



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

**Sexta Reunión del Comité de la Seguridad de la Aviación del GREPECAS (AVSEC/COMM/6)**

Puerto Vallarta, México, 22 al 25 de julio de 2008

AVSEC/COMM/6-NE/08

10/07/08

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Desarrollo del programa de trabajo del Comité AVSEC/COMM y su futuro funcionamiento.**

**4.1.2 Informe Final y plan de acción de la Reunión AVSEC/PAX-BAG/TF/1**

**INFORME DE LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE INSPECCIÓN DE PASAJEROS/EQUIPAJE DE MANO (AVSEC/PAX/BAG/TF/1)**

(Presentada por la Relatora del AVSEC/PAX/BAG/TF/1)

**RESUMEN**

La AVSEC/PAX/BAG/TF/1 se celebró en Montego Bay, Jamaica, del 31 de enero al 1 de febrero de 2008. Durante la Reunión se formularon 17 Proyectos de Conclusión y 1 Decisión para consideración del AVSEC/COMM.

**Referencias:**

- AVSEC/PAX/BAG/TF/1-FLIMSY/01.

**1. Introducción**

1.1 La Primera Reunión del Grupo de Tarea sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano (AVSEC/PAX/BAG/TF/1) se celebró en Montego Bay, Jamaica, del 31 de enero al 1 de febrero de 2008. Durante la Reunión se formularon 17 Proyectos de Conclusión y 1 Decisión para consideración del AVSEC/COMM.

**2. Proyectos de Conclusión**

**2.1 Cuestión 1 Sistemas de Inspección PAX/Equipaje de mano**

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/1 EQUIPAJE DE MANO**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM establezcan un tamaño, cantidad y peso recomendados de equipaje de mano utilizando la limitación de la IATA de 56 x 45 x 25 cm. en el tamaño del equipaje como una medida de seguridad.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/2**

**TECNOLOGÍA AVANZADA DE IMÁGENES DE  
RAYOS X (ATIX)**

Que dado que las nuevas tecnologías están aún en fase de desarrollo y pruebas, la Relatora investigue un análisis de costo/beneficio sobre Tecnología Avanzada de Imágenes de Rayos X (ATIX) actual y lo presente al AVSEC/COMM/6

**2.2**

**Cuestión 2 Reclutamiento e Instrucción**

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/3**

**CERTIFICACIÓN DE PERSONAL AVSEC**

Que:

- a) los Estados y Territorios CAR/SAM deberían incluir certificación profesional del personal AVSEC en su Programa Nacional de Instrucción AVSEC por categoría funcional; y
- b) el AVSEC/COMM debería establecer guías regionales de programas de instrucción para la certificación de personal profesional AVSEC a más tardar el **31 de diciembre de 2008**.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/4**

**PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN EN  
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (NCASTP)**

Que los Estados CAR/SAM finalicen, aprueben e implementen su Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (NCASTP) antes de las visitas de seguimiento de las auditorias o de la siguiente auditoria del segundo ciclo del USAP.

**2.3.**

**Cuestión 3 Control de Calidad**

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/5**

**MECANISMO DE VIGILANCIA OPERACIONAL  
DENTRO DEL PROGRAMA NACIONAL DE  
CONTROL DE CALIDAD AVSEC (NCAQCP) DE  
LOS ESTADOS**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM deberían establecer e implementar un mecanismo de vigilancia operacional en su Programa Nacional de Control de Calidad AVSEC (NCAQCP) antes de las visitas de seguimiento de las auditorias o de la siguiente auditoria del segundo ciclo del USAP, para garantizar la implementación efectiva y eficiente de sus normas de instrucción y para mantener la sustentación del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil NCASTP.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/6                      DETECTOR DE METALES DE PÓRTICO  
(WTMD)**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM consideren calibrar el Detector de Metales de Pórtico (WTMD) con base en la siguiente evaluación de riesgos en tres niveles:

**Nivel 1-** 70 gramos (en condiciones normales)

**Nivel 2-** 20 gramos

**Nivel 3 –** 100% Inspección física (cacheo)

**2.4**

**Cuestión 4 Facilitación**

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/7                      FILA DE ESPERA EN LOS PUNTOS DE  
SEGURIDAD**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM:

- a) deberían adoptar las prácticas óptimas para reducir las filas de espera en los puntos de inspección de 30 minutos (aceptable) hasta 10 minutos (ideal) lo más pronto posible (refiérase al **Apéndice 1** de esta nota de estudio); y
- b) si el personal de inspección se limita a un solo género, faciliten la inspección por parte del mismo género si así lo solicita el/la pasajero(a).

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/8                      APLICACIÓN DE LAS REGULACIONES DE  
SEGURIDAD DE LA AVIACION EN CASO DE  
FALTA DE CONSIDERACIÓN DE LOS  
REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD EN LA  
PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LOS  
AEROPUERTOS**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM se aseguren que se aplican sanciones y multas adecuadas en caso que no se hayan implantado consideraciones de seguridad en la planificación y desarrollo de los aeropuertos, especialmente en los puntos de inspección de pasajeros.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/9                      CONOCIMIENTO DE LOS ASUNTOS DE  
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN POR PARTE DE  
LAS FUERZAS ENCARGADAS DE APLICAR LA  
LEY**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM: se aseguren que las fuerzas de seguridad:

- a) reciban políticas operacionales adecuadas, relevantes y eficaces en la instrucción de seguridad de la aviación; y

- b) tengan la capacidad de operar tanto en el ámbito aeroportuario como nacional, incluyendo pasajeros perturbadores, control de multitudes, y manejo de crisis antes de las visitas de seguimiento de las auditorias o la siguiente auditoria del segundo ciclo del USAP.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/10                      PLANES DE CONTINGENCIA CONTRA CASOS  
DE INTERFERENCIA ILÍCITA**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM:

- a) al implementar la Norma 5.1.4 del Anexo 17 deberían conducir ejercicios AVSEC parciales y simulacros completos intermitentemente cada dos años, y
- b) establezcan Memoranda de Entendimiento (MOU) con las agencias correspondientes para responder a los actos de interferencia ilícita a la aviación.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/11                      SEÑALIZACIÓN GRÁFICA EN EL PROCESO DE  
SEGURIDAD Y RESTRICCIONES DE LÍQUIDOS,  
AEROSOLES Y GELES (LAGS)**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM implementen señalización gráfica sobre el proceso de seguridad y restricciones LAGS antes de entrar al punto de inspección para informar a los pasajeros **a más tardar el 31 de diciembre de 2008** con el objeto de facilitar y lograr el desempeño óptimo del inspector en los puntos de inspección de seguridad.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/12                      SISTEMA AVANZADO DE INFORMACIÓN DE  
PASAJEROS (API)**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM, al implementar un Sistema Avanzado de Información de Pasajeros (API) deberían consultar con el Representante Regional de la IATA para garantizar el cumplimiento con las guías sobre implementación de API de la Organización Mundial de Aduanas (WCO)/OACI/IATA.

**2.5                      Cuestión 5: Factores humanos**

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/13                      RECONOCIMIENTO DE PATRONES DE  
COMPORTAMIENTO DE PASAJEROS**

Que la OACI elabore guías sobre Reconocimiento de Patrones de Comportamiento de Pasajeros tan pronto como sea posible.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/14                      FACTORES AMBIENTALES Y ERGONÓMICOS  
RELACIONADOS CON AVSEC**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM deberían considerar incluir en su Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) factores ambientales y ergonómicos al diseñar puntos de inspección y puestos de seguridad para mejorar el desempeño de personal AVSEC.

**2.6.                      Cuestión 6: Prácticas óptimas de los Estados**

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/15                      CLASIFICACIÓN AVSEC DE AEROPUERTOS  
CON BASE EN LA AFLUENCIA DE PASAJEROS**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM, al determinar la cantidad de puntos de inspección y la metodología para inspección de seguridad de la aviación deberían adoptar la clasificación de aeropuertos con base en la afluencia de pasajeros durante las horas pico que se incluye en el **Apéndice C** para el **31 de diciembre de 2008**.

**2.7.                      Cuestión 7 Establecimiento de un Modelo Normalizado de Procedimiento Operativo de Inspección PAX/equipaje de mano**

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/16                      PROCEDIMIENTOS                      OPERATIVOS  
NORMALIZADOS (SOP) AL INSPECCIONAR  
PASAJEROS/EQUIPAJE DE MANO**

Que los Estados y Territorios CAR/SAM deberían elaborar Procedimientos Operativos Normalizados (SOP) al inspeccionar pasajeros/equipaje de mano tanto en las operaciones normales como en las situaciones de contingencia lo más pronto posible y a más tardar el **31 de diciembre de 2008**.

**2.8.                      Cuestión 8: Guías de control de la seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles (LAGS)**

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/17                      RESTRICCIONES DE LÍQUIDOS, GELES Y  
AEROSOLES (LAGS)**

Que la OACI:

- a)                      elabore y disemine información detallada y procedimientos para la implantación de restricciones sobre líquidos, geles y aerosoles (LAGS) para mejorar la instrucción del personal AVSEC;
- b)                      proporcione aclaraciones adicionales para armonizar las restricciones LAGS de 3 oz. lo más pronto posible; y

- c) proporcione guías adicionales sobre la definición de bolsas selladas o re-sellables lo más pronto posible, así como guías adicionales sobre la implantación de bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB).

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 1/18:                    RESTRICCIÓN DE LÍQUIDOS, GELES Y  
AEROSOLES (LAGS) PARA VIAJES  
DOMESTICOS E INTERNACIONALES**

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales CAR/SAM, a través del AVSEC/COMM, armonicen la restricción líquidos, geles y aerosoles (LAGS) para vuelos nacionales e internacionales a más tardar en **julio de 2009**.

**3.                    Acción sugerida**

3.1                Se invita a la Reunión a:

- a)                    tomar nota de la información en esta nota de estudio; y
- b)                    aprobar los Proyectos de Conclusión incluidos en ella.

-----

**APÉNDICE A**

**ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO DE LA TECNOLOGÍA AVANZADA DE IMÁGENES DE RAYOS X (ATIX)**

1. Las investigaciones indican que sólo una compañía tiene en el mercado equipos de tecnología avanzada de imágenes (ATIX).
2. La mayoría de las compañías aún están desarrollando equipos avanzados para detectar las amenazas actuales de líquidos, y por lo tanto, no se puede llevar a cabo un análisis de costo en este momento.

-----

## APÉNDICE B

### REGLA GENERAL PARA EL NÚMERO DE CONTROLES DE SEGURIDAD CENTRALIZADO

El sistema de control de seguridad centralizado también está diseñado para procesar el rendimiento máximo de los controles para asegurar el balance de la capacidad total.

La regla general se usa para determinar el número necesario de mostradores de inspección de seguridad. Para esto se utiliza el siguiente procedimiento:

- A) Cálculo del máximo rendimiento del periodo punta/pico de 10 minutos en los mostradores de registro.
- B) Cálculo del número de mostradores de inspección de seguridad.
- C) Cálculo del número máximo de pasajeros haciendo fila (Max # Q) asumiendo una sola fila (un solo ingreso).

**Paso A)** Cálculo del máximo rendimiento de hora punta (pico) en un período de 10 minutos en los mostradores de registro.

Demanda del periodo punta/pico de 10 minutos =

$$\#CIY * (600 / PTci) + \%J$$

Donde:

- #CIY = número de mostradores de registro de clase económica asumiendo el uso común
- PTci = tiempo promedio de proceso de registro en segundos
- %J = % de pasajeros de clase de negocios

**Paso B)** Cálculo del número de mostradores de inspección de seguridad

$$\#SC = \text{Demanda del periodo punta/pico e 10 minutos de A) x (PTsc / 600)}$$

Donde:

- #SC = número de mostradores de inspección de seguridad
- PTsc = tiempo promedio de proceso en el Punto de inspección de seguridad en segundos

**Paso C)** Cálculo del número máximo de pasajeros haciendo fila (Max # Q) asumiendo una sola fila (un solo ingreso).

$$\text{Max \# Q} = (\text{MQT} \times \#SC \times 60) / \text{PTsc}$$

Donde:

- MQT = Tiempo máximo de espera en fila en minutos
- #SC = número de mostradores de inspección de seguridad
- PTsc = tiempo promedio de proceso en el Punto de inspección de seguridad en segundos

**Ejemplo**

A) Máximo rendimiento del periodo punta/pico de 10 minutos Previamente calculado, los 38 mostradores de clase económica más los mostradores de clase de negocios generan un nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico de 10 minutos de 175 pasajeros que inician su viaje. El tiempo promedio de proceso (PTsc) es de 12 segundos.

Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico de 10 minutos= #CIY x (600 / PTci) x (1+%J)

Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico = 38 x (600/150) x (1.15)

Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico = **175 pasajeros**

B) Número de mostradores de inspección de seguridad

#SC = Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico de 10 minutos de A) x (PTsc / 600)

#SC = 175 x (12/600)

#SC = 3.5 = **4 mostradores**

C) Número máximo de pasajeros haciendo fila (Max # Q) asumiendo una sola fila en un tiempo máximo en fila (MQT) de 3 minutos

Max # Q = (MQT x #SC x 60) / PTsc

Max # Q = (3 x 4 x 60) / 12

Max # Q = **60 pasajeros.**

-----

## APÉNDICE C

### CLASIFICACION DE LOS AEROPUERTOS BASADO EN EL PROCESO DE PASAJEROS DURANTE LAS HORAS PICO

Clasificación de los aeropuertos

1. Menos de 5 millones de pasajeros
2. 5 - 15 millones de pasajeros
3. 15 – 25 millones de pasajeros
4. 25-49 millones de pasajeros
5. Más de 40 millones de pasajeros.

- FIN -