

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/32-NE/04
31/03/14

**TRIGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/32)**

(La Habana, Cuba, 8 al 10 de abril de 2014)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.3 del
Orden del Día:**

Actualización de Decisiones CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. De conformidad a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones.
2. Asimismo, la Resolución A16-11 de la CLAC establece los métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la Comisión. Esta Resolución fue emitida teniendo en cuenta la experiencia de la Comisión en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) para establecer un apropiado ordenamiento interpretativo de los citados instrumentos.
3. Posteriormente, en la LXXXIV Reunión del Comité Ejecutivo (Ciudad de Panamá, Panamá, agosto de 2013) la Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/84-NE/07 la misma que incluía una lista de Decisiones a ser consideradas para su modificación y/o revocatoria, siendo acogida favorablemente se encargó se proceda incluir dicho tema en la agenda de asuntos a tratar en la próxima Asamblea de la CLAC.
4. Durante el periodo comprendido entre la Reunión del Comité Ejecutivo mencionado en el párrafo anterior y la presente reunión del GEPEJTA se llevó a cabo el 38° período de sesiones de la Asamblea Ordinaria de la OACI (Montreal, Canadá, setiembre-octubre de 2013) en la que se aprobaron nuevas resoluciones que enmiendan documentos aprobados en sus anteriores Asambleas.

Análisis

5. En vista de que la CLAC dentro de sus Decisiones hace referencia a Resoluciones de la OACI, es necesario actualizar dichos instrumentos acorde con los documentos actuales, razón por la que esta Secretaría considera conveniente poner a consideración del Grupo de Expertos la lista de Decisiones a considerar para su enmienda y/o revocatoria, la misma que se acompaña a la presente Nota de estudio como Adjunto

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

6. Se invita al Grupo de Expertos a revisar la tabla adjunta, intercambiar comentarios y sugerencias acerca de los temas que deban incorporarse para la modificación de las Decisiones o recomendar la derogatoria según corresponda.

Tabla de Decisiones de la CLAC a ser consideradas para su modificación o revocatoria

Decisión	Comentarios	Posición/Acción
Recomendación A10-6 <i>Sobre el servicio courier. (Nov-1992)</i> Anexo 1	Actualmente el servicio courier se ha desarrollado y tiene un mercado importante dentro de los Estados miembros, considerando que esta regulado y normado por los mismos, la Secretaría sugiere su revocatoria.	
Recomendación A13-1 <i>Texto de orientación sobre un Reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación. (Nov-1998)</i> Anexo 2	La Secretaria estima conveniente actualizar esta Decisión considerando las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación (Res A38-16, OACI).	
Resolución A17-1 <i>Estrategia para implementar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo” (Nov-2006)</i> Anexo 3	La Secretaría observa que la Resolución establece el desarrollo de una estrategia que permita implementar un sistema para incrementar el trafico intrarregional, objetivo que aun no se ha cumplido.	
Resolución A18-7 <i>Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente. (Oct-2008)</i> Anexo 4	Esta Decisión en sus partes considerativa y resolutive hace referencia a la Resolución A36-22 de la OACI documento que fue reemplazado por la Res. A37-18 y posteriormente actualizado en el 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI por la Resolución A38-17, por tanto es necesario actualizar la misma.	
Resolución A19-13 <i>Mecanismos para evitar el retraso en el pago de las cuotas de contribución. (Nov-2010)</i> Anexo 5	
Resolución A20-5 <i>Medidas para reducir el</i>	La Resolución en su parte resolutive hace referencia a documentos que han sido actualizados. El 38° periodo de	

Decisión	Comentarios	Posición/Acción
<p><i>impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región.</i> (Nov 2012) Anexo 6</p>	<p>sesiones de la Asamblea de la OACI promulgo la Resolución A38-14 que reemplaza a la Res. A37-20, así como el nuevo Documento que contiene las Resoluciones de la Asamblea de la OACI es el Doc 10022, por lo que es necesario actualizar la misma.</p>	
<p>Recomendación A20-8 <i>Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos.</i> (Nov-2012) Anexo 7</p>	<p>Esta Decisión en su parte considerativa hace referencia a la Resolución A37-17 de la OACI documento que ha sido actualizado en el 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI por la Resolución A38-15, por tanto es necesario actualizar la misma.</p>	
<p>Resolución A20-17 <i>Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa.</i> (Nov-2012) Anexo 8</p>	<p>Esta Resolución es producto del trabajo desarrollado por el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI, cabe comentar que se desarrollo un Taller sobre el tema (Lima, Perú, abril de 2013) donde participaron delegados de 21 Estados miembros de las regiones NAM/CAR y SAM, revisando el material de dicho curso y luego de las deliberaciones, se acordó, entre otros, cambiar de nombre al curso por: “Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos”, adicionalmente se encargó la elaboración del manual del instructor, todo esto será presentado en el la próxima reunión del Grupo Regional (Ciudad de México, México, junio de 2014)</p>	
<p>Declaración de Cartagena (Julio 2008) Anexo 9</p>	<p>.....</p>	

RECOMENDACIÓN A10-6**SOBRE EL SERVICIO COURIER**

CONSIDERANDO que la palabra "*courier*", significa correo, estafeta, mensajería;

CONSIDERANDO que se reconoce su naturaleza jurídica como un transporte comercial de piezas postales;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, son parte del Convenio Postal Universal, que regula el transporte de correos, que establece cuáles son los objetos de correspondencia y los límites de peso y volumen.

CONSIDERANDO que en el mencionado Convenio se regula asimismo sobre el régimen de responsabilidades y la moneda de cuenta para establecer las tasas y el pago de indemnizaciones;

CONSIDERANDO que el servicio denominado "*courier*" ha tenido un gran desarrollo pasando de un servicio postal "puerta a puerta" a un transporte de elementos de naturaleza diferente a la inicial o de ambas en forma simultánea que se reconoce como un servicio expreso;

CONSIDERANDO que esa diferencia se ha manifestado no sólo en lo referente al tipo de elemento a transportar sino también en sus volúmenes y en su operatoria al contar en algunos casos con sus propios medios de transporte aéreo lo cual repercute indudablemente en el ámbito del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que de acuerdo con la índole de los objetos transportados se requerirá mayores o menores controles de los Servicios Aduaneros y de seguridad, existiendo la posibilidad de que se discontinúe la prestación del servicio "puerta a puerta" al existir situaciones irregulares;

CONSIDERANDO que resulta de interés tutelar en defensa de los derechos de los usuarios, la celeridad con que debe prestarse el servicio;

CONSIDERANDO que en la prestación del servicio pueden intervenir distintos modos de transporte, pudiéndose distinguir además en cuanto a las formas de contratación, entre transportador de hecho y de derecho, lo que da lugar a distintos sistemas de responsabilidad;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la Región han adoptado en su ámbito interno, los lineamientos del Convenio de las Naciones Unidas sobre "Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías de Ginebra" de 1980, que propicia un sistema de responsabilidad limitado, estableciendo como unidad de cuenta el derecho especial de giro;

CONSIDERANDO que la problemática presentada por el servicio "*courier*" excede, en algunos aspectos la competencia de las autoridades aeronáuticas reunidas en la CLAC.

LA X ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Que se considere al servicio "*courier*" como un servicio postal sujeto a regulaciones específicas.
2. Que cuando lo transportado se encuentre fuera de lo normado por la autoridad postal, se considere como carga.

ADJUNTO

Anexo 1

3. Que se reconozca la operación de empresas de transporte expreso que transportan correo y carga con las características de ser "puerta a puerta" y de rapidez en la entrega.
4. Que los elementos que se transporten bajo estas condiciones tengan un tratamiento adecuado por parte de las autoridades competentes y se establezcan facilidades aeroportuarias a efectos de preservar las mencionadas características.
5. Que las empresas prestatarias efectúen una adecuada identificación de los elementos a efectos de facilitar el control por parte de las autoridades pertinentes con el fin de evitar demoras.
6. Que se considere esta actividad en la negociación de los derechos de tráfico como correo o carga, parte de la cual es prestada por servicios expresos, teniendo en cuenta los convenios vigentes y lo normado por la Unión Postal Universal en lo referente a la reciprocidad en materia de transporte de correo por vía aérea.
7. Que se coordinen los procedimientos en el tratamiento de los despachos y la recepción de elementos que se transportan bajo las características de un servicio "puerta a puerta" y en los que la rapidez en la entrega al usuario es esencial, por parte de las Autoridades Aeronáuticas, de Aduana, de Seguridad, de Correos y Sanitarias.
8. Que se tutelen los derechos de los usuarios a través de la adopción de un régimen resarcitorio adecuado y de acuerdo con la naturaleza de los envíos, las eventuales demoras que se produzcan y la seguridad en la entrega, el medio utilizado y los convenios en vigencia.

ENCARGA al Comité Ejecutivo que promueva estudios sobre responsabilidades al haber Estados que han adoptado o que se encuentran en proceso de adopción de legislaciones internas que siguen los lineamientos de lo establecido en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías, atento a la existencia de disímiles regímenes resarcitorios que eventualmente podrían afectar los derechos de los usuarios que hagan uso de este servicio.

RECOMENDACIÓN A13-1**TEXTO DE ORIENTACIÓN SOBRE UN REGLAMENTO ORGÁNICO
PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS COMITÉS NACIONALES Y AEROPORTUARIOS
DE FACILITACIÓN**

CONSIDERANDO que la falta de coordinación institucional entre los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional, es uno de los problemas que enfrenta la Región, lo cual dificulta la aplicación de las Normas y Métodos recomendados del Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional;

TENIENDO EN CUENTA que los Estados de la CLAC deberán establecer en su sistema legislativo los reglamentos orgánicos que posibiliten la coordinación interna en los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional, tanto a nivel del Comité Nacional como Aeroportuario;

CONSIDERANDO que la familiarización y conocimiento de las Normas y Métodos establecidos a la luz del Anexo 9 y otras publicaciones de la OACI en materia de facilitación, por parte de los sectores que intervienen en la misma en el transporte aéreo internacional en la región podrá garantizarse con el establecimiento de un reglamento orgánico.

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a sus Estados miembros:

A tomar en cuenta los documentos anexos 1 y 2, “Reglamento Orgánico para un Comité Nacional FAL” y “Reglamento Orgánico para un Comité FAL Aeroportuario” como textos de orientación, encaminados ambos a la búsqueda de formas viables en la coordinación interna de los sectores que intervienen en la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.

ANEXO 1**REGLAMENTO ORGÁNICO PARA UN COMITÉ NACIONAL ENCAMINADO A
LA BÚSQUEDA DE FÓRMULAS VIABLES EN LA COORDINACIÓN INTERNA EN LOS
SECTORES QUE INTERVIENEN EN LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL EN LA REGIÓN****1. DOMICILIO Y REPRESENTACIÓN**

- El Comité Nacional de Facilitación tendrá su sede en la ciudad de _____.
- El Comité Nacional podrá ejercer las acciones y atribuciones que le corresponden en todo el territorio nacional para lo cual podrá crear mediante acuerdos del pleno, comités de facilitación locales en los aeropuertos que estime conveniente.

2. ÓRGANOS, DESIGNACIÓN Y ELECCIÓN

- El Comité Nacional de Facilitación constará de los siguientes órganos
 - a) Presidencia
 - b) Vicepresidencia

- c) Secretaría
- d) Pleno

- La Presidencia del Comité Nacional se ejercerá por la máxima dirección de la autoridad aeronáutica.
- La Vicepresidencia del Comité Nacional será cubierta por designación del pleno por aceptación mayoritaria.
La designación recaerá necesariamente en uno de sus miembros, el que ejercerá sus funciones por un período de doce (12) meses.
El que ocupe el cargo de Vicepresidente no podrá volver a ser seleccionado para el período inmediato.
- La Secretaría del Comité Nacional será cubierta por designación del pleno a propuesta de uno de sus miembros. La designación recaerá necesariamente en persona que no forme parte del Comité Nacional y ejercerá sus funciones mientras no sea revocada su designación.

3. **DEL PRESIDENTE**

El Presidente tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Representar al Comité Nacional ante todos los organismos, órganos e instituciones nacionales e internacionales.
- b) Presidir las reuniones del Comité Nacional.
- c) Presidir las comisiones de trabajo, si así lo estima pertinente.
- d) Nombrar ponentes en los asuntos que requieran estudios, que no fueren asignados a comisiones o grupos de trabajo.
- e) Convocar las reuniones ordinarias, extraordinarias y las de emergencia.
- f) Elevar, si procede y en correspondencia a la legislación establecida las proposiciones de los acuerdos y/o recomendaciones adoptadas por el pleno, a la autoridad correspondiente para su conocimiento, o para que en su caso se consideren las recomendaciones que se hagan.

4. **DEL VICEPRESIDENTE**

El Vicepresidente tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Sustituir al Presidente, en caso de enfermedad o ausencia temporal, en todas las atribuciones inherentes a su cargo.
- b) Representar al Comité Nacional cuando sea designado expresamente por el Presidente o por el Pleno.
- c) Controlar las actividades encomendadas a las comisiones de trabajo.
- d) Realizar las demás funciones que el comité le asigne o el Presidente le delegue.

5. DE LA SECRETARÍA

El Secretario tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Realizar las actividades necesarias, conducentes a planificar y a coordinar los eventos de toda clase que se acordaron o en los que el Comité Nacional tenga participación o en aquellos por los que se hayan solicitado su concurso.
- b) Efectuar las coordinaciones necesarias para establecer y mantener relaciones con organizaciones, organismos e instituciones afines y especialmente con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- c) Llevar debidamente preparados a las reuniones que celebre el Comité Nacional, los asuntos que deban tratarse, redactar las actas correspondientes y suscribirlas con el Presidente.
- d) Citar a los miembros del Comité Nacional para las reuniones ordinarias y extraordinarias.
- e) Recibir las proposiciones de los miembros del Comité Nacional, velando que se cumplan todas las formalidades exigidas.
- f) Distribuir en tiempo y forma entre los miembros del Comité Nacional las proposiciones presentadas, para su estudio así como el orden del día correspondiente para cada reunión.
- g) Despachar con el Presidente todos los asuntos a su cargo.
- h) Enviar a los miembros copia de las actas de las sesiones.
- i) Controlar y archivar todos los documentos del Comité Nacional.
- j) Controlar las actividades realizadas por los grupos de trabajo.
- k) Despachar con el Vicepresidente los asuntos concernientes a las actividades encomendadas a las comisiones de trabajo.
- l) Preparar los informes definitivos que sobre las actividades realizadas por las comisiones y grupos de trabajo deba conocer el Comité Nacional.

6. DEL PLENO

El Pleno del Comité Nacional se constituye al momento de efectuarse la reunión del mismo con la presencia de todos sus integrantes. El Pleno tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Designar las comisiones y grupos de trabajo que considere necesarios.
- b) Recomendar la adopción por parte de los organismos de las medidas pertinentes para lograr los objetivos asignados al Comité Nacional.
- c) Adoptar acuerdos sobre los asuntos que fueren de la competencia del mismo.
- d) Nombrar al Vicepresidente y al Secretario del Comité Nacional.
- e) Evaluar las actividades de los Comités de Facilitación de aeropuertos.

- f) Solicitar de los organismos el aporte de personal técnico para integrar las comisiones y grupos de trabajo.
- g) Acordar la creación de Comités de Facilitación en los aeropuertos que estime conveniente.
- h) Aprobar los reglamentos orgánicos de los Comités de Facilitación que crearen en los aeropuertos.

7. DE LOS MIEMBROS.

Los miembros del Comité Nacional tienen las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Participar con voz y voto en las reuniones del Pleno convocadas por el Presidente.
- b) Presentar cuantas mociones estimen pertinentes referidas a la actividad del Comité Nacional, acompañando tantas copias como miembros tenga dicho Comité.
- c) Solicitar reuniones extraordinarias expresando los asuntos a tratar y fundamentándole su solicitud.
- d) Hacerse representar en las reuniones en casos excepcionales, por su sustituto jerárquico, cuando no pudiere concurrir personalmente.
- e) Hacerse acompañar en las reuniones o sesiones por los asesores que estime conveniente, previo los requisitos y en las condiciones que señala el párrafo 9 pleca 8, del presente reglamento.
- f) Solicitar la posposición de la discusión de los temas tratados en las reuniones del Comité Nacional.
- g) Formar parte de las comisiones o grupos de trabajo que designe el Pleno del Comité.

8. DE LAS COMISIONES Y GRUPOS DE TRABAJO.

- Las comisiones y grupos de trabajo se integran por acuerdo del pleno, con la finalidad de realizar estudios, evaluaciones o investigaciones y rendir informes relacionados con las actividades que le están asignadas al Comité Nacional.
- Ambos órganos quedarán disueltos, una vez que el pleno le imparta la aprobación al documento final elaborado y presentado por el Secretario del Comité sobre la base del resultado de las actividades desarrolladas e informes redactados por la comisión o grupo de trabajo de que se trate.
- Se denominará comisión de trabajo a todo colectivo de trabajo creado o designado por el pleno del Comité Nacional que esté integrado por uno o más miembros del mismo.
- La comisión de trabajo la presidirá un miembro del Comité que será designado por el Pleno cuando acuerde su creación.
- Se denominará grupo de trabajo todo colectivo creado o designado por el Pleno, integrado por especialistas de los organismos, integrantes o no del Comité Nacional.

- Cualquier miembro del Comité Nacional podrá proponer al pleno la designación de especialistas, los que una vez aprobados serán solicitados al organismo que corresponda.

9. **SESIONES DE TRABAJO.**

- El Comité Nacional celebrará sesiones extraordinarias, ordinarias y de emergencia.
- Las sesiones ordinarias se celebrarán como mínimo cada tres (3) meses.
- Las sesiones extraordinarias y de emergencia se celebrarán en las oportunidades que fueren procedentes, a petición de cualquier miembro del Comité y su convocatoria será aprobada por el Presidente.
- Las sesiones ordinarias se convocarán con veinte (20) días de anticipación a la fecha de su celebración, mediante la citación y remisión del orden del día. Cuando no se pueda celebrar una sesión ordinaria por falta de quórum, podrá convocarse una sesión extraordinaria.
- Las sesiones extraordinarias se convocarán con siete (7) días de anticipación a la fecha de su celebración con el envío de la citación y orden del día a tratar.
- Las sesiones de emergencia, se pueden convocar con menos de siete (7) días, utilizando los medios de comunicación que fueren procedentes.
- El quórum para todas las sesiones se considerará con la presencia de no menos de cinco (5) miembros efectivos del Comité Nacional.
- Los miembros podrán asistir a las sesiones acompañados de asesores, lo que se informará previamente a todos los miembros y requerirá la autorización del Presidente. La participación de los asesores en la sesión se limitará a la cuestión o materia de las que sean especialistas.
- Todos los miembros tendrán voz y voto en las sesiones.
- Los acuerdos del Comité se consignarán en el acta respectiva.
- Todos los acuerdos y proposiciones del Comité se tomarán por mayoría de votos.
- A petición de cualquier miembro, el Comité deberá proponer la discusión de algún tema hasta la próxima sesión.
- La ponencia que vaya a desarrollar o tratar el Comité Nacional en un evento internacional deberá ser elaborada por el mismo y elevada si procede y en correspondencia con la legislación vigente a la autoridad correspondiente para su aprobación.

ANEXO 2

PROYECTO DE REGLAMENTO ORGÁNICO PARA UN COMITÉ FAL AEROPORTUARIO ENCAMINADO A LA BÚSQUEDA DE FORMAS VIABLES EN LA COORDINACIÓN INTERNA EN LAS SESIONES QUE INTERVIENEN EN LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

1. DOMICILIO Y REPRESENTACIÓN.

- El Comité de Facilitación del aeropuerto _____ radicará en el edificio del _____.
- El Comité de Facilitación del aeropuerto _____, tendrá las atribuciones necesarias suficientes para la consecución de sus objetivos y la realización de sus funciones, dentro del marco de su jurisdicción.

2. ÓRGANOS, DESIGNACIÓN Y ELECCIÓN.

- El Comité de Facilitación Aeroportuario constará con los siguientes órganos:
 - a) Presidencia
 - b) Vicepresidencia
 - c) Secretario
- Cada vez que se sustituye al representante de un organismo o dirección, se comunicará por escrito al Presidente del Comité.

3. DEL PRESIDENTE

El Presidente tendrá las funciones siguientes:

- a) Formular, con asistencia del Secretario, el orden del día.
- b) Presidir las sesiones y dirigir los debates.
- c) Coordinar las reuniones para garantizar la asistencia de la totalidad de sus miembros.
- d) Firmar las actas en unión del Secretario.
- e) Convocar, por conducto del Secretario, a los miembros del Comité para las sesiones ordinarias y extraordinarias.
- f) Proveer lo necesario para el cumplimiento de los acuerdos.
- g) Dar a conocer al Comité Nacional de Facilitación, los acuerdos tomados y proponer aquellos que sean de la competencia del mismo.
- h) Solicitar a las comisiones de trabajo designadas, los estudios correspondientes.
- i) Representar al Comité a todos los efectos.

- j) Supervisar e informar al Comité el resultado de los acuerdos tomados en las sesiones de trabajo.

4. **DEL VICEPRESIDENTE**

- La Vicepresidencia debe recaer necesariamente en uno de sus miembros permanentes y será nombrado por un período de 6 meses y de forma rotativa.
- El Vicepresidente ostentará todas las funciones del Presidente cuando lo sustituye por ausencia temporal o enfermedad. Realizará además, aquellas funciones que el Presidente le delegue o el comité le asigne.

5. **DEL SECRETARIO**

- La Secretaría del Comité FAL Aeroportuario podrá recaer en cualquier persona aunque no fuere miembro del mismo.
- Las funciones del Secretario serán las siguientes:
 - a) Citar por orden del Presidente a las reuniones ordinarias y extraordinarias.
 - b) Informar a los miembros del Comité, previo a las reuniones, el orden del día.
 - c) Recibir las proposiciones de los miembros relativas a la facilitación.
 - d) Firmar conjuntamente con el Presidente las actas de las reuniones.
 - e) Entregar a cada miembro del Comité copia autorizada de las actas de las reuniones.
 - f) Despachar con el Presidente los asuntos a su cargo.
 - g) Remitir al Comité Nacional de Facilitación, a los organismos, las informaciones propias del Comité FAL del aeropuerto dado, que les sean solicitadas.
 - h) Controlar y archivar la documentación del Comité.

6. **SESIONES DE TRABAJO.**

- El Comité FAL Aeroportuario celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias.
- Las sesiones ordinarias se celebrarán como mínimo una (1) vez al mes, sin perjuicio de que se aumente el número de las mismas cuando así lo estime necesario el propio Comité.
- Las sesiones extraordinarias se celebrarán a petición de cualquiera de los miembros, expresando el asunto a tratar.
- El quórum para la celebración de las sesiones se integrará con la concurrencia de no menos de cinco (5) de los miembros.
- Todos los miembros podrán asistir acompañados de asesores a las sesiones, previa información a todos los miembros y la autorización del Presidente.
- La participación de los asesores en las sesiones se limitará a la cuestión o materia de la

que sean especialistas.

- Todos los acuerdos del Comité se tomarán por mayoría de votos. En caso de empate decidirá el Presidente con voto de calidad.
- Los acuerdos del Comité se consignarán en el acta respectiva.
- A petición de cualquier miembro, el Comité propondrá la discusión de algún tema hasta la próxima reunión.
- Todos los miembros del Comité asistentes a las sesiones tendrán voz y voto en sus debates, deliberaciones y decisiones.

RESOLUCIÓN A17-1**ESTRATEGIA PARA IMPLEMENTAR UN
“SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”**

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO la incorporación de nuevos actores a la actividad del transporte aéreo, ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad;

CONSIDERANDO que la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno (Lima, Perú, 22 y 23 de noviembre de 2001) reconoció al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil sobre el establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC vienen caminando hacia la liberalización paulatina del transporte aéreo internacional.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I. Encargar al Comité Ejecutivo que, con carácter de alta prioridad, incluya en el programa de trabajo del bienio 2007-2008 el desarrollo de una estrategia para implementar un “sistema de integración regional del transporte aéreo” que considere los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, con el objetivo de incrementar el tráfico intrarregional buscando superar las tasas históricas.
- II. Pedir que, en el desarrollo de dicho Sistema, se considere todas las actividades propias y conexas al transporte aéreo internacional, así como a los diferentes actores que intervienen en este modo de transporte (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios).
- III. Aprobar la estrategia que se detalla a continuación para el desarrollo de los trabajos, utilizando como primera opción la metodología FODA complementada con la metodología de manejo de escenarios:

ESTRATEGIA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO

1. Constituir internamente Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y usuarios) a fin de impulsar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo que incluya los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas”, aplicando la metodología FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) y complementada con la metodología basada en escenarios.

2. El trabajo de los Comités locales será liderado por un “facilitador” (autoridad aeronáutica), quien deberá conocer el sector y su entorno para poder trazar un objetivo, es decir, efectuar un análisis interno y externo, teniendo como actores necesarios a las personas involucradas o interesadas en el trabajo para poder manejar el grupo humano y finalmente, ejecutarlo, con la participación de los diferentes entes. Este “facilitador” deberá mantener una comunicación directa y continua con la Secretaría de la CLAC.

3. Los Comités locales se deberán denominar “Comités de integración y competitividad del transporte aéreo” y deberán constituirse mediante acuerdo ministerial, al más alto nivel, bajo los siguientes Términos de Referencia:

- Evaluar los pasos a seguir para viabilizar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo.
- Buscar soluciones adecuadas para mejorar las condiciones de integración y competitividad del transporte aéreo.
- Constituirse en facilitadores en el proceso de implementación.
- Coordinar las acciones que se deben seguir en cada uno de los sectores, a efectos de asegurar un desarrollo sostenido.
- Desarrollar las cadenas de competitividad del transporte aéreo en cada país.

4. El programa de trabajo de los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo se debería basar en los siguientes principios:

- Autodiagnóstico metodológico de las deficiencias y fortalezas, de tal forma que se defina la nueva estrategia de crecimiento, en el marco de una “integración latinoamericana con un enfoque político común”.
- Identificación de los problemas y oportunidades con el objetivo de aclararlos, tratando los problemas domésticos a nivel interno, describiendo la situación y conjugando con objetivos factibles y reales.
- Análisis de los acuerdos de los Ministros frente a la normatividad de cada país, determinando su ejecutividad en el corto y mediano plazo.
- Impulso de la implementación de aquellos acuerdos que puedan llevarse a cabo de manera inmediata, diferenciándolos de aquellos que requieran de mayor tiempo.
- Identificación de los obstáculos que impidan la ejecución de los acuerdos.

- Coordinación con los organismos y/o autoridades pertinentes las soluciones más apropiadas y, en caso de ser necesario, presentación de propuestas específicas de ejecución al Ministro responsable.
 - Desarrollo de las condiciones de competitividad para el transporte aéreo, teniendo en consideración los organismos políticos, económicos y regulatorios que en esta instancia existieren.
 - Trabajar en los temas que figuran como Apéndice 1 para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”.
5. Los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo deberán disponer de:
- Miembros permanentes: autoridades de aviación civil, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, entes reguladores y usuarios.
 - Invitados especiales: participación de autoridades y representantes de otros sectores, en la medida que ello sea atinente a la materia que se trate.
6. Los Comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo serán monitoreados por el Comité Ejecutivo de la CLAC, mediante el trabajo coordinado de la Secretaría y los facilitadores.
7. Con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo, el Comité Ejecutivo de la CLAC deberá planificar talleres o seminarios de entrenamiento con los facilitadores, con el apoyo de las líneas aéreas, los operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios.
8. Una vez que se reciban los resultados por parte de los facilitadores de cada país, el Comité Ejecutivo de la CLAC los evaluará y los presentará en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.
9. Encargar al Comité Ejecutivo el monitoreo del cronograma de trabajo que figura en el Apéndice 2 por parte de los Estados, de manera tal, que se pueda evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible.
10. Encargar al Comité Ejecutivo la elaboración de una “Declaración” que resúmale avance de los trabajos desarrollados en la región para presentarla en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A16-17

APÉNDICE 1

Lista de Temas a considerar para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”

El Mercado: Es la descripción, análisis y evaluación cuantitativa y cualitativa de una serie de variables relacionadas con el funcionamiento histórico y presente del mercado del transporte aéreo a nivel regional, de tal manera que lleguen a conocerse los aspectos estructurales y coyunturales que se oponen y facilitan el desarrollo del sector. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de realizar un diagnóstico que determine la visión en retrospectiva del sector, es decir, sus tendencias, en base a las cuales se plantearán los escenarios y se establecerán las estrategias a seguir. Variables: Número de rutas, flota, número de pasajeros transportados, toneladas métricas (TM) de carga transportada, número de aerolíneas, número de vuelos, frecuencia de vuelos, asientos disponibles (capacidad) y factor de ocupación, rutas servidas, empresas designadas, entre otras.

Políticas gubernamentales: Es el conjunto de decisiones en materia de aeronáutica civil que integradas armónicamente en el contexto de la política nacional y/o regional de desarrollo, orientan la conducción del sector y norman las acciones por seguir, las cuales se traducen en planes y programas de desarrollo sectorial. Variables: política fiscal, libertades del aire, políticas de propiedad sustancial y control efectivo, inmovilidad laboral, designación de empresas, etc.

Medio Ambiente: Esta claro que la protección del medio ambiente es un tema vital para la opinión pública mundial, este puede ser un elemento decisivo en el desarrollo del sector aeronáutico en la región, dada la importante participación de polución y ruidos generado por el sector aeronáutico. Variables: Niveles de emisión de ruidos y gases, características de la aeronaves, políticas de medio ambiente, etc.

Política Tarifaria: Si bien es cierto pudiera incluirse dentro de los temas de Mercado o Política Gubernamental, por lo delicado del asunto se sugiere trabajar como un punto independiente. Variables: tipo de sistema para fijación de tarifa, regulaciones, precio asiento milla, costos asiento milla, etc.

Capacitación: Se refiere a las deferentes actividades que adelantan los Estados a fin de garantizar la adecuada preparación del personal del entorno aeronáutico. Variables: Número de personal aeronáutico y su nivel de capacitación, oferta y demanda de capacitación, centros de instrucción, perspectivas de capacitación, etc.

Combustible: Se sugiere la inclusión del tema del combustible en vista de que es uno de los elementos de mayor incidencia en la estructura de costos de las aerolíneas, sobre todo a nivel regional. Variables: precio del combustible de aviación, galones vendidos, precio del barril de petróleo y desarrollo de combustibles alternos, entre otras.

Competitividad: Este tema agrupa la manera en que se interrelacionan los distintos oferentes del transporte aéreo dentro del contexto regional y mundial. Variables: otros modos de transporte, oferta de asientos, alianzas estratégicas, megatransportistas, entrada y salida de aerolíneas del mercado, libertades del aire, etc.

Infraestructura aeronáutica: Se refiere a la cantidad de edificaciones, instalaciones, equipos y servicios que existen en el ámbito aeronáutico a nivel regional. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de determinar la capacidad de transporte de pasajeros y carga en la región. Variables: Número de aeródromos, sistemas de navegación aérea y nuevas tecnologías, entre otras.

Seguridad de la aviación: Se sugiere la inclusión de este tema en vista de la relación estrecha que presenta con la demanda de servicios de transporte aéreo en relación a actos de terrorismo e interferencia ilícita, la cual puede disminuir drásticamente como reacción ante uno de estos eventos. Variables: facilitación, seguridad de la aviación, interferencia ilícita, normativa, etc.

Industria Aeronáutica: Se sugiere la inclusión del tema de los proveedores de aeronaves en vista del carácter oligopólico de los mismos, además de las empresas dedicadas a dar mantenimiento a las aeronaves. Variables: precio aeronaves, precio partes y repuestos, características tecnológicas de las aeronaves, talleres de mantenimiento, costos de mantenimiento, recurrencia, etc.

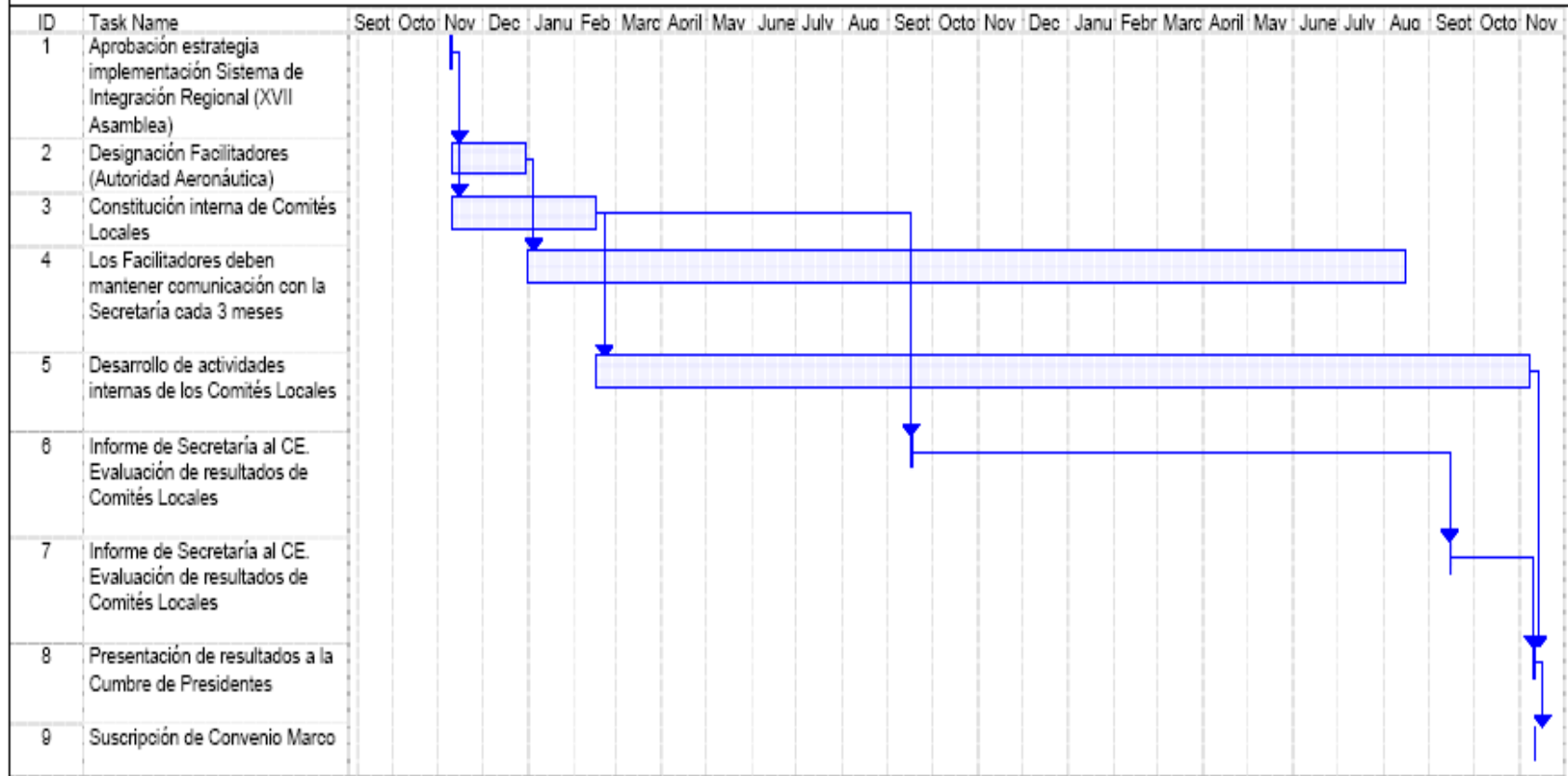
Costos del sector: La implementación de un sistema de integración regional del transporte aéreo, debe contemplar la relación costo–beneficio inherente a la actividad aerocomercial. Dicha relación costo–beneficio al establecer el nivel de ingresos y costos que genera cada ruta, permitirá una distribución efectiva de las rutas explotadas. En este sentido, es importante el estudio de los costos que inciden directamente en el sector ya que los costos de servir u operar en determinada ruta varían según ciertos elementos como el tipo de aeronave, tiempo de vuelo, frecuencia, entre otros. Variables: tarifa promedio, costo operacional por hora, etc.

Seguridad operacional: Uno de los aspectos más importantes a considerar son aquellos relacionados con las normas y restricciones en cuanto a la seguridad operacional. Variables: Normativa, derecho comparado, etc.

Aspectos económicos de la región: Se refiere a las variables macroeconómicas que inciden directamente e indirectamente en el desarrollo del sector aeronáutico y que, por lo tanto, se consideran claves al momento de evaluar las estrategias a seguir para el logro del objetivo común del crecimiento del tráfico aéreo en la región. Variables: Índice de Precios al Consumidor (IPC), Producto Interno Bruto (PIB), PIB per-cápita, tipo de cambio, tasa de desempleo, nivel de ingreso, inversión extranjera, exportaciones, importaciones, bienes transables, tasa de interés, comercio de bienes y riesgo-país, entre otras.

Aspectos demográficos de la región: Se refiere a las variables demográficas que inciden en el desarrollo económico de la región, así como el crecimiento de la población y de sus capacidades humanas básicas que afectan directamente e indirectamente el crecimiento del tráfico aéreo en la región latinoamericana. Variables: Población, Índice de Desarrollo Humano (IDH), turismo receptivo, turismo emisor, etc.

APÉNDICE 2



RESOLUCIÓN A18-7**DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA Y ESTABLECIMIENTO DE PRÁCTICAS
PERMANENTES DE LA CLAC RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO
AMBIENTE**

CONSIDERANDO que la OACI, a través de sus oficinas regionales, ha procurado orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de forma tal que atienda las demandas exigidas por la sociedad, permitiendo el mantenimiento de la calidad del medio ambiente;

CONSIDERANDO que la Resolución **A36-22**, establece la política actual de la OACI relativa a la protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que en el Apéndice A de la Resolución **A36-22**, la Asamblea de la OACI insiste que los Estados Contratantes se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente, ya que tales medidas podrían ser perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que la Resolución **A36-22** adoptada por la Asamblea de la OACI resuelve que en sus Sesiones Ordinarias se revisará la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente;

CONSIDERANDO la necesidad de que la CLAC adopte las nuevas políticas de la OACI establecidas en la Resolución **A36-22**, en especial, el concepto de “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves (**Apéndice C**), así como las directrices relacionadas con el proceso y el criterio para la introducción de nuevas restricciones locales a las operaciones (**Apéndice E**) y las directrices para la planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo **Apéndice E**); y

CONSIDERANDO la necesidad de abordar los aspectos relativos a la emisión de motores de las aeronaves, incluso una mejor comprensión de su impacto y de los posibles medios para limitar o reducir los gases generados en la aviación que contribuyen al efecto de invernadero.

LA XVIII ASAMBLEA DE LA CLAC**RESUELVE:**

1. Que los apéndices que forman parte de esta Resolución y que aparecen abajo enumerados tienen como objetivo definir la política y el establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC con relación a la protección del medio ambiente:

Apéndice A - Política general

Apéndice B - Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Apéndice C - Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Apéndice D - Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

Apéndice E - Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionados con

el ruido

- Apéndice F - Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
 - Apéndice G - Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico
 - Apéndice H - Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
 - Apéndice I - Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves
2. Solicitar a todos los Estados miembros continuar apoyando activamente la política, las normas y las prácticas relacionadas con el medio ambiente, aprobadas por la Asamblea de la CLAC.
 3. Solicitar al Comité Ejecutivo que, en cada revisión de la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente contenida en la Resolución **A36-22**, se encargue de presentar un análisis de la misma, de forma tal que se evalúe, en el ámbito de la CLAC, la orientación e introducción de los cambios realizados por la Asamblea de la OACI.

APÉNDICE A **Política general**

1. Declarar que la CLAC, consciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil y de su responsabilidad, así como de la responsabilidad de los Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente, promoverá el desarrollo del transporte aéreo en consonancia con la realidad de los países de la región y en armonía con el medio ambiente.
2. Acoger las políticas de la OACI y sus prácticas permanentes relacionadas con la protección al medio ambiente, tomando en consideración las necesidades de los Estados miembros.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo adopte las medidas necesarias para mantenerse informado sobre todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente y conserve la iniciativa en la formulación de directrices sobre el tema, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones.
4. Alentar a los Estados miembros a desarrollar acciones conjuntas de apoyo y cooperación técnica con miras a posibilitar la implantación de programas de medio ambiente en el seno de la CLAC y de acciones coordinadas, en el contexto de la OACI.
5. Solicitar a los Estados miembros abstenerse de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional, particularmente, en la región.

APÉNDICE B **Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente**

1. Acoger la adopción, por la Asamblea de la OACI, de la nueva norma, más estricta, respecto al ruido de las aeronaves para incluirla en el Anexo 16, Volumen I, nuevo Capítulo 4, establecido por la Resolución **A36-22**.

2. Recomendar al Comité Ejecutivo a apoyar, con la ayuda y la cooperación de los grupos de expertos de la CLAC y de otras organizaciones internacionales, el desarrollo de las labores de la OACI relacionadas con el establecimiento de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente.
3. Solicitar a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para coordinar el tratamiento de las cuestiones de medio ambiente con miras a ampliar su conocimiento y discusión en el seno de la CLAC.
4. Solicitar a los Estados miembros adoptar, cuando sea apropiado, las medidas que la CLAC apruebe con respecto al párrafo 2 de este Apéndice.

APÉNDICE C

Políticas y programas basados en un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves

1. Alentar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado como herramienta para la gestión del problema del ruido en los aeropuertos. Este enfoque consiste en la utilización equilibrada de sus cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente (aeronave), planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones.
2. Exhortar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado, teniendo en cuenta la orientación de la OACI y de la CLAC, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales.
3. Instar a los Estados miembros a instituir un proceso transparente al considerar medidas para mitigar el ruido, incluyendo:
 - (a) una evaluación del problema del ruido en determinado aeropuerto basándose en criterios objetivos y mensurables y en otros factores pertinentes;
 - (b) una evaluación de los costos probables y los beneficios de diversas medidas posibles y, basándose en esta evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - (c) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, para la consulta con los interesados y la solución de controversias.
4. Instar a los Estados miembros a promover y apoyar los estudios, investigaciones y programas de desarrollo y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios.
5. Exhortar a los Estados miembros a aplicar políticas de planificación y gestión de utilización de los terrenos para limitar el desarrollo de actividades incompatibles en áreas expuestas al ruido.
6. Instar a los Estados miembros a aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible, sin afectar a la seguridad operacional.
7. Exhortar a los Estados miembros a no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros

- elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución.
8. Solicitar a los Estados miembros cooperar estrechamente, en la medida de lo posible, para garantizar la armonización de programas, planes y políticas, hasta donde sea posible.
 9. Solicitar a los Estados miembros asegurar que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no-discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago.
 10. Solicitar a los Estados miembros considerar las condiciones económicas particulares de los países de la región cuando se definan las políticas para la atenuación del ruido de las aeronaves.
 11. Solicitar a los Estados miembros mantener informado al Comité Ejecutivo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional.
 12. Solicitar al Comité Ejecutivo evaluar continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la CLAC que sea necesaria para ayudar a los Estados miembros a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido.
 13. Instar a los Estados miembros a prestar el apoyo correspondiente a la labor de la CLAC en este tema de forma coordinada con la OACI, con miras al desarrollo de la aviación civil en la región.

APÉNDICE D

Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

1. En caso que la introducción de restricciones a las operaciones a este tipo de aeronave sea considerada necesaria por el Estado miembro, no deberá hacerse sin antes tomar en cuenta:
 - a) si la eliminación de este tipo de aeronave proveerá los beneficios al medio ambiente necesarios en los alrededores de los aeropuertos;
 - b) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden alcanzarse con reglamentos que impidan a sus explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de las mismas;
 - c) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden ser obtenidos por medio de:
 - restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso se haya determinado y declarado que genera problemas de ruido;
 - restricciones limitadas a los períodos en que se registra la mayor perturbación por el ruido; y
 - d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados miembros interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable sobre esta intención.
2. Instar a los Estados que, a pesar de las consideraciones descritas en párrafo 2 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves para:

- a) definir toda restricción de tal manera que las aeronaves de un explotador individual que se conformen al Capítulo 3 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, hasta el año 2010;
 - b) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años desde de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
 - c) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna aeronave equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; e,
 - d) informar a la CLAC, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.
3. Exhortar a los Estados miembros a seguir colaborando bilateral y regionalmente, a fin de:
- a) disminuir las repercusiones del ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos, minimizando los costos económicos para los explotadores de aeronaves; y
 - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países de la región con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual.
4. Instar a los Estados miembros a no introducir medidas de eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4.
5. Instar a los Estados miembros para que ayuden a los explotadores de aeronaves en su esfuerzo por acelerar la modernización de sus flotas, facilitando el arrendamiento o la compra de aeronaves con mejores tecnologías, e incluso suministrar cooperación técnica multilateral donde sea apropiado.
6. Instar a los Estados miembros para que sólo implementen algún tipo de restricción en cuanto a la operación de aeronaves, en caso necesario, luego de desarrollar y adoptar una política como parte del enfoque equilibrado, considerando:
- a) la planificación de la utilización de los terrenos en áreas cercanas a los aeropuertos internacionales para reducir, al mínimo, cualquier utilización de los terrenos para fines residenciales, educacionales, culturales, de salud u otros que puedan ser afectados negativamente por el ruido de las aeronaves;
 - b) la utilización de procedimientos operacionales para la reducción del ruido de las aeronaves; y,
 - c) la aplicación de toda restricción de acuerdo con los principios de no discriminación establecidos por el Artículo 15 del Convenio de Chicago que prevé un tratamiento tan favorable para los explotadores extranjeros como el ofrecido a los explotadores nacionales en los mismos aeropuertos.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

1. Solicitar a los Estados miembros que, siempre que sea posible, se adopten cualesquiera restricciones a las operaciones solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas al medio ambiente previstas y las repercusiones perjudiciales posibles.
2. Solicitar a los Estados miembros a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves antes de evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C a esta resolución.
3. Solicitar a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula 2 anterior, permitan la introducción de restricciones a las operaciones de aeronaves, en un aeropuerto, que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, y que:
 - a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
 - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
 - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial, cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
 - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (e.g. servicios de larga distancia);
 - e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países de la región para evitar imposición de costos elevados;
 - f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un periodo de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
 - g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable; e,
 - h) informen a la CLAC, así como a los otros Estados miembros interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

1. Instar a los Estados miembros que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 de acuerdo con el Apéndice D de esta resolución para preservar al máximo las ventajas alcanzadas en las comunidades locales, por la reducción del ruido en estos aeropuertos, evitando la utilización de los terrenos incompatibles con las actividades aeronáuticas o la invasión de área adyacentes a los mismos.
2. Instar a los Estados miembros a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización de los terrenos incompatible con las actividades aeronáuticas o la invasión en las áreas cercanas a los mismos.

3. Instar a los Estados miembros cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
 - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas con actividades sensibles al ruido;
 - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
 - c) definan zonas cercanas a los aeropuertos que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta la densidad de la población y su crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para el uso adecuado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
 - d) sancionen leyes, den orientación u otros medios apropiados para lograr la compatibilidad entre la operación de los aeropuertos y los criterios adoptados para la utilización de los terrenos en zonas adyacentes a los mismos; y
 - e) se aseguren que las comunidades cercanas a los aeropuertos dispongan de información de fácil lectura y comprensión acerca de las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente.
4. Solicitar al Comité Ejecutivo acoger la orientación contenida en el “Manual de Planificación de Aeropuertos” (Doc 9184) con respecto a la elaboración de las directrices para los Estados miembros acerca del control de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos.
5. Solicitar al Comité Ejecutivo establecer procedimientos para orientar la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes donde aún pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico

1. Reafirmar la importancia de una política que garantice que no se producirá ninguna situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial.
2. Orientar al Comité Ejecutivo para que, en observancia del Apéndice G de la Resolución **A36-22** de la OACI y de otros documentos pertinentes a la operación de aeronaves supersónicas, se consideren debidamente los problemas que pueden ser generados para el público, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, y que se tomen medidas para colaborar con la comunidad internacional en asuntos como la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público” y el establecimiento de sus límites correspondientes.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

1. Adoptar procedimientos para atender las cuestiones relativas a las repercusiones de la aviación civil en la atmósfera en el seno de la CLAC, a partir de los principios y directrices establecidos en los Apéndices H e I de la Resolución A36-22 de la Asamblea de la OACI.

2. Instar a los Estados miembros a que promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC.
3. Solicitar a los Estados miembros continuar cooperando estrechamente con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU).
4. Solicitar a los Estados miembros continuar estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, elaborar propuestas concretas y proporcionar sugerencias al Comité Ejecutivo y a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU, tan pronto como sea posible, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones para los países en la región.
5. Solicitar a los Estados miembros fomentar la aplicación de medidas operacionales como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves.
6. Invitar a los Estados miembros y organizaciones internacionales a mantener informada a la CLAC sobre los desarrollos en este campo.
7. Instar a los Estados miembros para que realicen estudios adicionales en el nivel cuantitativo, con miras a evaluar la contribución individual respecto al problema de la contaminación atmosférica global.

APÉNDICE I

Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

1. Solicitar al Comité Ejecutivo continuar elaborando orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático, y elaborar propuestas concretas y proporcionar asesoramiento, tan pronto como sea posible, a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU.
2. Exhortar a los Estados miembros y al Comité Ejecutivo para que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes involucradas, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función al costo, y adopten medidas compatibles con el marco descrito a continuación, y a los Estados miembros para que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:
 - a) Mecanismos voluntarios
 - (1) Alentar a los Estados miembros y a las otras partes interesadas a que adopten medidas de corto plazo para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios.

- (2) Instar al Comité Ejecutivo a que facilite las medidas a través de directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas) para dichos mecanismos, incluyendo un acuerdo voluntario modelo.
- b) Gravámenes relacionados con las emisiones
 - (1) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de introducir tasas y tarifas de medio ambiente relacionadas a la emisión de aeronaves.
 - (2) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual.
 - (3) Instar al Comité Ejecutivo a que realice más estudios y elabore orientación adicional sobre el asunto.
- c) Comercio de los derechos de emisión
 - (1) Solicitar al Comité Ejecutivo que elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU.
3. Instar a los Estados miembros a no considerar la adopción de cualquier tipo de tasa o impuesto con el propósito de reducir la repercusión atmosférica causada por las operaciones de las aeronaves, teniendo en consideración los resultados alcanzados en los estudios realizados por el CAEP.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-11.

RESOLUCIÓN A19-13
MECANISMOS PARA EVITAR EL RETRASO
EN EL PAGO DE LAS CUOTAS DE CONTRIBUCIÓN

CONSIDERANDO que la Resolución A14-11 “Prorratio de los Gastos Directos de la CLAC entre los Estados miembros y Cumplimiento de las Obligaciones Financieras”, estipula en su numeral (4) “Instar a los Estados miembros a que cancelen sus compromisos financieros pendientes con la Comisión y reconozcan la necesidad de pagar sus cuotas al inicio del año correspondiente”;

CONSIDERANDO que tanto en el presente período como en los anteriores ha existido retraso en el depósito de las cuotas de contribución por parte de un reducido número de Estados miembros;

CONSIDERANDO que el atraso en el pago de las cuotas incide en la gestión presupuestaria y afecta directamente al Fondo de respaldo, produciendo problemas de iliquidez;

CONSIDERANDO que la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC resolvió que en el programa de trabajo del presente período se incluya el análisis de una alternativa de solución para evitar el retraso en el pago de las cuotas de contribución;

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo en su LXXIX Reunión (Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010), entre otras cosas, acordó encargar a la Secretaría que elabore la medida señala anteriormente.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Que aquellos Estados que se encuentren atrasados en el pago de sus cuotas de contribución por más de un año, no podrán ejercer su derecho al voto en las Asambleas, ni postular a integrar el Comité Ejecutivo, tampoco podrán hacer uso de becas que otorgue la Secretaría para los eventos de capacitación que se realicen, con excepción de aquellas vinculadas a eventos sobre Seguridad Operacional;
- 2) Se encargue a la Secretaría el seguimiento y cumplimiento de la presente Resolución.

RESOLUCIÓN A20-5**MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE
DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES
DE LAS LÍNEAS AÉREAS EN LA REGIÓN**

CONSIDERANDO la volatilidad del precio del combustible, como una causa importante de la reducción de la rentabilidad de las empresas, al ser uno de los rubros más significativos en los costos de operación de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO la gran cantidad de impuestos que inciden en el aumento del precio del combustible afectando directamente los costos del vuelo, que son trasladados a los pasajeros influenciando directamente el crecimiento del transporte aéreo regional y continental;

CONSIDERANDO que en la región, el precio de combustible es un factor que se constituye en una limitante para la competitividad de las aerolíneas estimándose este promedio para Latinoamérica en el 37% de los costos operacionales de una aerolínea, cerca de 14% más alto que el promedio de precios mundial; y,

CONSIDERANDO que la industria ha implementado medidas frente al alza del precio de combustible tales como: anuncios de recortes de capacidad, el desarrollo de nuevas tasas, incremento del precio del billete, lo cual puede reducir el ritmo de crecimiento del sector, e incluso llegar a contraer la demanda.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar, con las autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la promoción de políticas públicas de precios para los combustibles de aviación que reflejen las mejores prácticas internacionales.
2. Alentar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 relativo a los “Criterios de la OACI Sobre Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional”, la Resolución **A37-20** sobre la “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo” (**Documento 9958 “Resoluciones Vigentes de la Asamblea de la OACI”**), así como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
3. Promover en los Estados miembros la implementación de medidas que contribuyan a mitigar el constante aumento del precio de combustible tales como:
 - a) Desarrollar procedimientos y tecnologías mundiales de navegación basada en la performance (PBN), en observancia de las directrices previstas en El Manual sobre Navegación Basada en la Performance (Doc. 9613) de la OACI y considerando que este sistema permite volar de una forma más eficiente, lo cual a su vez garantiza mayor seguridad en la operación, ahorro de combustible, disminución de tiempos de vuelo, reducción en la emanación de gases CO₂ a la atmósfera y contaminación auditiva durante los procedimientos de salida y llegada a los aeropuertos.
 - b) Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio de viabilidad económica sobre combustibles alternativos, los cuales plantean la posibilidad de ser más ecológicos y menos onerosos que los tradicionales.

ADJUNTO

Anexo 6

- c) Coadyuvar con la industria para fomentar el desarrollo e implantación de combustibles alternativos sostenibles para el desarrollo sostenible del sector de aviación, en la medida en que se cumplan los requisitos técnicos, incluidos los aspectos de seguridad operacional y los criterios de sostenibilidad.
 - d) Instar a los Estados miembros a fortalecer las plantas de controladores aéreos cuando se requiera, adecuándolas al crecimiento del tráfico aéreo y evitando generar ineficiencias.
 - e) Exhortar a los Estados miembros para que la infraestructura de navegación proporcione una cobertura adecuada, atendiendo el continuo crecimiento del tránsito aéreo, obteniendo un nivel de infraestructura avanzado, especializado y competitivo que satisfaga las expectativas de los usuarios en términos de mayor flexibilidad operacional, puntualidad y reducción de costes a los operadores.
 - f) Alentar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desgravar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
 - g) Instar a las autoridades aeronáuticas para que los Estados con economías emergentes donde la producción de aeronaves es inexistente, eviten gravar la adquisición de flota de última tecnología, a fin de estimular la renovación de la misma.
5. Exhortar a los Estados miembros a facilitar el abastecimiento de combustible, sobre todo en zonas aisladas, alejadas o de difícil acceso, donde los servicios de transporte aéreo son los únicos medios para acceder a esas poblaciones.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A18-05.

RECOMENDACIÓN 20-8**PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS**

CONSIDERANDO que la Resolución **A37-17** de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971) y su Protocolo adicional (Montreal, 1988), al Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991), el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Beijing, 2010) y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Beijing, 2010);

CONSIDERANDO que el nuevo Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, reemplaza al vigente Sistema de Varsovia;

CONSIDERANDO la decisión del 25º Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (Montreal, 10 de mayo de 1984) de enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para incluir un nuevo Artículo 3º bis;

CONSIDERANDO que durante el 27º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A27-2, por la que se aprobó la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que en el 28º Período se adoptó la Resolución A28-1, la misma que aprobó enmienda del Artículo 50 a);

CONSIDERANDO que durante la Conferencia diplomática organizada por la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001, en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, se adoptó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico;

CONSIDERANDO que es altamente deseable lograr una total participación de los Estados miembros en los Convenios y Protocolos de derecho aéreo a fin de aprovechar en el mayor grado posible las ventajas que se derivan de la unificación de las normas internacionales que incorporan los citados Convenios y Protocolos.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que aún no son parte de los Convenios y Protocolos que se señalan a continuación que, tan pronto como les sea posible, adopten las medidas necesarias para su ratificación:

1. Protocolo complementario del Convenio de Montreal (Montreal, 1988), Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Beijing, 2010) y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Beijing, 2010); ;
2. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);

ADJUNTO

Anexo 7

3. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (Ciudad del Cabo, 2001).

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A18-06.

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”.

LA XX 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

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”

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

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

- Legislativas
- Técnicas
- Físicas

7.1 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

7.2 *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)

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.”*

La **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.”*

7.4 *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. Definición de “Inspección”

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

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”.

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

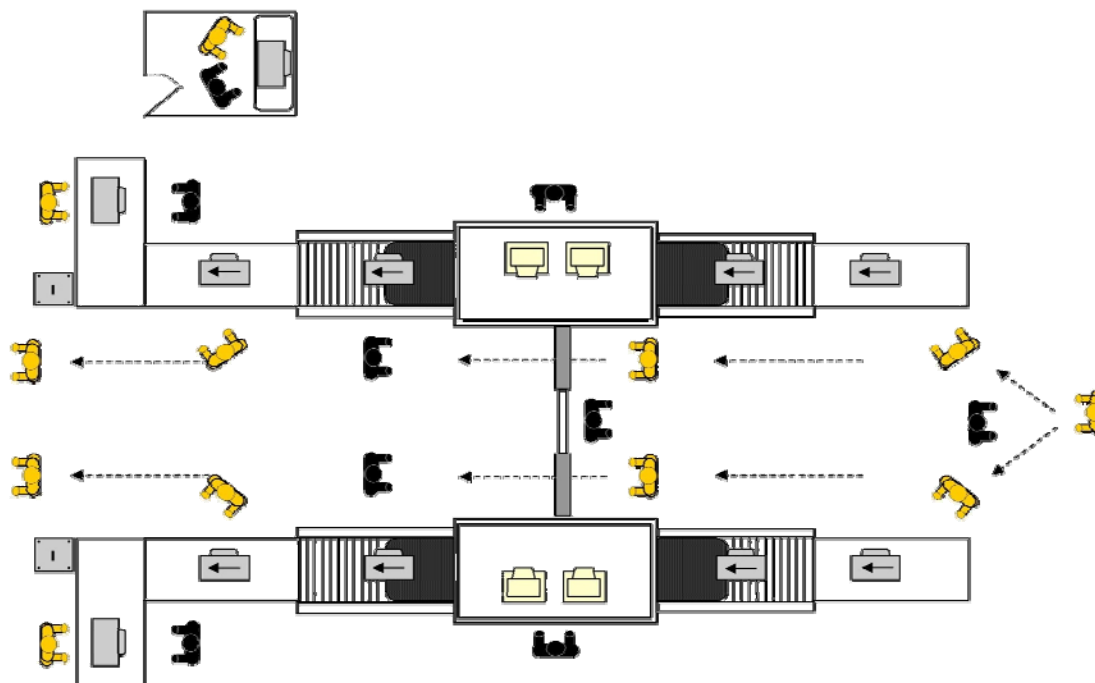
Categorías de pasajeros que podrían utilizar el punto de Inspección del Personal del Aeropuerto

- 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.

1.2 Vigilar:

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

1.3 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.

1.4 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.

1.5 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, la 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.

3.5 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 lo hechos.

3.6 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.

3.7 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

3.8 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 anomalía 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 detección de trazas, pasajeros y equipaje de mano
- Equipos para la detector 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

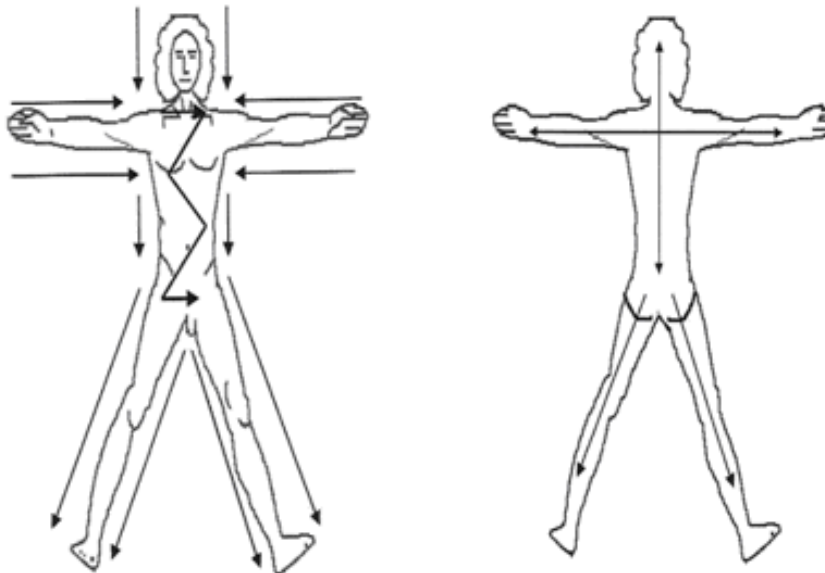
1.4 Registro o Inspección manual de pasajeros

- 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 otros 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

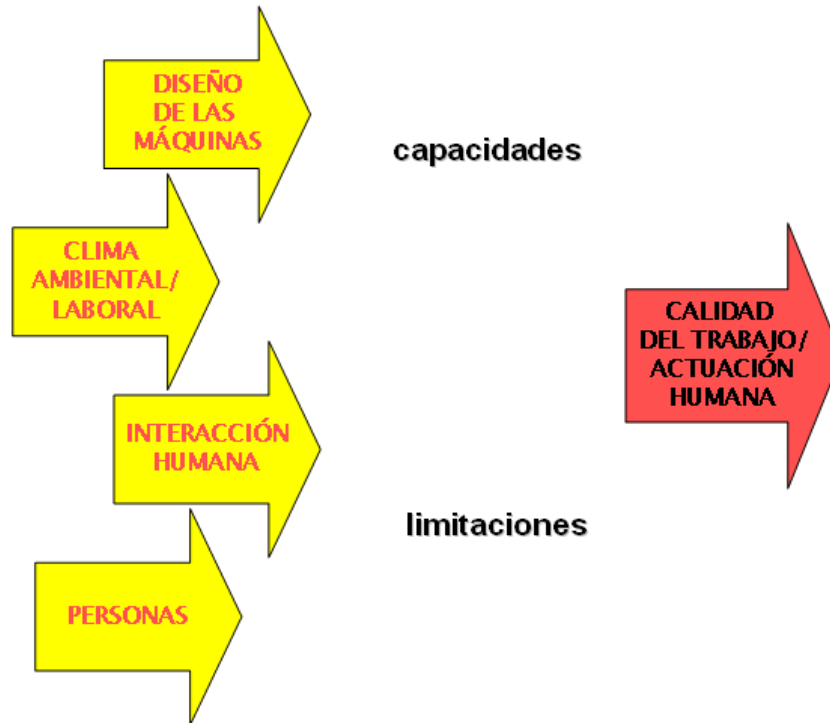
Objetivos del Módulo

- 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

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

2. El error Humano

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

2.1 Errores

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

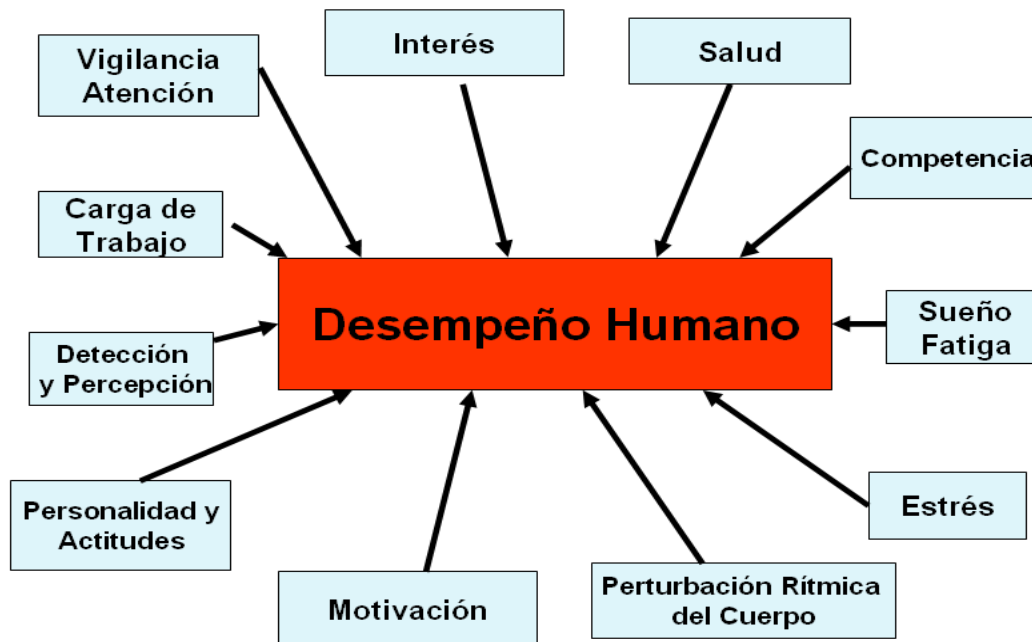
2.2 Violaciones:

- 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

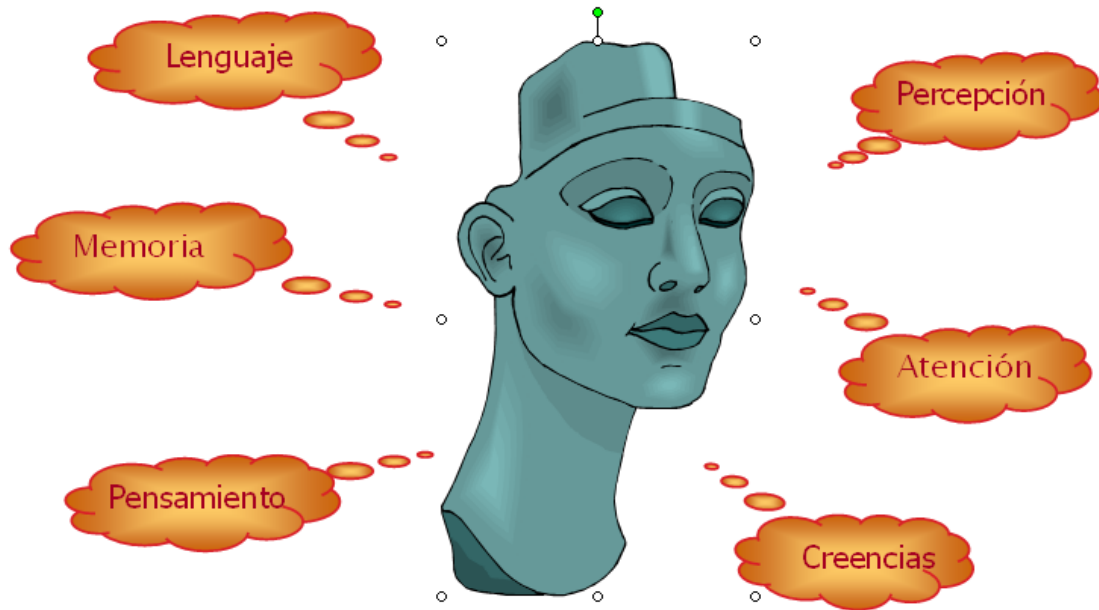


4. Desempeño Humano



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 más 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

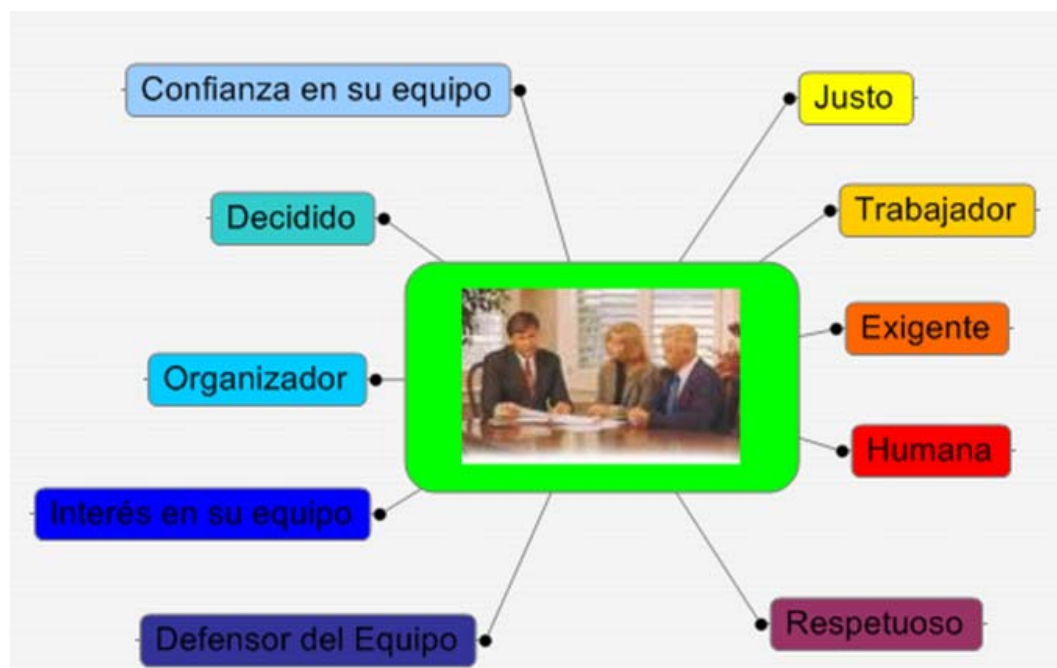
“El arte de influir sobre la gente para que trabaje con entusiasmo en la consecución de objetivos en pro del bien común”

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

3. 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

4. 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

3. Objetivos de la Observación

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

DECLARACIÓN DE CARTAGENA DE INDIAS

Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 28 de julio de 2011, conscientes de la importancia y trascendencia de las cuestiones de medio ambiente, lo cual dio lugar a la incorporación de este tema en su plan estratégico de trabajo, y preocupados por la inclusión de la aviación civil internacional en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea, establecida por la Directiva 2008/101/CE del Parlamento y del Consejo Europeos,

DECLARAN:

1. Que el tema del cambio climático tiene una importancia crítica y constituye una prioridad encontrar los medios que permitan mitigar el impacto de las emisiones de CO₂ en la atmósfera.
2. Su preocupación respecto de la Directiva 2008/101/CE, dada su aplicación unilateral y extraterritorial a aerolíneas de terceros Estados con vuelos con origen y destino hacia la Unión Europea, por todo el espacio recorrido por los mismos, es decir, sobre el espacio aéreo soberano de terceros Estados y sobre alta mar.
3. Que la Directiva 2008/101/CE, al igual que las leyes nacionales que la implementan, es contraria a diversas disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, a su Protocolo de Kyoto y a otras normas del derecho internacional, incluidas las de la Organización Mundial del Comercio (OMC).
4. Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo rector en materia de aviación civil internacional y debe continuar trabajando en materia de cambio climático, teniendo en cuenta los términos del artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, que dispone que *“Las Partes incluidas en el Anexo I procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional, respectivamente”*.

Por los motivos expuestos, los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC):

1. Exhortan a los Estados Parte de la Unión Europea a no aplicar la Directiva 2008/101/CE a aerolíneas registradas en terceros Estados, sin previo acuerdo de los Estados involucrados; y
2. Solicitan a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que continúe su labor, con vistas a determinar un marco para las medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta los principios establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.