

Documento AVSEC – PAX

Seguridad de los Pasajeros y el Equipaje

Enmienda 1, aprobada mediante R.A. N° 658 de 31/12/2024





COPIA LEGALIZADA
ARCHIVO CENTRAL - DGAC



RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 658
La Paz, 31 DIC 2024

VISTOS:

El Informe Técnico Jurídico DGAC-54391/2024 DTA-2992/2024 de 12 de diciembre de 2024, emitido por la Unidad AVSEC de la Dirección de Transporte Aéreo y la Unidad de Análisis Jurídico de la Dirección Jurídica referido al Informe Técnico para la Aprobación con Resolución Administrativa de la Enmienda Nro. 1 de los Documentos AVSEC OPS, IFS, PAX y CGO.

CONSIDERANDO:

Que el numeral 11 del Artículo 316 de la Constitución Política del Estado establece como una de las funciones del Estado en la economía la de regular la actividad aeronáutica en el espacio aéreo del país.

Que el inciso f) del Artículo 9 de la Ley N° 2902 de 29 de octubre de 2004, de la Aeronáutica Civil de Bolivia, refiere que la Autoridad Aeronáutica Civil es la Máxima Autoridad Técnica Operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida dentro de un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias, teniendo a su cargo la aplicación de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia y sus reglamentos, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.

Que en fecha 2 de diciembre de 2005, se aprobó el Decreto Supremo N° 28478, Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, cuyo Artículo 2 establece que esta Entidad, es un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional, tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica para el cumplimiento de su misión institucional.

Que el Artículo 8 del citado Decreto Supremo, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil tiene las siguientes funciones enunciativas y no limitativas: "5. Formular, aprobar y ejecutar las normas técnico-operativas, administrativas, comerciales y legales dentro del ámbito de su competencia".

Que de conformidad con el numeral 5) del Artículo 14, del citado Decreto Supremo, es atribución del Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emitir Resoluciones Administrativas sobre asuntos de su competencia, asimismo el numeral 8) del mismo artículo entre otras, describe: 8. Aprobar los Manuales y Procedimientos Técnico-Operativos y Comerciales.

CONSIDERANDO:

Que a través del Informe Técnico Jurídico DGAC-54391/2024 DTA-2992/2024 de 12 de diciembre de 2024, emitido por la Unidad AVSEC de la Dirección de Transporte Aéreo y la Unidad de Análisis Jurídico de la Dirección Jurídica referido al Informe Técnico para la Aprobación con Resolución Administrativa de la Enmienda Nro. 1 de los Documentos AVSEC OPS, IFS, PAX y CGO, señala que: *"En el marco de la preparación del Estado Plurinacional de Bolivia para la auditoría USAP-CMA, programada para la gestión 2025 y de acuerdo al Plan de trabajo AVSEC/USAP 2024, la Unidad AVSEC, dependiente de la Dirección de Transporte Aéreo, ha identificado la necesidad de revisar y consolidar documentos de orientación AVSEC, que tengan por objetivo proporcionar directrices claras para la implementación de medidas de seguridad en la aviación civil a nivel aeropuerto, cruciales para asegurar la integridad de las operaciones aéreas y la protección de los pasajeros. — Los documentos de orientación vigentes, datan de la gestión 2023, estos no cuentan con aprobación por Resolución Administrativa. La elaboración y revisión de la primera enmienda de estos documentos se fundamenta en lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB), las orientaciones contenidas en el Documento 8973 - Manual de Seguridad de la Aviación, y las preguntas de protocolo del CE-5 de la USAP-CMA. Estos marcos normativos son esenciales para garantizar que Bolivia cumpla con los estándares internacionales de Seguridad de la Aviación"*.

Que asimismo el Informe Técnico Jurídico DGAC-54391/2024 DTA-2992/2024 de 12 de diciembre de 2024, concluye: *"En el marco del Plan de Trabajo AVSEC/USAP 2025, se enmendaron y revisaron los Documentos AVSEC, de acuerdo con lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica*





COPIA LEGALIZADA
ARCHIVO CENTRAL - DGAC



Boliviana (RAB), el Documento 8973 - Manual de seguridad de la aviación y las preguntas de protocolo del CE-5 de la USAP-CMA. --- La Enmienda Nro. 1 de los Documentos AVSEC, incorpora la estructura de los documentos generados por la Unidad AVSEC (Programas Nacionales y Manuales); su contenido esta validado respecto al cumplimiento de las preguntas de protocolo del CE-5 de la USAP-CMA, en su versión 2022, y está acorde a las orientaciones del documento 8973 - Manual de seguridad de la aviación. --- Los documentos AVSEC fueron revisados y validados por parte de Personal AVSEC, el Jefe de Unidad AVSEC, y el Director de Transporte Aéreo. Este proceso fue esencial para validar tanto la estructura como el contenido de los documentos y, en consecuencia, poner a consideración de su Autoridad la aprobación del documento mediante Resolución Administrativa. --- La Dirección Ejecutiva de la DGAC, es la instancia de aprobación de documentos en el ámbito de su competencia, de acuerdo al D.S. 28478. --- En mérito al análisis y en virtud a la normativa antes citada corresponde a través de Resolución Administrativa la aprobación de LA ENMIENDA NRO. 1 DE LOS DOCUMENTOS AVSEC - OPS (OPERACIONES AEROPORTUARIAS), - IFS (SEGURIDAD DE LA AERONAVE Y EN VUELO), - PAX (SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y EL EQUIPAJE) - CGO (SEGURIDAD DE LA CARGA, LOS SUMINISTROS DE A BORDO Y CORREO) y CIB (CIBERSEGURIDAD)." y recomienda: "Elaborar el Proyecto de Resolución Administrativa de aprobación de la enmienda Nro.1 de los Documentos AVSEC. Se adjunta un ejemplar de los documentos. --- Firmar la Resolución Administrativa que apruebe la enmienda Nro.1 de los Documentos AVSEC - OPS (OPERACIONES AEROPORTUARIAS), - IFS (SEGURIDAD DE LA AERONAVE Y EN VUELO), - PAX (SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y EL EQUIPAJE) - CGO (SEGURIDAD DE LA CARGA, LOS SUMINISTROS DE A BORDO Y CORREO) y CIB (CIBERSEGURIDAD). --- Posterior a la Emisión de la Resolución Administrativa por la Dirección Ejecutiva, remitir el documento original a la Unidad AVSEC de la Dirección de Transporte Aéreo para su registro, control, difusión e implementación".

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución Suprema N° 27883, de 31 de octubre de 2022, ha sido designado como Director Ejecutivo Interino de la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC, el Ing. José Ivan Fernando García Terceros.

Que el numeral 5 del Artículo 14 del Decreto Supremo N° 28478, establece como atribución del Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la emisión de Resoluciones Administrativas sobre asuntos de su competencia;

POR TANTO:

EL DIRECTOR EJECUTIVO INTERINO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DGAC, EN USO DE LAS ATRIBUCIONES CONFERIDAS POR LEY;

RESUELVE:

PRIMERO.- APROBAR la Enmienda Nro. 1 de los Documentos AVSEC - OPS (OPERACIONES AEROPORTUARIAS), - IFS (SEGURIDAD DE LA AERONAVE Y EN VUELO), - PAX (SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y EL EQUIPAJE) - CGO (SEGURIDAD DE LA CARGA, LOS SUMINISTROS DE A BORDO Y CORREO) y CIB (CIBERSEGURIDAD).

SEGUNDO.- REMITIR el documento original a la Unidad AVSEC de la Dirección de Transporte Aéreo para su registro, control difusión e implementación.

TERCERO.- La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) de la Dirección de Transporte Aéreo, queda encargada de realizar todos los trámites necesarios para el cumplimiento de la presente Resolución Administrativa.

Regístrese, comuníquese y archívese.

[Signature]
Abg. Javier C. Echevarría Ledezma
DIRECTOR JURÍDICO
Dirección General de Aeronáutica Civil

[Signature]
Ing. MSc. José Ivan F. García Terceros
DIRECTOR EJECUTIVO a.i.
Dirección General de Aeronáutica Civil



JIFGT/JCHL/jcbpl/pdss
Cc: Archivo
Cc: DJ

Tabla de registro de enmiendas

Enmienda	Origen	Temas	Fecha Aprobación
01	1ra versión del documento aprobada por Resolución Administrativa	Todos	31/12/2024
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Lista de páginas efectivas

Página	Fecha	Enmienda
1	31/12/2024	Original
2	31/12/2024	Original
3	31/12/2024	Original
4	31/12/2024	Original
5	31/12/2024	Original
6	31/12/2024	Original
7	31/12/2024	Original
8	31/12/2024	Original
9	31/12/2024	Original
10	31/12/2024	Original
11	31/12/2024	Original
12	31/12/2024	Original
13	31/12/2024	Original
14	31/12/2024	Original
15	31/12/2024	Original
16	31/12/2024	Original
17	31/12/2024	Original
18	31/12/2024	Original
19	31/12/2024	Original
20	31/12/2024	Original
21	31/12/2024	Original
22	31/12/2024	Original
23	31/12/2024	Original
24	31/12/2024	Original
25	31/12/2024	Original
26	31/12/2024	Original
27	31/12/2024	Original
28	31/12/2024	Original
29	31/12/2024	Original
30	31/12/2024	Original
31	31/12/2024	Original
32	31/12/2024	Original
33	31/12/2024	Original
34	31/12/2024	Original
35	31/12/2024	Original
36	31/12/2024	Original
37	31/12/2024	Original
38	31/12/2024	Original
39	31/12/2024	Original
40	31/12/2024	Original

Contenido

CAPÍTULO 1. INFORMACIÓN GENERAL.....	1
1.1. OBJETIVO.....	1
1.2. ALCANCE	1
1.3. MARCO LEGISLATIVO.....	1
1.4. AUTORIDAD PARA ELABORAR, APLICAR Y MANTENER EL DOCUMENTO AVSEC - PAX.....	2
1.5. BASE NORMATIVA.....	2
1.6. DISTRIBUCIÓN	2
1.7. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS	2
1.8. ENMIENDA	2
CAPÍTULO 2. ORIENTACIÓN O CRITERIOS DE ACTUACIÓN RESPECTO A LA INSPECCIÓN DE PASAJEROS DE ORIGEN Y SU EQUIPAJE DE MANO.	3
2.1. MÉTODOS ACEPTABLES DE INSPECCIÓN DE PASAJEROS DE ORIGEN Y SU EQUIPAJE DE MANO	3
2.1.1. Lista de Artículos Prohibidos en la Cabina de la Aeronave.....	4
2.1.2. Lista de Artículos Prohibidos en la Bodega.....	5
CAPÍTULO 3. CRITERIOS DE DESEMPEÑO RELATIVOS A LOS MÉTODOS APROPIADOS DE INSPECCIÓN CON CAPACIDAD PARA DETECTAR LA PRESENCIA DE EXPLOSIVOS Y ARTEFACTOS EXPLOSIVOS TRANSPORTADOS POR PASAJEROS OCULTOS SOBRE SU CUERPO O EN SU EQUIPAJE DE MANO.	7
3.1. MÉTODOS APROBADOS PARA LA INSPECCIÓN	7
CAPÍTULO 4. ORIENTACIÓN O CRITERIOS DE ACTUACIÓN PARA LA INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA DE ORIGEN	11
4.1. MÉTODOS ACEPTABLES PARA LA INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA.....	11
CAPÍTULO 5. ORIENTACIÓN O CRITERIOS DE DESEMPEÑO RELATIVOS AL USO DE LOS MÉTODOS APROPIADOS DE INSPECCIÓN CON CAPACIDAD PARA DETECTAR LA PRESENCIA DE EXPLOSIVOS Y ARTEFACTOS EXPLOSIVOS EN EL EQUIPAJE DE BODEGA	14
5.1. INSPECCIÓN SECUNDARIA.....	14
5.1.1. CRITERIOS PARA ACTIVAR UNA INSPECCIÓN SECUNDARIA.....	14
5.1.2. MÉTODOS DE INSPECCIÓN SECUNDARIA (REGISTRO MANUAL COMPLETO).....	14
5.1.3. INSPECCIÓN POR TECNOLOGÍA COMPLEMENTARIA	15
5.1.4. PROTOCOLOS DE GESTIÓN DE ALARMAS	15
5.1.5. REGISTRO Y TRAZABILIDAD	16
5.2. INSPECCIÓN POR RAYOS X DEL EQUIPAJE DE BODEGA.....	16
5.2.1. Inspección Inicial por Rayos X.....	17
5.2.2. Selección Aleatoria por Software Integrado	17
5.2.3. Selección Aleatoria con Generadores de Números Aleatorios.....	18
5.2.4. Selección Aleatoria Manual	18
5.2.5. Selección Basada en Horarios Aleatorios	19
5.2.6. Combinación de Selección Aleatoria y Basada en Riesgos.....	19
5.2.7. Mecanismos de Trazabilidad	20
APÉNDICE 1	22
METODOLOGIA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN MANUAL DEL EQUIPAJE DE MANO.....	22
APÉNDICE 2	24
METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN MANUAL DEL EQUIPAJE DE MANO.....	24

APÉNDICE 3	28
METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO MEDIANTE EQUIPOS DE RAYOS X.....	28
APÉNDICE 4	31
METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA MEDIANTE EQUIPOS DE RAYOS X.....	31
APÉNDICE 5	35
METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN MANUAL DE PASAJEROS.....	35
APÉNDICE 6	38
METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN MANUAL DE NO PASAJEROS	38

CAPÍTULO 1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. OBJETIVO

Proporcionar orientación técnica clara y concisa que complemente lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, en relación a la implementación de medidas de seguridad de la aviación civil de los pasajeros y el equipaje.

1.2. ALCANCE

El Documento AVSEC - PAX establece orientación relacionada a la aplicación y cumplimiento de las medidas de seguridad a nivel aeropuerto, desprendidas de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, estas comprenden las medidas relativas a:

- a) Seguridad de los Pasajeros
- b) Seguridad del Equipaje de Mano
- c) Seguridad del Equipaje de Bodega

El Documento AVSEC - PAX está dirigido a las siguientes entidades (que desempeñan funciones de seguridad de la aviación civil):

- a) Explotador de Aeropuerto.
- b) Explotador de Aeronaves.
- c) Proveedor de Servicios de Aprovisionamiento de a Bordo.
- d) Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
- e) Proveedor de Servicios de Seguridad.

1.3. MARCO LEGISLATIVO

La DGAC, es la Máxima Autoridad Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, acorde a las atribuciones conferidas por la legislación del Estado:

- a) Ley No. 2902 – Ley de Aeronáutica Civil.- En su artículo Nro. 9 inciso establece que la Autoridad Aeronáutica Civil es la máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida dentro un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias, teniendo a su cargo la aplicación de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia y sus reglamentos, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.
- b) Ley No. 165 – Ley General de Transporte.- Establece la responsabilidad de la Seguridad de la Aviación Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco de la reglamentación sectorial correspondiente.
- c) Ley 428 – Ley de artículo único que modifica el artículo Nro. 140 (Seguridad de la Aviación) de la Ley No. 165 – Ley General de Transporte.- Establece que la Seguridad de la Aviación Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, está a cargo y bajo responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.4. AUTORIDAD PARA ELABORAR, APLICAR Y MANTENER EL DOCUMENTO AVSEC - PAX

En el Decreto Supremo No. 28478 - Marco Institucional de la DGAC, en su artículo 22, numeral 9, se atribuye la responsabilidad a la DTA para elaborar y aplicar, la reglamentación, programas y procedimientos asignados mediante el PNSAC, los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y Acuerdos Internacionales en la materia.

1.5. BASE NORMATIVA

- a) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)
- b) RAB 107 - Reglamento sobre Seguridad de la Aviación - Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo
- c) RAB 108 - Reglamento sobre Seguridad de la Aviación - Explotador de Aeronaves y Empresas de Aprovisionamiento de a Bordo

1.6. DISTRIBUCIÓN

La distribución del Documento AVSEC - PAX se realizará a través de su publicación en la página web de la DGAC, en formato digital protegido.

1.7. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

En el presente Documento AVSEC – PAX, se aplican las definiciones y acrónimos establecidos en los Programas Nacionales y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana

1.8. ENMIENDA

La aprobación de una enmienda del Documento AVSEC - PAX se oficializará mediante Resolución Administrativa de la DGAC para lo cual su tramitación se ajustará al siguiente procedimiento:

Inicio: La Unidad AVSEC elabora la enmienda del Documento AVSEC - PAX, siendo revisada por el Jefe de Unidad AVSEC y Director de Transporte Aéreo.

Coordinación: Se coordinará con las partes interesadas y se sostendrá una reunión de validación con el personal de la Unidad AVSEC, para la socialización de las modificaciones realizadas en el documento.

Informe para aprobación: De no existir observaciones, la Unidad AVSEC presentará el Informe al Director Ejecutivo de la DGAC, vía el Jefe de Unidad y el Director de Transporte Aéreo, recomendando la aprobación de la enmienda del Documento AVSEC, mediante Resolución Administrativa. Se adjuntará la propuesta de enmienda.

Aprobación: El Director Ejecutivo instruye a la Dirección Jurídica la elaboración del proyecto de Resolución Administrativa para aprobación de la enmienda del documento. En la misma también se resolverá que el nuevo Documento AVSEC - PAX sea remitido a la Unidad AVSEC de la DTA para su control y difusión.

CAPÍTULO 2. ORIENTACIÓN O CRITERIOS DE ACTUACIÓN RESPECTO A LA INSPECCIÓN DE PASAJEROS DE ORIGEN Y SU EQUIPAJE DE MANO.

2.1. MÉTODOS ACEPTABLES DE INSPECCIÓN DE PASAJEROS DE ORIGEN Y SU EQUIPAJE DE MANO

Los escáneres corporales son dispositivos avanzados diseñados para detectar objetos ocultos en el cuerpo del pasajero, tanto metálicos como no metálicos, que no serían detectados por tecnologías tradicionales como los detectores de metales. Estos sistemas se utilizan principalmente en aeropuertos internacionales y en rutas identificadas como de alto riesgo.

a) Escáneres Corporales

- Funcionamiento:

- El pasajero se coloca en una posición específica dentro del escáner (generalmente con los brazos levantados).
- El equipo emite ondas electromagnéticas o rayos milimétricos para analizar la superficie del cuerpo del pasajero.
- El sistema genera una imagen genérica que resalta las áreas de alarma sin comprometer la privacidad del pasajero.

- Consideraciones de Privacidad: Para evitar la intrusión en la privacidad del pasajero, la tecnología utiliza representaciones genéricas en lugar de imágenes reales del cuerpo. Además, se implementan configuraciones que garantizan que las imágenes no se almacenen ni se compartan bajo ninguna circunstancia.

- Ventajas:

- Alta capacidad para detectar objetos no metálicos como plásticos, líquidos explosivos y cerámicas.
- Reduce la dependencia del registro manual en situaciones donde las alarmas son frecuentes.

- Limitaciones:

- En algunos casos, el sistema puede generar alarmas por elementos inocuos, como dispositivos médicos o prótesis.
- Requiere un mantenimiento constante y la capacitación del personal para operar y analizar las alarmas generadas.

b) Registro Manual Completo

- Propósito y Aplicación: El registro manual es una técnica utilizada cuando.-

- El pasajero activa una alarma en un escáner corporal o un detector de metales.
- Es seleccionado aleatoriamente como parte de procedimientos basados en perfiles de riesgo.

- Existe sospecha razonable de que porta un artículo prohibido.
- Procedimiento:
 - El registro debería ser realizado por personal del mismo género que el pasajero, garantizando privacidad y profesionalismo.
 - Se inspeccionan todas las áreas del cuerpo, incluyendo cinturones, bolsillos, calzado y cualquier prenda que pueda ocultar objetos.
 - Se proporciona al pasajero un espacio privado si solicita una mayor discreción durante el proceso.
- Ventajas:
 - Es un método confiable para confirmar o descartar alarmas generadas por otros sistemas.
 - Permite una inspección detallada de áreas que no son visibles a simple vista.
- Consideraciones Operativas: Los inspectores deberían estar capacitados no solo en técnicas de registro, sino también en comunicación efectiva para informar al pasajero sobre el procedimiento y minimizar cualquier incomodidad.

El registro manual podría realizarse en presencia de otro miembro del personal de seguridad, garantizando transparencia en el procedimiento.

2.1.1. Lista de Artículos Prohibidos en la Cabina de la Aeronave

Por razones de seguridad, los artículos que siguen están prohibidos en la cabina de las aeronaves:

a) Explosivos y sustancias inflamables, así como otros componentes que no son de fácil obtención, tales como detonadores, inflamadores y artículos secundarios, como artefactos de material inflamable, que pueden usarse para causar lesiones graves o poner en peligro la seguridad operacional de la aeronave, incluyendo:

- 1) Municiones;
- 2) Fulminantes;
- 3) Detonadores y mechas;
- 4) Réplicas o imitaciones de dispositivos explosivos;
- 5) Minas, granadas y otros artículos militares explosivos;
- 6) Materiales de pirotecnia, incluidos fuegos artificiales;
- 7) Cartuchos u otro tipo de envases fumígenos; y
- 8) Dinamita, pólvora y explosivos plásticos;

b) Armas de fuego ligeras, armas de fuego y otros artefactos diseñados para causar lesiones graves o que pueden ser confundidos con dichos artefactos, incluyendo componentes de armas de fuego y municiones (armas improvisadas de una sola descarga como artículos impresos en 3D que pueden no ser identificables). Se incluyen:

- 1) Armas de fuego de todo tipo, incluidas pistolas, revólveres, fusiles y escopetas;
- 2) Armas de fuego de juguete, réplicas e imitaciones de armas de fuego que pueden ser confundidas con armas verdaderas;

- 3) Piezas de armas de fuego, excluidas las miras telescópicas;
 - 4) Armas de aire comprimido y dióxido de carbono, incluyendo pistolas, armas de perdigones, fusibles y armas de balines esféricos;
 - 5) Pistolas para luces de bengala y de largada; y
 - 6) Artefactos de aturdimiento eléctrico y artefactos improvisados;
- c) Sustancias químicas, incluidas:
- 1) Sustancias químicas inhabilitantes e incapacitadoras, gases y aerosoles, tales como aerosoles, pimienta o ají seco, aerosoles ácidos y repelentes para animales y gas lacrimógeno;
 - 2) Sustancias químicas que, al mezclarse, pueden crear un peligro por reacción (reacciones hiperbólicas); y
 - 3) Sustancias químicas que constituyen un peligro para la vida o los bienes, estén o no clasificadas como mercancías peligrosas;
- d) Objetos puntiagudos o con bordes filosos y artefactos que lanzan proyectiles que pueden usarse para causar lesiones graves, incluyendo:
- 1) objetos para cortar y desmenuzar, tales como hachas, hachuelas y cuchillas;
 - 2) Picahielos en forma de hachas y garfios;
 - 3) Navajas, cuchillos polivalentes;
 - 4) Arcos, ballestas y flechas;
 - 5) Arpones y lanzas;
 - 6) Hondas o tirachinas y catapultas;
 - 7) Cuchillos con hoja de más de 6 cm;
 - 8) Tijeras con hojas de más de 6 cm medidos desde el fulcro;
 - 9) Equipo para artes marciales con objetos puntiagudos o bordes filosos; y
 - 10) Espadas y sables;
- e) Herramientas de trabajo que pueden emplearse para causar lesiones graves o para amenazar la seguridad operacional de la aeronave, incluyendo:
- 1) Palancas de hierro;
 - 2) Taladros y barrenas, que incluyen los taladros eléctricos portátiles;
 - 3) Herramientas con hojas o ejes de más de 6 cm que pueden usarse como armas, tales como destornilladores, formones;
 - 4) Sierras, incluidas las sierras eléctricas portátiles;
 - 5) Sopletes; y
 - 6) Pistolas de perno cautivo (para sacrificio de ganado) y pistolas clavadoras neumáticas;
- f) Instrumentos romos que pueden usarse para causar lesiones graves al golpear, incluyendo:
- 1) Bates de béisbol y softball;
 - 2) Porras y palos, tales como porras, cachiporras y clavav; y
 - 3) Equipo para artes marciales;

2.1.2. Lista de Artículos Prohibidos en la Bodega

Por razones de seguridad, en la bodega de una aeronave están prohibidos los artefactos o sustancias de carácter explosivo o inflamable que puedan usarse para causar lesiones graves o amenazar la seguridad operacional de la aeronave, incluidos los siguientes¹ (pueden existir reglas que otorguen exenciones en determinadas circunstancias bien definidas):

- a) Fulminantes;
- b) Detonadores y mechas;
- c) Minas, granadas y otros artículos militares explosivos;
- d) Materiales de pirotecnia, incluidos los fuegos artificiales;
- e) Cartuchos u otro tipo de envases fumígenos; y
- f) Dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

CAPÍTULO 3. CRITERIOS DE DESEMPEÑO RELATIVOS A LOS MÉTODOS APROPIADOS DE INSPECCIÓN CON CAPACIDAD PARA DETECTAR LA PRESENCIA DE EXPLOSIVOS Y ARTEFACTOS EXPLOSIVOS TRANSPORTADOS POR PASAJEROS OCULTOS SOBRE SU CUERPO O EN SU EQUIPAJE DE MANO.

La inspección de pasajeros y su equipaje de mano es una medida fundamental para detectar y prevenir la introducción de explosivos y artefactos explosivos en las zonas restringidas de seguridad (ZRS) y a bordo de las aeronaves. El Estado, en cumplimiento con las disposiciones del Documento 8973 y el Anexo 17, ha establecido criterios de desempeño específicos para cada método de inspección, garantizando que las tecnologías y procedimientos aplicados sean efectivos y proporcionales al nivel de riesgo identificado.

3.1. MÉTODOS APROBADOS PARA LA INSPECCIÓN

Los métodos definidos para la detección de explosivos y artefactos explosivos incluyen:

a) Registro Totalmente Manual

- Descripción: Este método consiste en una inspección física directa realizada por personal capacitado, revisando el cuerpo del pasajero y el contenido del equipaje de mano de forma minuciosa.
- Criterios de Desempeño: El personal encargado debería estar capacitado en la identificación de signos de manipulación o disimulación de explosivos.
 - Las inspecciones deberían realizarse respetando la privacidad del pasajero, garantizando profesionalismo y evitando situaciones de incomodidad.
 - Deberían implementarse un protocolo de registro exhaustivo para áreas específicas como bolsillos, cinturones y compartimentos del equipaje de mano.
- Ventajas:
 - Efectivo en la detección de objetos ocultos que no pueden ser identificados por tecnología.
 - Aplicable en situaciones donde los sistemas tecnológicos no están disponibles o han generado alarma.

b) Detección de Trazas de Explosivos (ETD)

- Descripción: Este método utiliza equipos de análisis químico para detectar partículas o vapores de explosivos en los pasajeros o su equipaje de mano.
- Criterios de Desempeño:
 - Los equipos deberían ser capaces de detectar una amplia gama de explosivos, incluyendo materiales orgánicos e inorgánicos.

- Las pruebas deberían ser rápidas (menos de 10 segundos) y precisas, con una tasa de falsos positivos inferior al 1%.
- El personal encargado debería estar certificado en el uso y mantenimiento de los dispositivos ETD.
- Ventajas:
 - Alta precisión en la detección de materiales explosivos.
 - Aplicable a objetos y superficies específicas sin inspeccionar todo el contenido.
- c) Sistemas de Detección de Explosivos (EDS)
 - Descripción: Tecnología avanzada diseñada para analizar el contenido del equipaje de mano mediante algoritmos que detectan explosivos por densidad y composición.
 - Criterios de Desempeño
 - Los equipos deberían estar calibrados para identificar explosivos con diferentes propiedades físicas y químicas.
 - Capacidad de operar en tiempo real, con análisis automatizado y visualización clara para el operador.
 - Actualización constante del software para incluir nuevas amenazas emergentes.
 - Ventajas:
 - Capacidad de analizar múltiples elementos dentro del equipaje de manera simultánea.
 - Reduce la necesidad de inspección manual, aumentando la eficiencia en puntos de control de alta demanda.
- d) Perros Detectores de Explosivos (K9)
 - Descripción: Los perros detectores, entrenados específicamente, son utilizados para identificar rastros de explosivos en pasajeros y equipaje.
 - Criterios de Desempeño:
 - Los perros podrían estar certificados periódicamente o contar con un certificado por la Policía Boliviana y entrenados para detectar una amplia variedad de explosivos.
 - El equipo K9 debería trabajar bajo supervisión directa de un can guía.
 - Evaluaciones regulares deberían garantizar la eficacia operativa, con tasas de detección superiores al 95%.

- Ventajas:
 - Alta movilidad y flexibilidad en áreas grandes o de difícil acceso.
 - Complemento efectivo a los sistemas tecnológicos en áreas de alto riesgo.
- e) Sistemas de Detección de Explosivos Líquidos (LEDS)
 - Descripción: Dispositivos diseñados para analizar líquidos transportados por pasajeros en su equipaje de mano, identificando la presencia de componentes explosivos.
 - Criterios de Desempeño:
 - Capacidad para analizar diferentes tipos de recipientes (plásticos, vidrio, metal) sin necesidad de abrirlos.
 - Rápida respuesta (menos de 5 segundos por artículo) y baja tasa de falsos positivos.
 - Ventajas:
 - Especialmente útil en aeropuertos con alta frecuencia de vuelos internacionales.
 - Reducción en la necesidad de desechar líquidos sospechosos.
- f) Escáneres Corporales (Escáneres de Seguridad)
 - Descripción: Equipos que utilizan ondas milimétricas o tecnología de retrodispersión para identificar objetos ocultos en el cuerpo del pasajero.
 - Criterios de Desempeño:
 - Capacidad para identificar objetos metálicos y no metálicos, como explosivos plásticos o líquidos.
 - Configuración para evitar la intrusión en la privacidad del pasajero mediante representaciones genéricas.
 - Alarmas precisas con tasas de detección superiores al 95%.
 - Ventajas:
 - Incrementa la capacidad de detección en pasajeros de alto riesgo.
 - Reduce la dependencia de registros manuales.
- g) Inspección por Rayos X (Equipaje de Mano)

- Descripción: Tecnología estándar utilizada para analizar el contenido del equipaje de mano mediante imágenes generadas por rayos X.
- Criterios de Desempeño:
 - Equipos calibrados para diferenciar materiales orgánicos, inorgánicos y metálicos.
 - Capacidad de identificar formas, densidades y composiciones asociadas a explosivos conocidos.
 - Operadores capacitados en la interpretación de imágenes y en la identificación de amenazas.
- Ventajas:
 - Alta velocidad y precisión en la inspección de equipajes.
 - Amplia cobertura operativa, adecuada para puntos de control con alto volumen de pasajeros.

CAPÍTULO 4. ORIENTACIÓN O CRITERIOS DE ACTUACIÓN PARA LA INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA DE ORIGEN

La inspección del equipaje de bodega de origen es un componente esencial del sistema de seguridad de la aviación civil. Su objetivo principal es garantizar que los equipajes despachados no contengan explosivos o dispositivos explosivos que puedan poner en riesgo las operaciones aéreas, se ha implementado métodos de inspección técnicamente avanzados y procedimientos estandarizados para asegurar la eficacia de estas medidas.

Los métodos descritos a continuación han sido diseñados para proporcionar una guía integral a los explotadores de aeropuertos y organismos de seguridad, asegurando que las inspecciones sean realizadas con un enfoque basado en riesgos y alineadas con las normativas internacionales.

4.1. MÉTODOS ACEPTABLES PARA LA INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA

a) Registro Manual Completo

- Descripción: El registro manual consiste en una inspección física detallada del contenido del equipaje de bodega. Este método es utilizado como complemento de otros sistemas tecnológicos o en casos donde exista una sospecha razonable.

- Criterios de Actuación:

- Se deberían garantizar que el registro sea realizado por personal capacitado y autorizado para identificar signos de manipulación sospechosa o explosivos ocultos.

- El procedimiento debería ser documentado, asegurando la trazabilidad del equipaje inspeccionado.

- La inspección manual debería llevarse a cabo en un área segura y controlada, evitando el acceso no autorizado.

- Ventajas:

- Permite la revisión detallada de áreas específicas del equipaje que generen alarmas en los sistemas tecnológicos.

- Es efectivo para confirmar o descartar la presencia de amenazas detectadas por otros métodos.

- Limitaciones:

- Requiere un mayor tiempo y recursos humanos.

- Riesgo de manipulación no controlada si no se sigue un protocolo estricto.

b) Inspección por Rayos X

- Descripción: La inspección por rayos X es el método más común para analizar el contenido del equipaje de bodega. Permite la identificación de objetos sospechosos mediante el análisis de densidad, forma y composición.
 - Criterios de Actuación: Todo el equipaje de bodega deberían pasar por un sistema de rayos X antes de ser cargado en la aeronave.
 - Inspección Secundaria:
 - Se deberían realizar una inspección adicional a un porcentaje mínimo del equipaje de bodega basado en una selección aleatoria o motivada por imágenes complejas.
 - El mecanismo de selección deberían estar documentado y permitir la trazabilidad del equipaje sometido a inspección secundaria.
 - Gestión de Alarmas:
 - Si el sistema de rayos X genera una alarma, el equipaje deberían ser sometido a una inspección manual o a un sistema de detección complementario.
 - El personal deberían estar capacitado para interpretar las imágenes y diferenciar objetos sospechosos de materiales inocuos.
 - Ventajas:
 - Alta capacidad para analizar grandes volúmenes de equipaje en un tiempo reducido.
 - Detección efectiva de objetos metálicos, orgánicos e inorgánicos.
 - Limitaciones: Dependencia de la interpretación humana, lo que puede generar errores si el operador no está debidamente capacitado.
- c) Sistemas de Detección de Explosivos (EDS)
- Descripción: Estos sistemas están diseñados específicamente para detectar la presencia de explosivos mediante análisis automatizado. Utilizan tecnologías avanzadas como tomografía computarizada (CT) para generar imágenes tridimensionales y realizar un análisis detallado del contenido del equipaje.
 - Criterios de Actuación:
 - Los sistemas deberían estar calibrados para detectar explosivos conocidos con alta precisión.
 - Se deberían implementar procedimientos de mantenimiento regular para garantizar su eficacia.
 - Las alarmas generadas deberían ser verificadas mediante inspección manual o métodos complementarios.

- Ventajas:
 - Alta precisión en la identificación de explosivos con una baja tasa de falsos positivos.
 - Reducción de la necesidad de inspección manual.
- Limitaciones:
 - Alto costo de adquisición y mantenimiento.
 - Dependencia de actualizaciones tecnológicas para enfrentar nuevas amenazas.
- d) Perros Entrenados en Detección de Explosivos (K9)
 - Descripción: Los perros entrenados para la detección de explosivos son una herramienta valiosa en la inspección del equipaje de bodega, complementando los sistemas tecnológicos con su capacidad para identificar olores específicos de materiales explosivos.
 - Criterios de Actuación:
 - Los perros deberían ser entrenados y certificados periódicamente para garantizar su eficacia operativa.
 - Las inspecciones realizadas por equipos K9 deberían documentarse, incluyendo los resultados y cualquier incidente relevante.
 - El uso de perros deberían integrarse con otros métodos de inspección, como sistemas de rayos X o detección de trazas.
 - Ventajas:
 - Alta movilidad y capacidad para inspeccionar grandes volúmenes de equipaje en áreas extensas.
 - Eficaz en escenarios donde los sistemas tecnológicos no son aplicables.
 - Limitaciones: La efectividad puede disminuir si el perro no se encuentra en condiciones óptimas o no recibe entrenamiento regular.

CAPÍTULO 5. ORIENTACIÓN O CRITERIOS DE DESEMPEÑO RELATIVOS AL USO DE LOS MÉTODOS APROPIADOS DE INSPECCIÓN CON CAPACIDAD PARA DETECTAR LA PRESENCIA DE EXPLOSIVOS Y ARTEFACTOS EXPLOSIVOS EN EL EQUIPAJE DE BODEGA

5.1. INSPECCIÓN SECUNDARIA

La inspección secundaria es una medida esencial que complementa la inspección inicial, generalmente realizada por sistemas de rayos X. Este proceso tiene como objetivo profundizar en la revisión de equipajes identificados como sospechosos o seleccionados aleatoriamente, asegurando un control más exhaustivo.

El propósito de la inspección secundaria es garantizar la detección de posibles amenazas que no pudieron ser confirmadas durante la inspección inicial. Este proceso se lleva a cabo mediante métodos adicionales que permitan la verificación y resolución de alarmas o que actúen como medida preventiva, basada en un análisis de riesgos o en una selección aleatoria. A continuación, se detalla una metodología robusta para la implementación de la inspección secundaria:

5.1.1. CRITERIOS PARA ACTIVAR UNA INSPECCIÓN SECUNDARIA

- a) Selección por Alarmas del Sistema de Rayos X
 - Imágenes complejas:
 - Equipajes que presenten patrones o densidades no reconocidas por el operador o el sistema automatizado.
 - Detección de objetos sospechosos: Equipajes que contengan elementos que puedan interpretarse como partes de un artefacto explosivo (cables, baterías, objetos metálicos no identificados).
 - Alarmas automáticas: Sistemas que generen alertas basadas en parámetros preestablecidos (densidad, forma, composición química).
- b) Selección Basada en Riesgos: Puntos de origen o destino: Aeropuertos identificados como de mayor riesgo debido a antecedentes o nivel de amenaza actual.
- c) Tipo de carga: Equipajes despachados que contengan materiales declarados como peligrosos o no habituales.
- d) Comportamiento del pasajero: Información de inteligencia o registros previos que indiquen actividad sospechosa.
- e) Selección Aleatoria: Aplicar un porcentaje fijo de inspección secundaria a equipajes seleccionados aleatoriamente, garantizando la representatividad en el proceso de control.

5.1.2. MÉTODOS DE INSPECCIÓN SECUNDARIA (REGISTRO MANUAL COMPLETO)

a) Procedimiento:

- Abrir el equipaje bajo estrictas medidas de seguridad, en presencia de personal capacitado.
- Revisar manualmente todos los compartimentos, detectando signos de manipulación o presencia de objetos sospechosos.
- Documentar todos los hallazgos, incluso si no se encuentran amenazas.

b) Ventajas:

- Permite una inspección detallada de áreas específicas que generaron alarma.
- Útil para confirmar o descartar amenazas detectadas en imágenes de rayos X.

c) Consideraciones:

- Realizar en áreas seguras con acceso restringido.
- Proporcionar equipo de protección al personal para evitar riesgos en caso de amenazas confirmadas.

5.1.3. INSPECCIÓN POR TECNOLOGÍA COMPLEMENTARIA

a) Detección de Trazas de Explosivos (ETD):

- Los equipos ETD analizan partículas residuales en el equipaje para identificar la presencia de explosivos.
- Se deberían tomar muestras de áreas clave del equipaje (cremalleras, asas, áreas internas).

b) Sistemas de Detección de Explosivos (EDS):

- Analizan automáticamente el contenido del equipaje, utilizando algoritmos avanzados para identificar materiales explosivos.
- Se recomienda el uso de tomografía computarizada para obtener imágenes tridimensionales y análisis más precisos.

c) Perros Detectores de Explosivos (K9):

- Los perros entrenados ofrecen una alternativa móvil y eficiente para inspeccionar grandes volúmenes de equipaje.
- Deberían trabajar bajo supervisión directa y en condiciones controladas.

5.1.4. PROTOCOLOS DE GESTIÓN DE ALARMAS

- a) Confirmación de Alarmas: Si un método secundario confirma la presencia de un objeto sospechoso, se debería activar los procedimientos de emergencia.
- b) Falsas Alarmas: Si no se detecta ninguna amenaza, se deberían registrar como una falsa alarma y liberar el equipaje para su carga.
- c) Rechazo del Equipaje: Equipajes cuya inspección no permita descartar la presencia de una amenaza deberían ser rechazados y tratados conforme a los procedimientos de gestión de incidentes.

5.1.5. REGISTRO Y TRAZABILIDAD

El sistema de inspección secundaria debería incluir un registro detallado para garantizar la transparencia y la trazabilidad.

- a) Datos a Registrar:
 - Identificador único del equipaje inspeccionado.
 - Motivo de la inspección secundaria (alarma, selección aleatoria, análisis de riesgos).
 - Método utilizado para la inspección secundaria.
 - Resultado de la inspección (limpio, rechazado, confirmación de amenaza).
 - Nombre y firma del operador encargado.
- b) Gestión de Registros:
 - Utilizar un sistema digital para almacenar la información de cada inspección, asegurando su disponibilidad para auditorías o análisis posteriores.
 - Realizar evaluaciones periódicas de los registros para identificar tendencias o áreas de mejora.

5.2. INSPECCIÓN POR RAYOS X DEL EQUIPAJE DE BODEGA

La inspección por rayos X del equipaje de bodega es una herramienta esencial para garantizar la seguridad de la aviación civil, permitiendo la detección de explosivos, dispositivos sospechosos y otros objetos prohibidos.

La metodología combinada con un porcentaje mínimo de inspección secundaria asegura un sistema robusto, eficaz y basado en riesgos. Este enfoque promueve la trazabilidad y justificación de las decisiones tomadas durante la inspección, optimizando los recursos y garantizando la seguridad operativa.

La Metodología prevé:

- Garantizar que todo el equipaje de bodega sea sometido a una inspección inicial por rayos X.
- Establecer un sistema complementario de inspección secundaria para equipajes con alarmas, imágenes complejas o seleccionados aleatoriamente.

- Implementar un mecanismo de trazabilidad que registre todas las etapas del proceso de inspección.
- Fomentar un enfoque basado en riesgos para la selección de equipajes sometidos a inspección secundaria.

La Metodología comprende:

5.2.1. Inspección Inicial por Rayos X

La primera etapa del proceso consiste en someter todo el equipaje de bodega a una inspección mediante sistemas de rayos X.

a) Procedimiento: Los sistemas de rayos X deberían estar calibrados para identificar:

- Densidades específicas asociadas a explosivos.
- Formas sospechosas como cables, detonadores o baterías.
- Materiales orgánicos e inorgánicos diferenciados por colorimetría.

El operador de rayos X debería analizar en tiempo real las imágenes generadas, utilizando herramientas como:

- Función de aumento (zoom).
- Realce de bordes.
- Inversión de colores para identificar patrones sospechosos.
- Equipajes con imágenes complejas o alarmas deberían marcarse automáticamente en el sistema para su seguimiento en la inspección secundaria.

b) Criterios de Selección:

- Imágenes Complejas:
- Equipajes que contengan objetos con densidades no identificadas.
- Equipajes con patrones que dificulten la visualización clara de su contenido.

c) Selección Aleatoria (inspección secundaria): Un porcentaje mínimo del total de equipajes debería seleccionarse de manera aleatoria para garantizar la representatividad en la inspección.

5.2.2. Selección Aleatoria por Software Integrado

Si los sistemas de inspección de rayos X están conectados a un sistema de gestión, es posible utilizar software para automatizar la selección aleatoria de equipajes.

a) Procedimiento:

- El sistema asigna automáticamente un porcentaje predefinido de equipajes para inspección secundaria basado en algoritmos de selección aleatoria.
 - Cada equipaje seleccionado se marca electrónicamente con un identificador único, enviado al equipo de inspección secundaria.
 - El porcentaje de selección puede ajustarse periódicamente en función del nivel de amenaza o las necesidades operativas.
- b) Ventajas:
- Alta precisión y transparencia en la selección.
 - Reducción de sesgos humanos.
 - Registros automáticos para trazabilidad.

5.2.3. Selección Aleatoria con Generadores de Números Aleatorios

En aeropuertos sin software avanzado, es posible usar herramientas simples como generadores de números aleatorios.

- a) Procedimiento:
- Asignar un número único a cada equipaje inspeccionado por rayos X.
 - Utilizar un generador de números aleatorios para seleccionar un porcentaje de esos números para inspección secundaria.
 - El personal realiza la inspección secundaria únicamente en los equipajes seleccionados.

Ejemplo:

Si se inspeccionan 1,000 equipajes al día y se requiere seleccionar el 5% de ellos, se generarán 50 números aleatorios. Solo los equipajes con esos números serán sometidos a inspección secundaria.

- b) Ventajas:
- Fácil de implementar sin necesidad de tecnología avanzada.
 - Flexible y adaptable a cualquier volumen de operación.

5.2.4. Selección Aleatoria Manual

En entornos operativos con recursos limitados, la selección aleatoria puede realizarse manualmente.

- a) Procedimiento:
- Asignar etiquetas numeradas secuencialmente a cada equipaje.
 - Extraer números aleatorios de un contenedor, como bolillas numeradas o cartas.

- Inspeccionar solo los equipajes con números coincidentes.

b) Ventajas:

- Económico y sin necesidad de infraestructura tecnológica.
- Fácil de implementar en aeropuertos pequeños.

c) Limitaciones:

- Menor eficiencia y mayor riesgo de sesgos humanos.
- Tiempo adicional requerido para realizar la selección.

5.2.5. Selección Basada en Horarios Aleatorios

Otra estrategia es establecer intervalos horarios para inspección aleatoria.

a) Procedimiento:

- Dividir las operaciones en bloques horarios (por ejemplo, cada hora).
- En cada bloque, seleccionar aleatoriamente un porcentaje fijo de equipajes para inspección secundaria.
- Utilizar registros para asegurarse de que se cumpla el porcentaje asignado.

b) Ventajas:

- Eficiente en operaciones con alto flujo de equipajes.
- Permite la planificación operativa para minimizar interrupciones.

5.2.6. Combinación de Selección Aleatoria y Basada en Riesgos

Es posible combinar la selección aleatoria con un análisis de riesgos para optimizar la inspección secundaria.

a) Procedimiento:

- Identificar categorías de riesgo basadas en el punto de origen, destino, tipo de equipaje o historial.
- Aplicar un porcentaje fijo de selección aleatoria dentro de estas categorías de alto riesgo.
- Realizar inspecciones secundarias tanto en equipajes seleccionados aleatoriamente como en aquellos identificados por otros métodos de análisis.

b) Ventajas:

- Maximiza el uso de recursos.
- Enfoca los esfuerzos en áreas de mayor probabilidad de amenazas.

- Consideraciones Adicionales para Selección Aleatoria
- c) Registro y Trazabilidad:
 - Documentar todos los equipajes seleccionados aleatoriamente, incluyendo el método utilizado y los resultados de la inspección secundaria.
 - Usar sistemas electrónicos o manuales para mantener registros detallados.
- d) Justificación de Porcentajes:
 - Determinar el porcentaje mínimo de inspección aleatoria en función del nivel de amenaza, el flujo de equipajes y las directrices nacionales o internacionales.
 - Revisar periódicamente este porcentaje para garantizar su relevancia.
- e) Métodos de Inspección Secundaria:
 - Registro Físico Completo:
 - Realizado por personal capacitado que inspecciona manualmente el contenido del equipaje.
 - Utilización de protocolos específicos para manipular objetos sospechosos.
 - Uso de Tecnología Complementaria:
 - Sistemas de detección de explosivos (EDS).
 - Detectores de trazas de explosivos (ETD).
- f) Documentación y Trazabilidad: Cada equipaje inspeccionado debería registrar los siguientes datos:
 - Fecha y hora de la inspección.
 - Identificador único del equipaje.
 - Resultado de la inspección (limpio/sospechoso).
 - Acciones adicionales tomadas en caso de detección de amenaza.
- g) Trazabilidad del Equipaje: El sistema de trazabilidad permite mantener un registro detallado de cada inspección realizada, garantizando transparencia y control durante todo el proceso.

5.2.7. Mecanismos de Trazabilidad

- a) Etiquetado Electrónico: Colocación de etiquetas con códigos de barras o tecnología RFID que identifiquen el estado del equipaje tras la inspección.
- b) Registro Electrónico: Integración con un sistema de gestión de inspección que almacene toda la información relevante sobre cada equipaje.

- c) Informe de Resultados: Generación de reportes periódicos para auditar la eficacia del proceso de inspección y la tasa de alarmas.
- d) Medidas de Supervisión:
 - Pruebas periódicas de desempeño de los equipos utilizando artículos de prueba estándares para evaluar su capacidad de detección.
 - Programas de capacitación y recertificación de operadores, con énfasis en la interpretación de imágenes complejas.
 - Auditorías internas y externas para revisar la implementación de la metodología y los registros de trazabilidad.
- e) Mantenimiento de los Equipos:
 - Verificación diaria del correcto funcionamiento de los sistemas de rayos X antes del inicio de operaciones.
 - Recalibración periódica de los equipos para asegurar precisión en la detección de amenazas.
- f) Ventajas de la Metodología
 - Eficiencia Operativa: Permite analizar grandes volúmenes de equipaje en un tiempo reducido, optimizando recursos.
 - Enfoque Basado en Riesgos: Reduce las inspecciones manuales innecesarias al concentrarse en equipajes marcados o seleccionados estratégicamente.
 - Trazabilidad: Asegura un registro completo y transparente del proceso, facilitando auditorías y análisis posteriores.

APÉNDICE 1 METODOLOGIA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN MANUAL DEL EQUIPAJE DE MANO

Este diagrama representa el flujo de trabajo de la inspección manual del equipaje de mano, desde la activación hasta la finalización del proceso:

1. Activación de la Inspección Manual
 - Generación de alarma por rayos X (imagen compleja o elementos sospechosos).
 - Selección aleatoria.
 - Observación de comportamiento sospechoso del pasajero.
2. Preparación del Proceso
 - El operador comunica al pasajero el procedimiento de inspección manual.
 - Se traslada el equipaje a un área segura para su revisión.
3. Ejecución de la Inspección
 - Inspección de compartimentos y artículos, observando costuras, áreas ocultas, y dobleces.
 - Uso de herramientas complementarias como detectores portátiles o linternas.
 - Identificación de posibles artículos prohibidos.
4. Documentación
 - Registro de hallazgos en el sistema de trazabilidad.
 - Marcado del equipaje con una etiqueta de "inspección completada".
5. Resultado
 - Liberado: Equipaje limpio y listo para su transporte.
 - Retenido: Equipaje que contiene artículos prohibidos o sospechosos.

Ejemplo 1: Contenido del Registro de Inspección Manual

El registro de inspección manual debería incluir los siguientes elementos:

- Identificador del equipaje: Número único asignado al equipaje.
- Razón de la inspección: Alarma de rayos X, selección aleatoria, etc.
- Método utilizado: Inspección física, detección de trazas, detector portátil, etc.
- Hallazgos: Resultado detallado de la inspección (limpio/sospechoso).

- Acciones tomadas: Retención del equipaje, reporte a autoridades, liberación.
- Fecha, hora y ubicación.
- Nombre y firma del operador encargado.

Ejemplo 2: Lista de Herramientas Recomendadas

1. Equipamiento Básico para Inspección Manual:
 - Guantes de nitrilo para protección del operador.
 - Linterna portátil para inspección en áreas oscuras del equipaje.
 - Espejo pequeño para revisar áreas ocultas.
 - Contenedores seguros para manipular objetos sospechosos.
2. Herramientas Complementarias:
 - Detectores portátiles de metales.
 - Kits de detección de trazas de explosivos (ETD).
 - Etiquetas o sellos de inspección para identificar equipajes revisados.

Ejemplo 3: Buenas Prácticas durante la Inspección Manual

1. Comunicación con el Pasajero:
 - Explicar claramente el motivo de la inspección y el procedimiento.
 - Responder a las preguntas del pasajero de forma respetuosa y profesional.
2. Seguridad del Operador:
 - Nunca manipular directamente objetos sospechosos; usar herramientas adecuadas.
 - Seguir las directrices del protocolo de emergencia en caso de detectar una amenaza.
3. Colaboración Multidisciplinaria:
 - Si se encuentra un artículo sospechoso, informar inmediatamente a las autoridades competentes (por ejemplo, la policía o el equipo AVSEC).

APÉNDICE 2 METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN MANUAL DEL EQUIPAJE DE MANO

La inspección manual del equipaje de mano es una medida de seguridad esencial en los aeropuertos para detectar artículos prohibidos, explosivos o cualquier objeto que pueda representar una amenaza. Este procedimiento se realiza como complemento a la inspección automatizada por rayos X y responde a alarmas específicas o como parte de medidas preventivas basadas en riesgos.

A continuación, se detalla una metodología estructurada para la implementación eficaz de este procedimiento.

1. Introducción y Objetivo

El objetivo de la inspección manual del equipaje de mano es garantizar la seguridad de la aviación civil mediante la identificación de artículos prohibidos que podrían no ser detectados por sistemas automatizados, asegurando un control exhaustivo y respetuoso.

2. Criterios para Activar la Inspección Manual del Equipaje de Mano

2.1. Alarmas del Sistema de Rayos X

- Equipajes que generen alarmas debido a imágenes complejas, densa opacidad o formas sospechosas.
- Detección de patrones que indiquen posibles componentes de explosivos o armas.

2.2. Selección Aleatoria

- Un porcentaje predefinido de equipajes debería seleccionarse aleatoriamente para garantizar representatividad y control preventivo.

2.3. Factores de Riesgo

- Equipaje asociado a pasajeros provenientes de destinos de alto riesgo o con comportamientos anómalos.
- Identificación de discrepancias en la información proporcionada por el pasajero.

3. Procedimiento para la Inspección Manual del Equipaje de Mano

3.1. Preparación del Proceso

a) Área Designada:

- La inspección manual debería realizarse en un espacio seguro, bien iluminado y con acceso restringido.
- Garantizar privacidad y respeto hacia el pasajero.

b) Comunicación con el Pasajero:

- Informar al pasajero del motivo de la inspección y el procedimiento a seguir.
- Solicitar colaboración, asegurando transparencia durante todo el proceso.

3.2. Inspección Física del Equipaje

a) Apertura y Revisión Inicial:

- Solicitar al pasajero que abra el equipaje para minimizar la manipulación directa por parte del operador.
 - Retirar todos los objetos del equipaje, asegurándose de revisar compartimentos principales y secundarios.
- b) Inspección Detallada:
- Examinar cuidadosamente cada artículo, incluyendo envases, compartimentos ocultos y forros.
 - Utilizar herramientas complementarias como linternas y espejos para inspeccionar áreas de difícil acceso.
- c) Identificación de Artículos Prohibidos:
- Buscar objetos que coincidan con la lista de artículos prohibidos publicada por la autoridad competente.
 - Prestar especial atención a objetos con características anómalas o no declarados.
- d) Trazabilidad y Etiquetado:
- Registrar la inspección realizada, incluyendo el estado del equipaje y cualquier hallazgo relevante.
 - Marcar el equipaje inspeccionado con etiquetas visibles para indicar que ha sido revisado.
4. Métodos de Apoyo
- 4.1. Detección de Trazas de Explosivos (ETD):
- Utilizar equipos ETD para tomar muestras de las asas, cremalleras y superficies internas del equipaje.
 - Confirmar la presencia de residuos de explosivos si el equipo genera una alarma.
- 4.2. Detectores Portátiles de Metales:
- Escanear artículos metálicos dentro del equipaje para identificar posibles armas o componentes electrónicos sospechosos.
- 4.3. Inspección Visual y Manual Conjunta:
- Combinación de revisión manual con herramientas visuales como espejos pequeños para áreas inaccesibles.
5. Criterios de Desempeño
- 5.1. Registro de Resultados:
- Documentar cada inspección, indicando los siguientes datos:

- Motivo de la inspección (alarma, selección aleatoria, etc.).
- Método utilizado y hallazgos.
- Decisiones tomadas (liberación, retención o confiscación de artículos).

5.2. Supervisión y Evaluación:

- Realizar auditorías internas para verificar que las inspecciones se realicen conforme a los protocolos establecidos.
- Monitorear el desempeño del personal y la efectividad de los procedimientos.

6. Medidas de Seguridad

6.1. Protección del Operador:

- Uso obligatorio de guantes de nitrilo u otros EPP durante la inspección.
- En caso de hallar sustancias o artículos peligrosos, activar protocolos de emergencia.

6.2. Manejo de Artículos Prohibidos:

- Notificar inmediatamente a las autoridades de seguridad aeroportuaria si se detectan objetos prohibidos.
- Asegurar el control del área y el pasajero involucrado hasta la llegada de las autoridades competentes.

7. Ventajas de la Inspección Manual del Equipaje de Mano

- Complementa la inspección por rayos X, aumentando la probabilidad de detección de amenazas.
- Permite un control más detallado y dirigido, mejorando la seguridad general.
- Brinda flexibilidad para responder a alertas específicas y escenarios de riesgo elevado.

Ejemplo de Flujo de Trabajo

1. Inicio del Proceso:

- Activación de la inspección manual debido a alarma, selección aleatoria o comportamiento sospechoso.

2. Preparación:

- Traslado del equipaje al área designada.
- Comunicación con el pasajero sobre el procedimiento.

3. Inspección Física:

- Revisión compartimento por compartimento, registrando hallazgos.

4. Registro y Resultado:

- Documentación del proceso, marcación del equipaje y resolución (liberación o retención).

APÉNDICE 3

METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO MEDIANTE EQUIPOS DE RAYOS X

La inspección por rayos X del equipaje de mano es una de las herramientas más efectivas y ampliamente utilizadas en los aeropuertos para garantizar la detección de artículos prohibidos, explosivos y otros objetos que puedan comprometer la seguridad de la aviación. Esta metodología tiene como objetivo optimizar el uso de la tecnología, complementada por la capacitación del operador, para garantizar un control seguro y eficiente.

1. Introducción y Objetivo

El objetivo principal de la inspección del equipaje de mano por rayos X es identificar posibles amenazas de manera eficiente, asegurando que todos los artículos que ingresen a las zonas restringidas sean inspeccionados de acuerdo con los estándares internacionales de seguridad.

2. Requisitos Previos para la Inspección por Rayos X

2.1. Personal Capacitado

- Los operadores deberían estar certificados en el manejo de equipos de rayos X y en la interpretación de imágenes generadas por los mismos.
- El personal debería recibir capacitación periódica sobre nuevas amenazas y técnicas avanzadas de interpretación de imágenes.

2.2. Configuración del Equipo

- Los equipos de rayos X deberían estar calibrados y en perfecto estado de funcionamiento.
- Se deberían realizar pruebas diarias de rendimiento del equipo para garantizar su precisión, incluidas las pruebas de detección de imágenes estándar.

2.3. Área de Inspección

- El área debería estar diseñada para minimizar interferencias y permitir una inspección fluida del equipaje.
- Se debería garantizar que el proceso no cause demoras innecesarias para los pasajeros.

3. Procedimiento para la Inspección por Rayos X

3.1. Recepción del Equipaje

- Solicitar al pasajero que coloque el equipaje en la bandeja asignada.
- Asegurarse de que todos los artículos electrónicos grandes y líquidos permitidos estén separados del resto del contenido, según las normativas vigentes.

3.2. Inspección Inicial

- El equipaje se pasa a través del equipo de rayos X, generando imágenes en tiempo real para que el operador las analice.
- El operador evalúa las imágenes utilizando los siguientes criterios:
 - Densidad: Identificación de áreas densas que podrían ocultar objetos peligrosos.
 - Forma: Reconocimiento de patrones inusuales o artículos sospechosos.
 - Color: Análisis de colores que indiquen diferentes materiales, como metales, orgánicos o plásticos.

3.3. Gestión de Alarmas

- Alarmas Automáticas del Sistema:
 - Los equipos de rayos X avanzados generan alertas automáticas cuando detectan densidades o composiciones anómalas.
 - Estas alarmas deberían ser revisadas manualmente por el operador para confirmar o descartar amenazas.
- Selección de Equipaje para Inspección Secundaria:
 - Equipajes con imágenes complejas o sospechosas deberían ser marcados para inspección manual.
 - El operador debería justificar la selección de equipajes para inspección secundaria en el registro del sistema.

3.4. Revisión de Imágenes

- Utilizar herramientas integradas del sistema, como zoom, ajuste de contraste y funciones de rotación, para analizar áreas específicas del equipaje.
- Comparar imágenes con ejemplos de referencia proporcionados en la capacitación para identificar amenazas específicas, como explosivos o armas ocultas.

3.5. Resolución de Alarmas

- Si no se identifica ninguna amenaza en la inspección por rayos X, el equipaje se libera para continuar su tránsito.
- En caso de imágenes sospechosas o no concluyentes, se procede a una inspección secundaria, que puede incluir:
 - Inspección manual.
 - Pruebas de detección de trazas de explosivos.
 - Revisión adicional con detectores portátiles.

4. Consideraciones Técnicas del Equipo de Rayos X

4.1. Configuración del Equipo

- Ajustar el equipo para optimizar la calidad de las imágenes y garantizar la detección de materiales orgánicos, metálicos y plásticos.
- Realizar pruebas periódicas utilizando artículos de prueba que simulen objetos prohibidos.

4.2. Capacidad de Detección

- Los equipos deberían ser capaces de identificar explosivos, armas y otros artículos restringidos en equipajes densos o con compartimentos múltiples.
- Incorporar algoritmos avanzados para destacar objetos sospechosos automáticamente.

4.3. Mantenimiento

- Realizar mantenimiento preventivo regular para garantizar la funcionalidad del equipo.
- Documentar todas las inspecciones y reparaciones realizadas al equipo.

5. Criterios de Desempeño

5.1. Evaluación de Operadores

- Realizar evaluaciones periódicas del personal para garantizar la efectividad en la interpretación de imágenes.
- Incluir simulaciones y ejercicios prácticos que evalúen la capacidad de identificar amenazas en escenarios complejos.

5.2. Trazabilidad y Registro

- Registrar todos los equipajes inspeccionados, incluyendo alarmas generadas, métodos de resolución y resultados finales.
- Garantizar que los registros estén disponibles para auditorías internas y externas.

APÉNDICE 4 METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA MEDIANTE EQUIPOS DE RAYOS X

La inspección del equipaje de bodega mediante equipos de rayos X es una medida fundamental para garantizar la seguridad en la aviación civil. Este procedimiento busca detectar explosivos, armas y otros elementos prohibidos, asegurando que el equipaje que se transporta en la bodega de las aeronaves cumpla con las normativas internacionales de seguridad.

1. Introducción y Objetivo

El objetivo principal de esta metodología es establecer un sistema eficiente para la inspección del equipaje de bodega mediante equipos de rayos X, optimizando los recursos tecnológicos y humanos para garantizar la identificación de posibles amenazas, alineándose con los estándares internacionales.

2. Requisitos Previos para la Inspección

2.1. Personal Calificado

- El personal debería estar certificado en el manejo de equipos de rayos X y en la interpretación de imágenes específicas para equipaje de bodega.
- La capacitación debería incluir actualizaciones regulares en detección de nuevas amenazas y uso de tecnologías avanzadas.

2.2. Configuración y Mantenimiento del Equipo

- Los equipos de rayos X deberían someterse a pruebas diarias de calibración y mantenimiento preventivo.
- Se deberían realizar pruebas de detección con objetos simulados para garantizar la precisión del sistema.

2.3. Área de Inspección

- La inspección debería realizarse en un área designada y controlada, con acceso restringido para personal no autorizado.

3. Procedimiento para la Inspección del Equipaje de Bodega

3.1. Recepción del Equipaje

- El equipaje de bodega es trasladado a la zona de inspección mediante un sistema automatizado o manual.
- Se registra cada pieza de equipaje en el sistema de trazabilidad para garantizar un control adecuado.

3.2. Inspección por Rayos X

- Colocación en el Equipo:

- El equipaje se coloca en la cinta transportadora del equipo de rayos X, asegurándose de que no haya sobrecarga.

- Análisis de Imágenes:

- El operador evalúa las imágenes en tiempo real, identificando patrones anómalos, objetos densos o configuraciones sospechosas.

- Se utilizan herramientas de apoyo como zoom, realce de contraste y análisis por capas.

3.3. Gestión de Alarmas

- Alarma Generada por el Sistema:

- El equipo de rayos X genera una alerta automática si detecta objetos sospechosos o configuraciones anómalas.

- El operador revisa manualmente la imagen para confirmar o descartar la amenaza.

- Selección para Inspección Secundaria:

- Equipajes con imágenes complejas o que no permitan una conclusión clara son enviados a inspección secundaria.

3.4. Inspección Secundaria del Equipaje

- Métodos de Inspección Secundaria:

- Registro Manual Completo: Inspección física del equipaje para identificar objetos sospechosos.

- Uso de Detectores de Trazas de Explosivos (ETD): Análisis de residuos en superficies del equipaje.

- Evaluación por Perros Detectores de Explosivos: Uso de caninos entrenados para identificar sustancias explosivas.

- Registro de Resultados:

- Documentar los hallazgos y registrar las acciones tomadas en el sistema de trazabilidad.

4. Métodos de Apoyo y Mejora Continua

4.1. Mantenimiento Preventivo de los Equipos

- Realizar calibraciones periódicas de los equipos para garantizar la precisión en la detección.

- Documentar todas las actividades de mantenimiento y reparaciones.

4.2. Evaluación del Desempeño del Personal

- Realizar evaluaciones periódicas del personal para garantizar su capacidad de interpretar imágenes de manera eficiente.

- Incluir ejercicios prácticos con imágenes simuladas de amenazas.

4.3. Uso de Tecnología Avanzada

- Incorporar sistemas de detección de explosivos (EDS) que realicen análisis automáticos avanzados.

- Integrar software que identifique y resalte automáticamente áreas de riesgo en las imágenes.

5. Ventajas de la Inspección por Rayos X en Equipaje de Bodega

- Permite un análisis rápido y detallado del contenido de cada pieza de equipaje.

- Reduce la probabilidad de amenazas no detectadas.

- Facilita la implementación de procedimientos estandarizados a nivel nacional e internacional.

6. Diagrama de Flujo de Inspección

- Inicio del Proceso:

- Recepción y registro del equipaje.

- Transferencia del equipaje al equipo de rayos X.

- Inspección Inicial por Rayos X:

- Análisis de imágenes en tiempo real.

- Identificación de alarmas automáticas y evaluación por parte del operador.

- Acción Basada en Resultados:

- Sin Alarmas: Liberación del equipaje para carga.

- Con Alarmas: Traslado a inspección secundaria.

- Inspección Secundaria:

- Registro manual o análisis con detectores de trazas.

- Decisión final sobre liberación o retención del equipaje.

7. Supervisión y Auditoría

- Supervisión Interna:

- Monitorear continuamente el desempeño de los operadores y la efectividad del sistema.

- Analizar estadísticas de alarmas y falsos positivos para mejorar procedimientos.
- Auditorías Externas:
 - Realizar auditorías periódicas para asegurar el cumplimiento con estándares internacionales.
 - Documentar y corregir cualquier deficiencia identificada durante las auditorías.

APÉNDICE 5 METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN MANUAL DE PASAJEROS

La inspección manual de pasajeros es una parte crucial de la seguridad en los aeropuertos, y su proceso debería seguir una metodología bien estructurada para garantizar la detección de objetos prohibidos o peligrosos, a la vez que se respeta la privacidad y comodidad del pasajero. Aquí te proporciono un flujo y una metodología basada en las mejores prácticas y los lineamientos de la OACI para la inspección manual de pasajeros:

a) Flujo de Inspección Manual de Pasajeros

1. Recepción del pasajero en el punto de inspección

- Objetivo: Verificar la identidad del pasajero y asegurarse de que pasa por el proceso de seguridad.
- El personal de seguridad solicita los documentos de identificación y billete.
- Confirmación de que el pasajero está autorizado para pasar por el control de seguridad.

2. Entrevista inicial

- Objetivo: Realizar una evaluación rápida de riesgos y antecedentes del pasajero.
- El Oficial de Seguridad realiza preguntas de seguridad, como si el pasajero lleva consigo artículos peligrosos o prohibidos.
- En algunos casos, si se considera necesario, se puede hacer una revisión verbal de las pertenencias del pasajero.

3. Procedimiento de inspección manual

- Objetivo: Inspeccionar físicamente al pasajero para detectar posibles amenazas que no puedan ser identificadas por equipos tecnológicos.

3.1. Revisión visual y palpación

- El Oficial de Seguridad de seguridad realiza una inspección visual del pasajero, buscando comportamientos sospechosos o artículos fuera de lo común.
- El Oficial de Seguridad realiza una palpación manual de las áreas del cuerpo del pasajero que no pueden ser escaneadas por equipos (bajo la ropa, dentro de las mangas, los zapatos, etc.).
- El Oficial de Seguridad debería usar guantes para evitar contacto directo y proteger tanto al pasajero como al personal de seguridad.

3.2. Revisión de objetos personales

- El Oficial de Seguridad revisa cualquier objeto personal que el pasajero lleve consigo, como bolsas, mochilas, carteras, o dispositivos electrónicos.

- Los objetos deberían ser inspeccionados en una mesa separada para asegurar que no se pase por alto ningún artículo peligroso.

4. Verificación de zonas de alto riesgo

- Objetivo: Asegurarse de que no se estén llevando artículos en zonas del cuerpo difíciles de inspeccionar.
- Áreas como las axilas, la zona de la cintura, y las piernas deberían ser cuidadosamente revisadas, ya que pueden esconder objetos peligrosos.
- El Oficial de Seguridad puede usar un detector manual de metales si lo considera necesario.

5. Evaluación de la posible alerta

- Objetivo: Determinar si la inspección manual generó alguna alerta o sospecha.
- Si el Oficial de Seguridad detecta algo sospechoso, el pasajero debería ser derivado para una inspección más detallada.
- En caso de una alerta positiva, se debería aplicar un protocolo adicional que podría incluir una revisión secundaria, una entrevista adicional o la derivación a las autoridades correspondientes.

6. Finalización del proceso

- Objetivo: Confirmar que el pasajero cumple con los estándares de seguridad y permitir su acceso al área de embarque.
- Si no se detectan amenazas o elementos prohibidos, el pasajero es autorizado a continuar su viaje.
- Si se detecta un incidente o una violación de seguridad, el procedimiento de seguridad adecuado debería ser seguido, incluyendo el informe a las autoridades competentes.

b) Metodología para la Inspección Manual de Pasajeros

1. Entrenamiento del personal

- El personal de seguridad debería estar entrenado en la inspección manual de pasajeros, con conocimientos sobre los comportamientos sospechosos, el uso de la tecnología de detección y los procedimientos de seguridad.

2. Sensibilidad y respeto hacia el pasajero

- La inspección debería llevarse a cabo de manera respetuosa, sin violar la privacidad del pasajero, y se deberían minimizar los inconvenientes o la incomodidad.
- En situaciones donde sea necesario tocar al pasajero, se debería explicar claramente el proceso y obtener el consentimiento del mismo.

3. Uso de equipos adicionales

- Detectores de metales manuales: Pueden ser utilizados en casos donde la inspección visual o manual no sea suficiente para detectar objetos metálicos.
 - Herramientas de búsqueda: Como palas o escáneres portátiles, pueden ser empleadas en situaciones donde se requiera una inspección más profunda.
4. Evaluación continua del riesgo
- El personal debería estar entrenado para identificar señales de alerta y patrones de comportamiento sospechosos, aplicando principios de gestión de riesgos en cada situación.
5. Registro de incidencias
- Se debería llevar un registro adecuado de cada inspección y cualquier incidente relevante (por ejemplo, si se encuentra un objeto prohibido o si el pasajero es remitido para un examen adicional).
6. Cumplimiento normativo
- El proceso de inspección debería cumplir con todas las normativas locales e internacionales sobre la protección de los derechos humanos y la privacidad, de acuerdo con los estándares establecidos por la OACI y otras autoridades reguladoras.

Este flujo y metodología ayudan a garantizar que la inspección manual de pasajeros sea efectiva en la identificación de amenazas, al tiempo que se mantiene un equilibrio entre la seguridad y la comodidad de los pasajeros.

APÉNDICE 6 METODOLOGÍA AMPLIADA PARA LA INSPECCIÓN MANUAL DE NO PASAJEROS

La inspección de personas que no sean pasajeros, como empleados del aeropuerto, es igualmente crítica para la seguridad, ya que estas personas pueden tener acceso a zonas sensibles del aeropuerto. El proceso debería ser igual de riguroso, pero adaptado a las especificaciones y riesgos asociados con el personal que tiene un acceso más frecuente a diversas áreas del aeropuerto.

a) Flujo de Inspección para Empleados del Aeropuerto

1. Recepción del empleado en el punto de inspección

- Objetivo: Verificar la identidad del empleado y asegurarse de que cumpla con las políticas de seguridad antes de ingresar a áreas restringidas.
- El personal de seguridad solicita la tarjeta de identificación del empleado (identificación interna o acceso al área restringida).
- Confirmación de que el empleado tiene los permisos correspondientes para estar en la zona que va a ingresar.

2. Entrevista inicial

- Objetivo: Evaluar rápidamente los riesgos potenciales y confirmar la razón del acceso.
- El Oficial de Seguridad de seguridad realiza una breve entrevista, donde se confirma que el empleado está cumpliendo con su horario de trabajo y que no lleva consigo artículos prohibidos.
- Si el empleado está ingresando a una zona específica, se verifica si tiene los permisos adecuados.

3. Procedimiento de inspección manual

- Objetivo: Inspeccionar físicamente al empleado para detectar artículos peligrosos que no sean visibles en los controles previos.

3.1. Revisión visual y palpación

- El Oficial de Seguridad de seguridad realiza una inspección visual del empleado, buscando comportamientos sospechosos o artículos fuera de lo común.
- El Oficial de Seguridad realiza una palpación manual en las áreas del cuerpo que no pueden ser escaneadas por los equipos, como bajo la ropa, los zapatos, y las mangas.
- El Oficial de Seguridad debería usar guantes para evitar el contacto directo y proteger tanto al personal de seguridad como al empleado.

3.2. Revisión de objetos personales

- El Oficial de Seguridad revisa cualquier objeto personal que el empleado lleve consigo, como mochilas, carteras, dispositivos electrónicos, o herramientas de trabajo.

- Al igual que con los pasajeros, los objetos deberían ser inspeccionados en una mesa separada para asegurar que no se pase por alto ningún artículo peligroso.

4. Verificación de acceso a áreas restringidas

- Objetivo: Asegurarse de que el empleado no esté llevando consigo elementos no autorizados para ingresar a zonas de seguridad crítica.
- Se verifica que el empleado cuente con los permisos correctos y que no esté ingresando a un área a la que no tiene acceso.
- Si el empleado lleva consigo equipos o herramientas que no son apropiados para la zona, se le debería impedir el acceso.

5. Evaluación de la posible alerta

- Objetivo: Determinar si la inspección manual genera alguna alerta o sospecha sobre el empleado.
- Si se detecta algo sospechoso, el empleado debería ser derivado para una inspección más exhaustiva.
- En caso de que el Oficial de Seguridad de seguridad detecte un objeto prohibido, el procedimiento de seguridad debería ser seguido, incluyendo la notificación a las autoridades correspondientes.

6. Finalización del proceso

- Objetivo: Confirmar que el empleado cumple con los procedimientos de seguridad y permitir su acceso a las zonas de trabajo correspondientes.
- Si no se detectan amenazas o artículos prohibidos, el empleado es autorizado a ingresar a su área de trabajo.
- Si se detecta algún incidente, se debería seguir el protocolo para derivar el caso a las autoridades competentes para la resolución del mismo.

b) Metodología para la Inspección de Empleados del Aeropuerto

1. Entrenamiento del personal de seguridad

- Los Oficial de Seguridad de seguridad deberían estar entrenados en las diferencias entre la inspección de pasajeros y la de empleados, dado que los empleados tienen acceso a más áreas restringidas y pueden llevar herramientas de trabajo.
- Los Oficial de Seguridad deberían estar familiarizados con los permisos de acceso y las credenciales de los empleados para evitar errores en la inspección.

2. Uso de tecnología y equipos adicionales

- Detectores de metales manuales: Deberían ser usados para detectar artículos metálicos ocultos que no puedan ser visibles en la inspección visual.

- Escáneres portátiles o de manos: En caso de que se necesite una inspección más profunda, se pueden utilizar herramientas adicionales para detectar objetos sospechosos.

3. Revisión de pertenencias personales

- Al igual que con los pasajeros, los empleados deberían colocar sus pertenencias personales en bandejas separadas para evitar que se pase por alto algún objeto prohibido.
- Si el empleado lleva herramientas o equipos de trabajo, estos deberían ser inspeccionados cuidadosamente para evitar que se introduzcan objetos peligrosos en áreas restringidas.

4. Revisión de comportamientos y actitudes

- Dado que los empleados tienen acceso a áreas críticas, los Oficial de Seguridad de seguridad deberían estar alerta a cualquier comportamiento sospechoso que pueda indicar que el empleado está actuando de manera irregular.
- Los Oficial de Seguridad deberían ser conscientes de las conductas inusuales o nerviosas durante la inspección.

5. Rigor en las inspecciones sin comprometer la comodidad del empleado

- Si bien la inspección debería ser exhaustiva, también se debería garantizar que el proceso no interfiera en la rutina laboral del empleado. La seguridad no debería verse comprometida, pero tampoco se deberían crear demoras innecesarias.

6. Registro de incidencias y seguimiento

- Es importante registrar todas las inspecciones realizadas a empleados, incluyendo cualquier alerta o incidente relevante, y tomar nota de los objetos confiscados si se encontraran elementos no permitidos.
- El personal de seguridad debería informar sobre cualquier violación de procedimientos a la autoridad superior.

7. Cumplimiento con la normativa de privacidad y derechos laborales

- El personal de seguridad debería seguir los lineamientos establecidos por la legislación laboral y de privacidad, asegurándose de que el proceso de inspección no viole los derechos del empleado.

c) Consideraciones Adicionales:

- Evaluación de riesgo: Dado que los empleados tienen más acceso al aeropuerto, se deberían realizar evaluaciones más estrictas en áreas de alto riesgo (por ejemplo, áreas de carga, hangares, zona de pilotos, etc.).
- Control de acceso a zonas restringidas: El proceso de inspección debería estar alineado con el control de acceso y las políticas de seguridad del aeropuerto, asegurando que ningún empleado entre en áreas sin la debida autorización.