



Cuestión 7 del  
Orden del Día: Otros asuntos.

## INICIATIVA PARA LA FORMACIÓN Y ENTRENAMIENTO EN DOCUMENTOS DE VIAJE DE LECTURA MECÁNICA

(Nota presentada por Colombia en nombre de Grupo de Expertos de Seguridad, Protección y Asistencia para la Aviación- GESPAA)

### RESUMEN

Esta nota de estudio plantea la necesidad del desarrollo y validación del conjunto de material didáctico normalizado (CDMN) para la instrucción al personal operador de las estaciones de verificación de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), mediante la utilización de la metodología TRAINAIR de la Organización Internacional de Aviación Civil – OACI, para la comunidad de las regiones Caribe y Sudamérica.

### Referencias:

- Anexo 9 – Enmienda 19 (12 Edición)
- Documento 9303 OACI
- Decisión 397, 504, 625 Comunidad Andina de Naciones (Tarjeta Andina de Migración-)
- Memorias de la Reunión del GESPAA 2006

### 1. Introducción

Conforme a las disposiciones y lineamientos determinados por OACI en materia de protección de la aviación, los Estados deberán contar con documentos de viaje de lectura mecánica, DVLM, a partir del año 2010, los estados de la Región deberían dar cumplimiento a esta disposición en la fecha preestablecida.

La Aviación Civil Colombiana ha presentado una iniciativa de capacitación y entrenamiento enmarcada en las recomendaciones del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) a los Estados Miembros que figura en la Sección I. A. MEDIDAS PARA CONTROLES FRONTERIZOS Y ADUANEROS: "...Los Estados Miembros buscarán promover la capacitación regular y técnica de los funcionarios responsables de los controles fronterizos y migratorios. Con tal finalidad, se promoverá una estrecha cooperación entre los Estados Miembros para proveer apoyo técnico y entrenamiento para aquellos que lo requieran, de modo de establecer estándares mínimos y compartir las mejores prácticas para la capacitación y calificación del personal fronterizo o migratorio...". En la declaración de San Carlos, el CICTE indicó " Su más firme determinación de impedir la circulación de terroristas o de grupos terroristas mediante controles eficaces en frontera y controles de la emisión de documentos de identidad y de viaje, y mediante la adopción de medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje."

El mismo fue presentado en la pasada reunión del Grupo de trabajo del GREPECAS - AVSEC/COM/5. La Secretaria del AVSEC/COM/5 envió el documento de esta iniciativa a la OACI, FAL/AVSEC, indicando que se consideraba como un buen aporte para ser implementado y que se consideraría en un futuro inmediato.

Durante la pasada reunión del GESPA en noviembre del año pasado, esta iniciativa recibió todo el apoyo de los países participantes y nuevamente fue presentada en el pasado mes de marzo en la reunión anual del CICTE que se realizó en ciudad de Panamá.

## 2. Estado Actual y descripción de las acciones tomadas.

El Documento de viaje es aquel que confirma la identidad y nacionalidad para cruzar fronteras internacionales. Actualmente existen ciudadanos con doble nacionalidad y por ello con doble pasaporte, pasaportes nacionales con distinta presentación, pasaportes nacionales con deficiencias en materia de seguridad: Información del nacional escrita a mano, con mas de un titular (Incluyendo la familia), fotografía no impresa, sin láminas de seguridad, así como pasaportes con diferentes vigencias. Muchos de ellos no cuentan con zonas de lectura mecánica.

En el mundo se reconocen como Documentos de Viaje: El Pasaporte, Pasaportes fronterizos, la Identificación o Cédula de Ciudadanía, Certificados Judiciales, Salvoconductos o Pasaportes provisionales y para que exista confiabilidad en los mismos se hace necesario que cumplan con algunos requisitos como: características físicas, de emisión, laminado similares, registro por parte de autoridades de otros países.

Es por ello que el Anexo 9 – Enmienda 19 (12 Edición) establece requisitos a los Estados respecto a documentación, emisión de PLM de acuerdo a Doc 9303 a partir del 1 Abril 2010 y métodos recomendados para la incorporación de información biométrica en los DVLM, así mismo OACI se compromete a proporcionar asistencia técnica a través del programa de puesta en marcha universal de los DVLM a los países que lo requieran para emitir PLM para el 2010.

## 3. Discusión

Es claro entonces que la implantación de DVLM ayuda en los controles migratorios y a los pasajeros por que permite:

- Precisión al identificar y verificar la identidad de un persona.
- Reducción de la posibilidad de suplantaciones de identidad o de visas
- Dificultad en las falsificaciones.

De igual forma la implantación de DVLM requiere tener en cuenta:

- Los estándares establecidos por OACI en materia de seguridad e interoperatividad, la cual se alcanza a través de zonas de lectura mecánica y datos biométricos en el pasaporte. Debe considerarse la interoperatividad en otras zonas comunes como la CAN y SCHENGEN.
- Unificación de los Documentos de Viaje bajo el estándar OACI.
- Existen otros pasaportes además del corriente: Especial, Oficial, Diplomático, Azul.

Un adecuado proceso de cambio depende de:

- Acceso adecuado al conocimiento sobre DVLM.
- Acceso a la tecnología adecuada y a los equipos necesarios y funcionales para la emisión, organización y puesta en marcha de los DVLM
- Capacitación del personal de los Estados para operar los equipos y mantener esta capacidad.
- Control sobre los riesgos de la implantación de este proceso

Es decir, que sobre el marco de las políticas, estándares, guías y metodologías de la OACI se establezca un proceso de instrucción a todo el personal operativo que participara en la lectura de los DVLM, tal y como lo enseña la gráfica:

**ANEXO 9 Y 17 – RECOMENDACIONES DE OACI SOBRE DVLM**

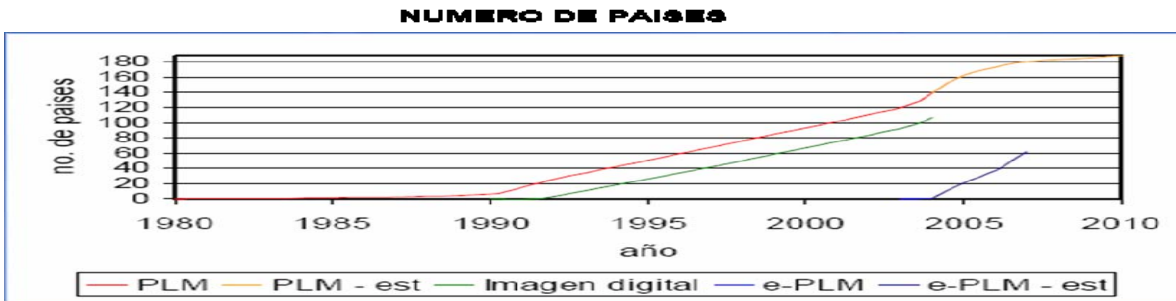


**3.1. Objetivo del Proyecto:**

Desarrollar y validar mediante la aplicación de la metodología Trainair – OACI un curso fundamentado en un conjunto de material didáctico normalizado (CMDN) para el entrenamiento del personal encargado de la verificación de los DVLM en las estaciones ubicadas para tal fin, bajo la modalidad TRAINAIR-OACI.

**3.2. Población Objetivo:**

Funcionarios de entidades gubernamentales relacionadas directa o indirectamente con el control de fronteras en la región Norteamérica, Caribe y Sudamérica. Actualmente más de 140 países emiten pasaportes de lectura mecánica de acuerdo a las normas de OACI. Para el 2007 más de 175 países emitirán PLM y el objetivo para el 2010: 100% países.



**3.4. Impacto del Proyecto**

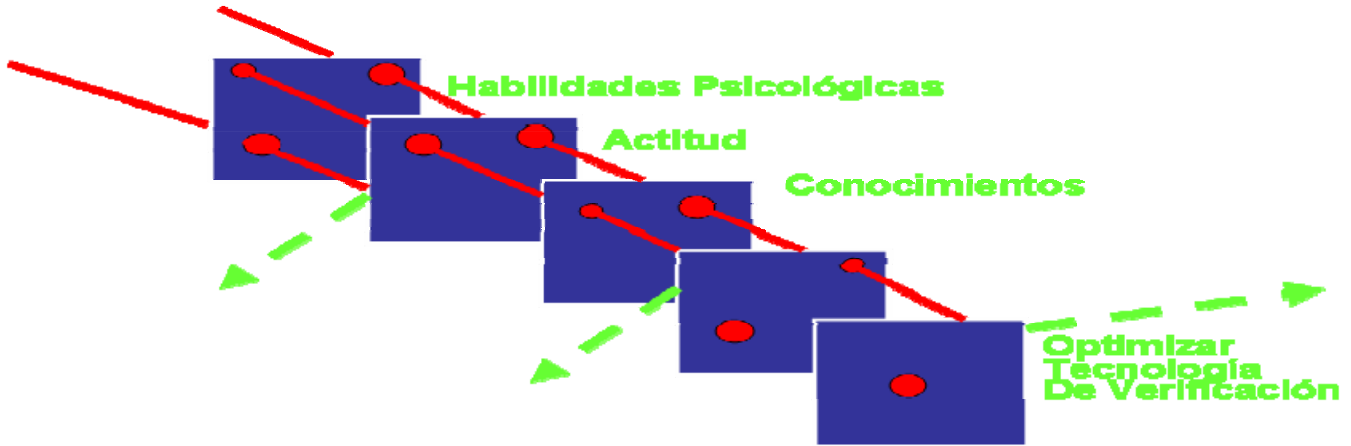
El personal de seguridad está conformado por seres humanos que indefectiblemente *comete errores*. *Se considera error:*

- ✓ "Una acción o inacción que conduce a un desvío de las prácticas estándares"
- ✓ "Aquello que los humanos hacen que causa consecuencias negativas"
- ✓ "Ocasión en la cual una serie de actividades no obtiene el resultado esperado".

A manera de conclusión podemos decir que : "el error humano" está presente en los casos de interferencia ilícita.

Es factible minimizar la ocurrencia del error humano en las operaciones de seguridad de la aviación y específicamente en este tipo de controles migratorios?

La respuesta es si, con una oportuna y adecuada capacitación y entrenamiento del personal operativo que impacte:



### 3.5 Beneficios del Proyecto:

- Fomenta que los Estados utilicen una metodología de instrucción normalizada.
- Desarrolla un sistema de intercambio de instrucción a nivel internacional.
- Construye una red cooperativa internacional de Centros de Instrucción de Aviación Civil. CMDN preparado mediante la aplicación de la Metodología TRAINAIR garantiza:
- Brinda un enfoque de instrucción normalizado y bajo un formato establecido
- Los Miembros adquieren Cursos Normalizados preparados por otros miembros, mediante el "Sistema de Intercambio"
- Los CMDNs son compartidos a un costo que no excede los gastos de reproducción y envío.

### 4. Acción Sugerida

Se invita a los Estados participantes que brinden su apoyo a la presente iniciativa dada la importancia que toma este tema a nivel mundial por las exigencias de implementación a partir del año 2010 del DVLM.

En ese sentido se invita al GREPECAS a estudiar el siguiente proyecto de conclusión:

#### PROYECTO

#### DE CONCLUSIÓN 3/X INICIATIVA PARA LA FORMACIÓN Y ENTRENAMIENTO EN DOCUMENTOS DE VIAJE DE LECTURA MECÁNICA

a) Se invite a los Estados a apoyar la implantación de DVLM bajo los estándares de OACI por ser efectivos para mejorar el control migratorio, facilitar el intercambio de información en las bases de datos de movimientos migratorios y ofrecer mayor confiabilidad del control de DVLM con datos biométricos y e-pasaportes.

b) Se reconozca la importancia del entrenamiento del personal que verificará los DVLM en los puntos de control y como la metodología Trainair de la OACI es un efectivo instrumento para este propósito.

-----  
0

- FIN -