguja) debajo de la piel.

Infórmele al agente de seguridad si usted está experimentando niveles bajos de azúcar y necesita asistencia médica.

Usted tiene la opción de solicitar una inspección visual de la insulina y los suministros para la diabetes. Consulte la sección sobre medicamentos a continuación para obtener más detalles.

CAPÍTULO 9 Medicamentos

Se le permite pasar medicamentos de cualquier tipo (por ejemplo, en píldoras, inyectables u homeopáticos) y los suministros asociados (jeringas, recipiente para desechar objetos punzocortantes, jeringas precargadas, inyector tipo Jet, lapiceros, inyector de perfusión, etc.) por el puesto de control de seguridad una vez que han sido inspeccionados. Los atropens, un sistema de auto inyección que puede ayudar a tratar muchas afecciones de emergencia (baja frecuencia cardíaca, problemas respiratorios y el exceso de saliva relacionado con la intoxicación por insecticidas, gas neurotóxico o intoxicación con champiñones), también están permitidos.

No requerimos que los medicamentos estén etiquetados.

Los inhaladores de anhídrido carbónico (CO₂) para migrañas y los repuestos de CO₂.

Se permite pasar medicamentos en envases de dosis diaria a través del puesto de control una vez que han sido inspeccionados.

Los medicamentos y suministros relacionados se someten normalmente a rayos X. Sin embargo, como un servicio al cliente, ahora le damos la opción de solicitar una inspección visual de sus medicamentos y suministros asociados.

- Usted debe solicitar una inspección visual antes de que se comience el proceso de inspección; de lo contrario, los medicamentos y los suministros se someterán a inspección por rayos X.
- Si desea aprovechar esta opción, tenga a mano su medicamento y suministros asociados separados de sus otras pertenencias en un bolso o bolsa separada cuando se acerque al agente de seguridad en el arco detector de metales.
- Solicite la inspección visual y entréguele su bolso/bolsa de medicamentos al agente de seguridad.
- Con el fin de evitar la contaminación o el daño de los medicamentos e insumos relacionados o de los materiales terapéuticos frágiles, en el puesto de control de seguridad se le pedirá que muestre, manipule y vuelva a empacar sus propios medicamentos y suministros relacionados durante el proceso de inspección visual.

Todo medicamento o suministro asociado que no se pueda inspeccionar visualmente deberá ser sometido a una inspección por rayos X. Si usted se niega, no se le permitirá llevar sus medicamentos y suministros relacionados al área estéril.

CAPÍTULO 10 Dispositivos de asistencia y para la movilidad

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

- Dispositivos protésicos, yesos y soportes para el cuerpo
- Andadores, muletas y bastones
- Dispositivos de aumento
- Zapatos ortopédicos, aparatos de soporte y otros dispositivos médicos externos
- Vendajes

CAPÍTULO 11

Dispositivos protésicos, yesos y soportes para el cuerpo

Los agentes de seguridad necesitarán ver y tocar su dispositivo protésico, yeso o soporte para el cuerpo como parte del proceso de inspección (esto no se aplica a las prótesis que son resultado de una mastectomía).

Los agentes de seguridad no le pedirán ni requieren que se quite su dispositivo protésico, yeso o soporte para el cuerpo.

Durante el proceso de inspección, no se quite ni ofrezca quitarse su dispositivo protésico.

En cualquier momento durante la inspección de su dispositivo protésico, yeso o soporte para el cuerpo tiene la opción de solicitar que la inspección sea privada.

Tiene el derecho de rehusar la oferta de una inspección privada, sin embargo deberá permitir que la inspección se lleve a cabo en público si desea proceder más allá del punto de inspección de seguridad.

Puede tener a un acompañante, asistente o familiar que vaya con usted y lo ayude dentro de la zona de inspección privada (una vez que a esta persona la hayan revisado) y que permanezca con usted durante el proceso de inspección.

Los agentes de seguridad del aeropuerto harán lo posible para que estén presentes durante la inspección privada dos agentes de seguridad del mismo sexo que el pasajero a quien se está sometiendo a la inspección.

Si usted está demasiado débil o inestable para estar de pie durante una inspección con un detector manual de metales debido a su dispositivo protésico, yeso o soporte del cuerpo, puede solicitar que le permitan sentarse después de atravesar caminando el detector de metales.

Si necesita ayuda durante el proceso de inspección, notifique a los agentes de seguridad para que le den una mano, brazo u hombro para apoyarse o una silla para sentarse. En cualquier momento durante el proceso de inspección puede solicitar que se coloque una cortina desechable de papel para tener privacidad.

El agente de seguridad describirá por anticipado el proceso de muestreo de residuos de explosivos para ayudarle con el proceso.

El proceso de muestreo de residuos de explosivos puede requerir que se levante o suba una parte de su ropa para el muestreo de residuos de explosivos. (Para tener acceso a las zonas de muestreo podrá subirse una pierna del pantalón o una manga de la camisa, o levantarse la falda hasta el nivel de la rodilla).

El agente de seguridad debe ofrecerle una inspección privada si se va a necesitar que se levante o suba la ropa para efectuar el muestreo de residuos de explosivos. No necesitará quitarse ninguna parte de su ropa durante el proceso, ni quitarse o mostrar el cinturón que sujeta el dispositivo protésico a su cuerpo.

Si el dispositivo activa la alarma de la máquina para detectar residuos de explosivos y el agente de seguridad no puede desactivar la alarma, no se le permitirá atravesar el punto de inspección de seguridad.

CAPÍTULO 12

Andadores, muletas y bastones

- Los andadores, muletas, bastones y otros dispositivos que entran en la máquina de rayos X deben recibir una inspección de rayos X (con excepción de los bastones despleables blancos).
- Pida ayuda al agente de seguridad (una mano, brazo u hombro para apoyarse) hasta que se reúna con su dispositivo.
- El agente de seguridad efectuará una inspección manual de su dispositivo si éste no entra en la máquina de rayos X.
- Notifique al agente de seguridad si su dispositivo requiere manejo especial.
- Los andadores se inspeccionarán visualmente y cualquier canasta, bolsillo o compartimiento sujetos a estos se inspeccionarán físicamente.

- Todos los artículos colgados de un bastón o andador deben someterse a inspección en la máquina de rayos X.
- Pida ayuda al agente de seguridad, si la necesita, para colocar artículos en la banda de la máquina de rayos X.
- Si lo necesita, pida que lo ayuden con su dispositivo.
- De ser posible, pliegue los bastones desplegables antes de colocarlos sobre la banda de la máquina de rayos X.
- Una vez que se hayan inspeccionado los dispositivos, los agentes de seguridad se los regresarán de un modo que le facilite continuar su viaje sin dificultad.

CAPÍTULO 13

Dispositivos de aumento

- Los dispositivos de aumento sujetos a su silla de ruedas están permitidos a través del punto de inspección una vez que se les ha sometido a inspección visual y una inspección para detectar residuos de explosivos.
- Los agentes de seguridad no deben solicitar que estos dispositivos se desconecten para la inspección de rayos X.
- Usted o su acompañante pueden necesitar informar al agente de seguridad que éste es un dispositivo para aumentar y no una computadora portátil.
- Si el dispositivo activa la alarma de la máquina para detectar residuos de explosivos y el agente de seguridad no puede desactivar la alarma, no se permitirá al dispositivo atravesar el punto de inspección de seguridad.

CAPÍTULO 14

Calzado ortopédico, aparatos de soporte y otros dispositivos médicos externos

- Informe al agente de seguridad si está usando zapatos ortopédicos, dispositivos de soporte u otros dispositivos médicos externos e indíquele dónde están colocados.
- Si está usando un dispositivo médico externo y no se siente cómodo para atravesar por el detector de metales o para que usen el detector manual, puede solicitar en lugar de eso que le hagan una inspección palpada y una inspección visual a su dispositivo.
- Deben ofrecerle una inspección privada si es necesario que se levante la ropa para completar el proceso de inspección.
- Los agentes de seguridad no deben pedirle en ningún momento durante el proceso de inspección que se quite los zapatos ortopédicos, aparatos o dispositivo médico (bomba de insulina, sonda de alimentación, bolsas de ostomía u orina o componentes externos de implante coclear).
- Informe al agente de seguridad si tiene una bolsa de ostomía u orina. No se le requerirá que exponga estos dispositivos para la inspección.
- Si tiene un estimulador de crecimiento óseo no invasivo (externo) u otro dispositivo que funciona de acuerdo con una calibración magnética específica, que no puede pasar por rayos X porque la calibración de estas unidades podría trastornarse, puede solicitar en cambio una inspección visual y física de su dispositivo para que no pase por los rayos X.
- El estimulador nervioso eléctrico transcutáneo (TENS, por sus siglas en inglés) así como otros dispositivos de discapacidad externos y relacionados con la medicina, pueden pasar por el punto de inspección de seguridad una vez que se han inspeccionado.
- En cualquier momento durante el proceso de inspección puede solicitar una cortina desechable de papel para tener privacidad.

CAPÍTULO 15

Vendajes

- Siempre que haya algo en la zona del vendaje que active la alarma del detector de metales, los agentes de seguridad llevarán a cabo una palpación suave limitada de la zona del vendaje por encima de su ropa.
- No se requerirá que se quite, levante o baje la ropa durante la inspección palpada.
- Durante el proceso de inspección, el agente de seguridad no le pedirá que se quite un vendaje ni él lo hará.
- Si al agente de seguridad no le es posible determinar si un vendaje contiene algún artículo prohibido mediante una palpación, a usted se le negará el acceso a la zona estéril.

CAPÍTULO 16

Animales de servicio

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

General

- Si tiene un animal de servicio se le recomienda informar al agente de seguridad que el animal que lo acompaña es un animal de servicio y no una mascota. Esto le dará la oportunidad de moverse al frente de la fila de inspección, ya que el agente de seguridad podría necesitar pasar más tiempo con usted.
- Se recomienda a las personas que usan un animal de asistencia que lleven consigo la identificación apropiada. Esta identificación puede incluir tarjetas o documentación, la presencia de un arnés o distintivos en el arnés u otra garantía creíble de que el pasajero está utilizando al animal por su discapacidad.
- En ningún momento durante el proceso de inspección se le pedirá que se separe de su animal de servicio.
- A los agentes de seguridad se les ha capacitado para que no se comuniquen, distraigan, interactúen, jueguen, alimenten o acaricien a los animales de servicio.
- El agente de seguridad debe pedir su permiso antes de tocar a su animal de servicio o sus pertenencias.
- Usted debe ayudar con el proceso de inspección controlando a su animal de servicio mientras que el agente de seguridad lleva a cabo la inspección. A usted se le exige que controle al animal de manera tal que asegure que éste no pueda dañar al agente de seguridad.
- Si necesita dejar la zona segura de abordaje para que su animal orine, necesitará someterse de nuevo a todo el proceso de inspección. Informe al agente de seguridad al regresar al punto de inspección de seguridad y éste lo moverá al frente de la fila de inspección para agilizar el proceso de inspección.

Perros de servicio

- Informe al agente de seguridad cuál es la mejor manera para que usted y su perro puedan completar la inspección al atravesar el detector de metales juntos (es decir, si caminando juntos o con el perro de servicio caminando enfrente o detrás de usted).
- Si se activa la alarma del detector de metales cuando usted y su perro la atraviesan caminando juntos, tanto usted como su perro deberán recibir una inspección adicional.

- Si la alarma del detector de metales se activa cuando usted o su perro de servicio lo atraviesan individualmente (porque lo atravesaron por separado) se deberá realizar una inspección adicional a quien hizo que se activara la alarma al pasar por el detector de metales.
- Si su perro de servicio activa la alarma al pasar por el detector de metales, el agente de seguridad le pedirá permiso y su ayuda antes de tocar a su perro de servicio y sus pertenencias. Luego, el agente de seguridad llevará a cabo una inspección física de su perro y sus pertenencias (collar, arnés, correa, mochila, chaleco, etc.). Estas pertenencias no se le quitarán a su perro en ningún momento.

Monos de ayuda

- Cuando se lleva a un mono de servicio en un transportador, el adiestrador debe sacar al mono del transportador antes de la inspección.
- El adiestrador debe controlar al mono de servicio durante todo el proceso de inspección.
- El adiestrador debe llevar cargado al mono de servicio, sujeto por una correa, al atravesar caminando por el detector de metales.
- Si el adiestrador y el mono de servicio activan la alarma del detector de metales cuando lo atraviesan caminando, tanto el adiestrador como el mono deberán someterse a inspección adicional.
- Ya que los monos de servicio pueden atraer la atención, se acompañará al adiestrador para llevarlos a la zona de inspección física donde hay una mesa disponible para que se siente el mono. Únicamente el adiestrador tocará al mono de servicio o interactuará con éste.
- Se ha capacitado a los agentes de seguridad para que no toquen al mono de servicio durante el proceso de inspección.
- Los agentes de seguridad llevarán a cabo una inspección visual del mono de servicio y enseñarán al adiestrador cómo sujetar al mono durante esta inspección visual.
- El proceso de inspección puede requerir que el adiestrador le quite al mono su pañal como parte de la inspección visual.

CAPÍTULO 17

Niños con discapacidades

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

Los padres o tutores de niños con discapacidades deben:

- Informar al agente de seguridad si el niño tiene necesidades especiales o dispositivos médicos.
- Informar al agente de seguridad si creen que el niño puede alterarse durante el proceso de inspección debido a su discapacidad.
- Hacer sugerencias sobre cuál es la mejor manera de completar la inspección para reducir al mínimo cualquier confusión o arrebato del niño.
- Pedir al agente de seguridad ayuda durante el proceso para colocar sus artículos de mano y los del niño en la banda de rayos X.
- Saber que en ningún momento durante el proceso de inspección se le separará de su niño.
- Saber que, si se requiere una inspección privada, deben acompañar y permanecer con su niño durante el proceso de la inspección privada.
- Informar al agente de seguridad sobre las capacidades del niño. Por ejemplo, si el niño puede estar de pie ligeramente alejado del equipo para ser inspeccionado con el detector manual, atravesar caminando por el detector de metales o si necesita que el padre o tutor lo lleve cargado a través del detector de metales.

- Saber que en ningún momento debe el agente de seguridad quitar al niño de su dispositivo de movilidad (silla de ruedas o escúter). Usted es el único responsable de quitar a su niño de su equipo si así lo cree necesario para completar la inspección.
- Saber que, si su niño no es capaz de caminar o estar de pie, el agente de seguridad realizará una inspección palpada al niño mientras éste se encuentra en su dispositivo de movilidad, así como también una inspección visual y física de su equipo.

CAPÍTULO 18

Problemas de salud y situaciones especiales

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

Las personas con problemas de salud o situaciones especiales deben tener en cuenta que, con frecuencia, no existe un método para que el agente de seguridad reconozca su problema de salud o situación especial específica. Usted puede, aunque no se le requiere, informar al agente de seguridad que tiene un problema de salud o una situación especial que requiere atención o cuidado especial durante el proceso de inspección.

- Si se le requiere someterse a una inspección adicional, puede informar al agente de seguridad que tiene dolor debido a una cirugía o procedimiento médico reciente (por ejemplo, la parte que le acaban de operar, si tiene grapas, suturas, un área reconstruida o un dispositivo recientemente implantado) que requerirá mayor cuidado.
- Informe al agente de seguridad si tiene una situación especial que requiere delicadeza cuando sea necesario hacer una inspección palpada. Puede solicitar que la inspección se haga en una zona privada.
- Los agentes de seguridad deben ser considerados con su problema médico y evitar tocar o golpear accidentalmente con el detector manual la parte delicada de su cuerpo. Deben también usar una presión y contacto ligeros al inspeccionar el área delicada o dolorosa.
- Puede informar al agente de seguridad si tiene una situación especial como la de acompañar los restos de una persona querida o acompañar a un padre o familiar mortalmente enfermo que viaja a una instalación médica para una operación, procedimiento o tratamiento médico. Los agentes de seguridad han sido capacitados para brindarle apoyo y ayudarlo durante estos momentos difíciles.

— — — — —

RECOMENDACIÓN 20-2

APLICACIÓN DE LA LISTA DE CHEQUEO FAL/AVSEC EN LA REGIÓN

CONSIDERANDO que los Estados contratantes deben adoptar medidas apropiadas para el despacho, tránsito y salida de las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes, tripulantes, carga y correo que llegan de otro Estado contratante o salen hacia el mismo, y las aplicarán de tal manera que se eviten demoras innecesarias;

CONSIDERANDO que al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, los Estados contratantes deben tener en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda;

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público, equipaje, carga y correo en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

CONSIDERANDO que la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 así como los Procedimientos del Manual de Facilitación (Doc 9577), destinados a mejorar los procedimientos en los puntos de control fronterizo para facilitar el despacho de las aeronaves, los pasajeros, equipajes, tripulantes, carga y correo, es esencial para lograr la eficiencia del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que es compromiso de los Estados miembros tomar las medidas apropiadas para la ejecución oportuna y coordinada de las partes que les corresponden en beneficio de la seguridad y regularidad de los vuelos;

CONSIDERANDO que los Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM deben adoptar medidas armonizadas tendientes a optimizar los sistemas de facilitación y seguridad aeroportuaria;

CONSIDERANDO la necesidad de mantener actualizada la Lista de Chequeo FAL/AVSEC de la CLAC y las modificaciones pertinentes.

LA XVIII ASAMBLEA RECOMIENDA a los Estados miembros:

- a) Comprometer sus esfuerzos para lograr una armonización eficiente de procedimientos de coordinación FAL/AVSEC, así como participar y prestar su cooperación en el desarrollo de las medidas que se convengan para mejorar su implementación;
- b) Cooperar con las Oficinas Regionales de la OACI, informando con suficiente anticipación sobre el estado de avance de dichas medidas, esto con el propósito de potenciar el bien común de la seguridad de la aviación y la actividad de facilitación del transporte aéreo internacional, armonizando sus requerimientos en beneficio de los Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM; y,
- c) Utilizar en su gestión de control, la Lista de Chequeo que figura en el **Apéndice**, como herramienta expedita para determinar el nivel de cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los Anexos 9 y 17.

APÉNDICE

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LISTA DE CHEQUEO – FAL/AVSEC

(Anexo 9, XIII Edición, Julio 2011 - Anexo 17, IX Edición, Marzo 2011)

Nombre del Estado: _____

I. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES.-

DOCUMENTOS

1. ¿Se utilizan en su Estado los documentos sugeridos por la OACI en el Capítulo 2 del Anexo 9, para el despacho de aduana?

SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, indique los documentos que utiliza:

- Declaración general (N: 2.11, Anexo 9)
 - Manifiesto de pasajeros (N: 2.13, Anexo 9)
 - Manifiesto de carga (N: 2.14, Anexo 9)
 - Declaración de suministros (N: 2.15, Anexo 9)
 - Lista del equipaje acompañado (N: 2.17, Anexo 9)
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2. ¿Los documentos que utiliza su país están de acuerdo a los siguientes formatos del Anexo 9?

- Declaración general (Apéndice 1)
- Manifiesto de pasajeros (Apéndice 2)
- Manifiesto de carga (Apéndice 3)

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. ¿El número de copias para cada documento se limita de acuerdo a la norma 2.18 del Anexo 9?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------

En caso negativo, ¿cuáles son los documentos que utiliza su Estado para el despacho de aduana? Especifique.

4. En el caso de que se encuentren errores en cualesquiera de los documentos, las autoridades dan al explotador o al agente autorizado la oportunidad de corregir tales errores o los corrigen ellas mismas? (N: 2.21, Anexo 9)

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------

Entrada de aeronaves

- | | | | |
|--|--|--|--|
| 5. ¿Exige su Estado la desinsectación como medida de sanidad pública?
(N: 2.23 al 2.30, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 6. Si su respuesta es afirmativa:
¿Se limita sólo a las aeronaves procedentes de áreas amenazadas? (N: 2.23, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 7. ¿Exige su Estado la desinfección de aeronaves como medida preventiva, de acuerdo a las disposiciones de la norma 2.31 del Anexo 9? | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 8. ¿Están publicados en el AIP de su Estado los requisitos que deben cumplir los usuarios para los avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares? (N: 2.33, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 9. ¿Ha designado su Estado un solo organismo para recibir y coordinar la respuesta del gobierno a los avisos previos y solicitudes de autorización? (N: 2.34, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 10. Exige su Estado alguna otra información, aparte de la que contiene el plan de vuelo, cuando se solicita autorización previa o aviso previo para aeronaves en tránsito o que hagan escalas para fines no comerciales? (N: 2.40 y 2.42, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 11. ¿La información requerida para el otorgamiento de la autorización previa se aplica de acuerdo al método recomendado 2.39 del Anexo 9? | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 12. ¿Se exige en su Estado aviso previo de llegada para aeronaves dedicadas a servicios no regulares? (N: 2.42 y 2.43, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 13. ¿Exige su Estado que el interior de la cabina de las aeronaves sea revisado para verificar que los pasajeros desembarcados no hayan dejado objetos a bordo de la misma? (N 4.3.2, Anexo 17) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |

DESPACHO DE AERONAVES

- | | | | |
|---|--|--|--|
| 14. El tiempo máximo para completar los trámites de entrada y salida para un vuelo completo es menor a 60 minutos? (MR: 2.44, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 15. Si su Estado exige autorización previa para los vuelos señalados en el punto anterior, exigen que las solicitudes se presenten con un máximo de tres días de antelación? (N: 2.41, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 25px;"><tr><td style="width: 30px;"></td><td style="width: 30px;"></td></tr></table> | | |
| | | | |

II. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE.-

DOCUMENTOS

1. Exige su Estado a los visitantes, para la entrada y salida de su territorio, documentos distintos a los pasaportes y visados? (N 3.6, Anexo 9)

--	--
2. Establece su Estado controles periódicos con respecto a la creación y expedición de los documentos de viaje, a fin de protegerse de su uso indebido? (N 3.7 y 3.8, Anexo 9)

--	--
3. Su Estado expide únicamente pasaporte de lectura mecánica? (N. 3.10, 3.10.1 y 3.12, Anexo 9)

--	--
4. Ha adoptado su Estado medidas para suprimir los visados de entrada para los visitantes? (MR 3.19, Anexo 9)

--	--
5. Los visados de entrada que exige su Estado, son válidos para a lo menos seis meses? (N. 3.24, Anexo 9)

--	--
6. Exige su Estado a los visitantes información de identificación suplementaria a la contenida en sus documentos de identidad? (MR 3.26, Anexo 9)

--	--
7. Si su Estado exige información suplementaria, ha elaborado un sistema para captarla electrónicamente? (MR 3.26, Anexo 9)

--	--
8. Si su Estado exige información suplementaria, limita sus exigencias a la tarjeta de embarque y desembarque que aparece en el apéndice 5 del Anexo 9? (N. 3.27, Anexo 9)

--	--
9. Otorga asistencia su Estado a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros? (N. 3.31, Anexo 9)

--	--

Salida

10. Exige su Estado certificados de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes? (N: 3.34, Anexo 9)

--	--
11. El tiempo máximo para completar los trámites de salida requeridos para todos los pasajeros es menor a 60 minutos? (MR: 3.36, Anexo 9)

--	--
12. Se inspecciona a los pasajeros y su equipaje de mano antes de que se embarquen? (N 4.4.1, Anexo 17)

--	--
13. Se exige en su Estado que el equipaje de bodega sea sometido a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial? (N 4.5.1, Anexo 17)

--	--
14. Se asegura su Estado que los explotadores del transporte aéreo

--	--

comercial no transporten el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección adicional? (N: 4.5.3, Anexo 17)

--	--

Entrada

15. El tiempo máximo para completar el despacho de los pasajeros después del desembarque, es menor a 45 minutos? (MR: 3.39, N: 3.40 al 3.42, Anexo 9)

--	--

16. Ha introducido su Estado un sistema de información anticipada sobre los pasajeros API? (N: 3.47, 3.47.1, N: 3.47.2 y MR: 3.47.3, Anexo 9)

--	--

17. Se solicita el formulario de declaración de equipaje solamente para mercancías imponibles o restringidas? (N: 3.50, Anexo 9)

--	--

18. Ha adoptado su Estado un sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para un control de aduana simplificado? (N: 3.51, Anexo 9)

--	--

TRÁNSITO

19. Existen zonas de tránsito para las tripulaciones, pasajeros y su equipaje, procedentes de otro Estado y que continúen a un tercer Estado, de tal forma que no se sometan a las formalidades del control fronterizo (N: 3.56, Anexo 9)

--	--

20. Se exige en su Estado, visas para los pasajeros que se transfieran de un vuelo internacional a otro? (N:- 3.57, Anexo 9)

--	--

21. Se exige en su Estado que los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en otra aeronave? (N: 4.4.2, Anexo 17)

--	--

22. Se exige en su Estado que los pasajeros en tránsito y su equipaje que se hayan mezclado con otros pasajeros se vuelvan a inspeccionar antes de que se embarquen en otra aeronave? (N: 4.4.3, Anexo 17)

--	--

Equipaje Extraviado

23. Su Estado da facilidades para que los explotadores puedan remitir en forma expedita, sin multas ni derechos, los equipajes extraviados a sus propietarios ? (N: 3.58 al 3.61, Anexo 9)

--	--

Tripulaciones

24. Expide su Estado Certificado de Miembros de la Tripulación (CMT) de

--	--

acuerdo a las especificaciones del Doc 9303 Parte 3? (N: 3.64 y 3.65, Anexo 9 – MR: 4.2.8, Anexo 17)

--	--

25. Ha establecido su Estado controles adecuados para impedir el fraude o mal uso de los CMT, otros documentos de identidad oficiales y sus respectivas bases de datos? (N: 3.67, MR: 3.66.1, Anexo 9)

--	--

Inspectores

26. Otorga su Estado a los inspectores de operaciones de vuelo y seguridad el mismo tratamiento que a los miembros de la tripulación, en la salida y en la llegada? (MR: 3.70, Anexo 9)

--	--

27. Extiende su Estado a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad un documento de identidad en el formato establecido en el Apéndice 8? (MR: 3.71, Anexo 9)

--	--

III. CARGA.

1. Ha adoptado su Estado reglamentos y procedimientos apropiados a las operaciones de carga aérea, con el objeto de evitar demoras innecesarias en el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea? (N: 4.1, Anexo 9)

--	--

2. Consulta su Estado a los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas con respecto a la introducción o enmiendas de reglamentos y procedimientos relacionados con el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea? (N: 4.3, Anexo 9)

--	--

3. Utiliza su Estado la gestión de riesgos para determinar que mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección? (N: 4.6, Anexo 9)

--	--

4. Ha establecido su Estado medidas para asegurar que la carga y correo se sometan a controles de seguridad antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros? (N: 4.6.1, Anexo 17)

--	--

5. Se utilizan las técnicas de procesamiento electrónico de datos para facilitar el levante de la carga aérea? (MR: 4.10, Anexo 9)

--	--

6. Se acepta la transmisión electrónica de los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo? (N: 4.13, Anexo 9)

--	--

7. En caso negativo, el formato del formulario para la declaración de mercancías se basa en el patrón de las Naciones Unidas, y para el manifiesto de carga en el formulario del Apéndice 3, Anexo 9? (N:

--	--

- | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 4.16, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. Exige su Estado documentos complementarios (como licencias y certificados) para la importación o exportación de determinadas mercancías? (N: 4.19, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. Exige su Estado una declaración de exportación simplificada para el despacho de exportación? (N: 4.22, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. Se puede realizar el levante para la carga de exportación hasta la hora de salida de la aeronave? (N: 4.23, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. Al programar los reconocimientos de mercancías, da prioridad su Estado al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías para el despacho de la carga de importación? (N: 4.27, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. Su Estado dispone lo necesario para el levante de mercancías según procedimientos de aduana simplificados? (N: 4.29, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. El levante de las mercancías que no necesitan inspección alguna, se realiza en su Estado en menos de tres horas después de su llegada? (MR: 4.31, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. En los casos en que por error o emergencia, las mercancías no se descargan en el lugar de destino previsto o se descargan en un aeropuerto internacional sin que figuren en el manifiesto de carga, su Estado impone sanciones o multas aunque se notifiquen y se enmienden los errores, y se tengan justificaciones validas? (N: 4.34 y 4.35 Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. Están exentos en su Estado, de los derechos e impuestos aduaneros, los suministros y las provisiones transportadas a bordo importadas para el uso de las aeronaves en servicios internacionales ? (N: 4.38, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. El equipo terrestre y de seguridad; y sus componentes; y el material didáctico y las ayudas didácticas importados en su territorio por un explotador de aeronaves de otro Estado, están exonerados del pago de derechos e impuestos de importación? (MR: 4.41, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17. Permite su Estado el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados Contratantes o sus agentes autorizados, de equipo de aeronaves, piezas de repuesto y equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación? (N: 4.44, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18. Permite su Estado la admisión temporal de contenedores y paletas, siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo? (N: 4.46, MR: 4.47, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- | | | |
|--|--|--|
| 19. Permite su Estado a los explotadores de aeronaves, la descarga de carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexpedirlos rápidamente? (N: 4.49, Anexo 9) | | |
| 20. Permite su Estado que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante se puedan trasladar fuera de los límites del aeropuerto para el levante o despacho de importación de su contenido, o para cargarlos para la exportación, según arreglos de documentación y control simplificados? (N: 4.50, Anexo 9) | | |
| 21. Permite su Estado el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto? (N: 4.51, Anexo 9) | | |
| 22. Permite su Estado el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos en forma temporal sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo? (N: 4.52, Anexo 9) | | |
| 23. Se ajusta su Estado a los procedimientos de documentación como se describe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal? (N: 4.55, Anexo 9) | | |

IV. PERSONAS NO ADMISIBLES O DEPORTADAS

- | | | |
|---|--|--|
| 1. Sigue su Estado, los procedimientos sugeridos por la OACI para personas no admisibles? (N: 5.3, 5.5, 5.6, 5.7 y Apéndice 9, Anexo 9) | | |
| 2. Qué medidas toma su Estado para garantizar la seguridad del vuelo, cuando está viajando una persona no admisible? (N: 5.8, Anexo 9) | | |
| 3. Notifica su Estado a las líneas aéreas cuando una persona está viajando por orden oficial por considerársele deportada? (N: 5.19, Anexo 9) | | |
| 4. Responde su Estado dentro del plazo de 30 días a las solicitudes de documentos de viaje sustitutivos? (N: 5.26, Anexo 9) | | |

V. AEROPUERTOS INTERNACIONALES – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

- | | | |
|---|--|--|
| 1. Garantiza su Estado que las disposiciones del Anexo 9 se sigan aplicando en el caso de los aeropuertos privatizados o concesionados? (N: 6.1, Anexo 9) | | |
| 2. ¿Ha tomado su Estado las medidas necesarias para garantizar que se proporcionen instalaciones y servicios apropiados para acelerar las | | |

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 30px;"></td> <td style="width: 40px; height: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>3. Se consideran en el diseño y construcción de nuevas instalaciones de aeropuertos, así como en las modificaciones de las existentes, los requisitos arquitectónicos necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil? (N 3.2.4, Anexo 17)</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 80px;"></td> <td style="width: 40px; height: 80px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>4. La autoridad competente de su Estado realiza consultas con los operadores para nuevos planes de construcción en sus aeropuertos? (N: 6.2, Anexo 9)</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>5. ¿Las señales internacionales para orientación de los viajeros en los aeropuertos de su Estado son claras y simples, tal como consta en el Doc. 9636? (MR 6.9, Anexo 9)</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>6. Disponen los aeropuertos de su Estado de tableros dinámicos de información, normalizados según lo recomendado en Doc 9249, y sistemas de altavoces para que los pasajeros y el público estén informados debidamente de las llegadas, salidas, cambios y cancelación de vuelos? (MR: 6.12, Anexo 9)</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 80px;"></td> <td style="width: 40px; height: 80px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>7. ¿Se asegura su Estado de que los medios de transporte entre la ciudad y el aeropuerto sean rápidos y seguros?</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 35px;"></td> <td style="width: 40px; height: 35px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>8. ¿Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar el estacionamiento conveniente y el servicio rápido de todos los tipos y categorías de aeronaves? (MR: 6.14, Anexo 9)</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>9. ¿Se utilizan en su Estado equipos especializados para examinar a los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes?</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>10. ¿Se utilizan en su Estado equipos especializados para examinar el equipaje de los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes?</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>11. ¿Están controlados los accesos a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos de su Estado para evitar el acceso de personas no autorizadas? (N: 4.2.1 Anexo 17)</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>12. ¿Disponen los aeropuertos de su Estado de un número suficiente de puestos de control, de acuerdo a la demanda de tráfico? (N: 6.21 Anexo 9)</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>13. ¿Están controlados los accesos a las zonas aeronáutica y de seguridad restringida de los aeropuertos de su estado para el ingreso de personas y vehículos? (N: 4.2.1, 4.2.3, Anexo 17)</p> | <table border="1"> <tr> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> <td style="width: 40px; height: 50px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |

- | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 14. ¿Permite su Estado que los pasajeros permanezcan a bordo o puedan embarcarse y desembarcarse durante el reabastecimiento de combustible de la aeronave? (MR: 6.25, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. ¿Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones seguras para el resguardo del equipaje no reclamado, no identificado o extraviado? (N: 6.28, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. Se proporciona en los aeropuertos de su Estado facilidades, como acceso fácil y rápido, teniendo en cuenta el espacio requerido por los camiones para efectuar sus maniobras? (MR: 6.32, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17. Se proporcionan en los terminales de carga de los aeropuertos de su Estado los espacios adecuados para el almacenamiento y manejo de la carga aérea? (MR: 6.33, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18. Si su respuesta es afirmativa, se consideran las medidas pertinentes para la seguridad de la aviación y control de estupefacientes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19. Exige su Estado que las áreas de los terminales de carga en las que se almacene carga general y especial o correo estén protegidas en todo momento contra el acceso de personas no autorizadas? (MR: 6.34, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20. Asegura su Estado el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas, en los aeropuertos internacionales? (N: 6.35, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21. Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones adecuadas para la administración de medidas de sanidad pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros? (MR: 6.37, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 22. Ha adoptado su Estado las medidas necesarias para la instalación en los aeropuertos internacionales de sistemas eficaces e higiénicos de eliminación de excrementos, basuras, aguas residuales, desechos, alimentos no consumidos, residuos de alimentos y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o plantas? (N: 6.40, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23. Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado instalaciones y personal calificado para la prestación de primeros auxilios? (N: 6.41, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24. Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado, con cargo al erario, locales e instalaciones para las autoridades encargadas de las formalidades de despacho? (N: 6.42, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- | | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 25. | Proporciona gratuitamente su Estado los servicios de control gubernamental durante las horas hábiles establecidas por sus respectivas autoridades? (N: 6.42, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |
| 26. | Exige su Estado que se exhiban en los aeropuertos internacionales las disposiciones relativas al cambio de moneda de otros Estados por la nacional ? | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |
| 27. | Proporciona su Estado servicios para el cambio de divisas, a través de servicios gubernamentales o entidades particulares, tanto a los pasajeros que salen como a los que llegan? (N: 6.50, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |
| 28. | Ha adoptado su Estado las medidas necesarias para informar a los pasajeros de las consecuencias del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves? (MR: 6.44, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |

VI. ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

- | | | | | |
|----|---|--|--|--|
| 1. | Aplica su Estado los procedimientos establecidos en el Anexo 9 para los aterrizajes fuera de los aeropuertos internacionales? (N: 7.1, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |

VII. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA

- | | | | | |
|----|--|--|--|--|
| 1. | Exige su Estado más documentos de viaje que el pasaporte para permitir la entrada en su territorio al personal calificado necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de una aeronave extraviada o averiada? (N: 8.3, 8.3.1, 8.3.2 , Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |
| 2. | Permite su Estado la admisión temporal, libre de derechos de aduana y otros impuestos, a las aeronaves y equipos necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves extraviadas o averiadas ? (N: 8.4, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |
| 3. | Otorga su Estado facilidades para la entrada, salida y tránsito de los vuelos de socorro y aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina? (N: 8.8, 8.10, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |
| 4. | Cumple su Estado con el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS en relación a la entrada, salida y tránsito de pasajeros y su equipaje, carga y otros artículos? (N: 8.12, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |
| 5. | Ha establecido su Estado un programa nacional de facilitación? (N: 8.17, 8.18, MR 8.18.1 y Apéndice 12, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 60px; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td style="width: 30px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | | |

- | | | | |
|---|---|--|--|
| <p>6. Ha establecido su Estado un comité nacional de facilitación del transporte aéreo y los comités de facilitación de aeropuertos u órganos de coordinación similares? (N: 8.19, MR: 8.20, 8.21 y Apéndices 11 y 12, Anexo 9)</p> <p>Si su respuesta es afirmativa:</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 60px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>7. Se encuentran activos?</p> <p>Con qué regularidad se reúnen?</p> <p>.....</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 20px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>8. Ha establecido su Estado un comité nacional de seguridad de la aviación civil y los comités de seguridad de aeropuertos u órganos de coordinación similares? (N: 3.1.5 y 3.2.3, Anexo 17)</p> <p>Si su respuesta es afirmativa:</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 60px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>9. Se encuentran activos?</p> <p>Con qué regularidad se reúnen?</p> <p>.....</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 20px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>10. Ha establecido su Estado un programa nacional de instrucción para el personal que participa en labores relacionadas con la seguridad de la aviación civil? (N: 3.1.6, Anexo 17)</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 60px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>11. Verifica su Estado los antecedentes del personal que aplica los controles de seguridad? (N: 3.4.1, Anexo 17)</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 60px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>12. Asegura su Estado que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil? (N: 3.4.5, Anexo 17)</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 60px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>13. Realiza su Estado auditorias, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que cumple con el programa nacional de seguridad? (N: 3.4.6, Anexo 17)</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 60px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>14. Existe en su Estado una política de capacitación hacia el personal de líneas aéreas en materias de seguridad de aviación? (N: 3.1.6, Anexo 17)</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 60px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>15. Se está dando cumplimiento a lo recomendado en el “Manual de instrucción sobre factores humanos” (Doc 9683) por parte del personal AVSEC y personas de líneas aéreas en estas materias? (N: 2.5.2, Anexo 17)</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 60px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| <p>16. Existe en su Estado programas de capacitación hacia el personal de</p> | <table border="1" style="width: 100px; height: 20px; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |

- | | | | |
|---|---|--|--|
| explotadores de aeronaves, de aeropuertos y explotadores de servicios de escala, a fin de asegurar que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con impedimentos? (MR: 8.26, Anexo 9) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 17. Considera su Estado algún responsable y los medios que se utilizarán para notificar a la OACI respecto de un eventual acto de interferencia ilícita? (N: 5.3.1, Anexo 17) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 18. Considera su Estado planes de contingencia y recursos para enfrentar actos de interferencia ilícita? (N: 5.1.4, Anexo 17) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 19. Cuenta su Estado con personal debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir un acto de interferencia ilícita en la aviación civil? (N: 5.1.5, Anexo 17) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 20. Considera su Estado medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio del Estado contratante, hasta que puedan continuar su viaje? (N: 5.2.1, Anexo 17) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 21. Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con impedimentos? (N: 8.27, MR: 8.28 al 8.33, Anexo 9) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 22. Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar que las personas con impedimentos dispongan de accesos adecuados a los servicios aéreos? (N: 8.34, Anexo 9) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 23. Otorga su Estado facilidades para la entrada temporal en su territorio de los familiares de las víctimas de un accidente de aviación y los representantes del explotador de la aeronave siniestrada? (N: 8.39, 8.40 y MR: 8.41, Anexo 9) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |
| 24. Presta su Estado toda la asistencia necesaria para la repatriación de los restos mortales de las víctimas de un accidente de aviación a sus países de origen? (N: 8.43, Anexo 9) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> | | |
| | | | |

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A18-02.

RECOMENDACIÓN A20-4

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC, en su Artículo 5, dispone que la Comisión deberá alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias para lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros dentro de la región;

CONSIDERANDO que en el Capítulo 8 del Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la OACI recomienda que *"cada Estado Contratante establecerá un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo"* y que al establecerlo deberá usar el Plan Modelo que aparece en el Apéndice 12 a dicho Anexo;

CONSIDERANDO que el transporte de carga es un valioso instrumento para el desarrollo de los Estados de la región y para el adecuado intercambio de productos hacia, desde y dentro de ella, en la medida en que se logre reducir, cada vez más, los trámites y formalidades administrativas;

CONSIDERANDO que en el Capítulo 3 del Anexo 9, la OACI insta los Estados Contratantes a promulgar disposiciones de seguridad para el despacho de pasajeros *"de tal manera que se conserve la ventaja que ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo"*.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Implementar las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional, relativos a la facilitación, compatibilizando con ellas sus legislaciones internas. Teniendo en cuenta además el Manual de Facilitación (Doc 9577) para la reglamentación y procedimientos.
2. Utilizar el "Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo" de la OACI, como elemento primordial para facilitar el flujo de pasajeros, cargas y correo.
3. Coordinar con las entidades gubernamentales competentes la adopción de medidas que posibiliten la simplificación de procedimientos y documentación administrativa en los aeropuertos.
4. Asegurar que las medidas de seguridad aeroportuaria se ejecuten preservando la ventaja de la celeridad inherente al transporte aéreo.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-14.

— — — — —