

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE TECNOLOGÍA
CARRERA DE AERONÁUTICA**



MEMORIA TÉCNICA

TÍTULO

**“PROPUESTA DE PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO
PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS
INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA”**

NIVEL ACADÉMICO: LICENCIATURA

**Postulante: Univ. Luis Fernando Huanca Ulo
Tutor: Ing. José Luis Murillo**

La Paz – Bolivia - 2014

Dedicatoria:

A mis padres:

Gracias por el apoyo y esfuerzo moral y económico brindado, hicieron que lograra realizar una de mis mas grandes metas en la vida, el concluir mis estudios profesionales.

Agradecimiento:

A la facultad de Tecnología

A la carrera de Aeronáutica

A la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

A mis colegas de la Dirección de Transporte Aéreo

Al Director de la carrera de Aeronáutica

A los tribunales

Al tutor

A todas las personas que me brindaron su apoyo para realizar este trabajo.

INDICE

1. ANTECEDENTES	1
1.1. DESCRIPCIÓN DE LA D.G.A.C.	1
1.2. VISIÓN	2
1.3. MISIÓN	2
1.4. OBJETIVOS DE LA DGAC	3
1.4.1. OBJETIVO GENERAL.....	3
1.4.2. OBJETIVO INSTITUCIONAL	3
1.5. ORGANIGRAMA DE LA DGAC	3
1.6. APLICACIÓN DE LA NORMA INTERNACIONAL ANEXO 17, OACI.....	4
1.7. PRODUCTOS MÁS SIGNIFICATIVOS DE LAS ACTIVIDADES	4
2. PROPUESTA DE TRABAJO.....	5
2.1. DIAGNÓSTICO	5
2.2. OBJETIVOS DE LA PROPUESTA DE TRABAJO	6
2.2.1. OBJETIVO GENERAL.....	6
2.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	7
2.3. JUSTIFICACIÓN	7
2.4. DESARROLLO DEL TRABAJO - DISPOSICIONES GENERALES.....	8
2.4.1. ALCANCE.....	8
2.4.2. NORMATIVA	10
2.5. REQUERIMIENTO DE PERSONAL	11
2.5.1. CRITERIOS SOBRE EL RECLUTAMIENTO, LA SELECCIÓN Y LA CONTRATACIÓN DE PERSONAL.....	11
2.5.2. FUNCIONES DEL OPERADOR O PERSONAL DE SEGURIDAD.....	12
2.5.2.1. CURSO REQUERIDO PARA OPERADORES DE SEGURIDAD..	12
2.5.3. FUNCIONES DEL SUPERVISOR DE OPERADORES	13
2.5.3.1. CURSOS REQUERIDOS PARA SUPERVISORES	14
2.5.4. FUNCIONES DEL JEFE DE OPERADORES	16
2.5.4.1. CURSOS REQUERIDOS PARA JEFE DE OPERADORES.....	16
2.5.5. CRITERIOS SOBRE EL ESTADO FÍSICO DE LOS CANDIDATOS.....	17
2.5.6. CRITERIOS SOBRE EDUCACION	19
2.5.6.1. GRADO ACADEMICO PARA EL ACENSO	19
2.5.6.2. REQUISITOS DE INSTRUCCIÓN.....	20
2.5.7. POSTULACION AL CARGO.....	21
2.5.8. ENTREVISTA.....	24
2.6. INSTRUCCIÓN	25
2.6.1. GENERALIDADES	25
2.6.2. INSTRUCCIÓN INICIAL DE LOS OPERADORES.....	27
2.6.3. RE-CERTIFICACIÓN E INSTRUCCIÓN PERIÓDICA O DE REPASO PARA LOS OPERADORES	29
2.6.4. EVALUACIONES DEL RENDIMIENTO	31
2.6.5. PERSONAL FUERA DE SERVICIO.....	31
2.6.6. DESARROLLO PROFESIONAL	32

2.6.7. MANTENIMIENTO DE REGISTROS	32
2.7.RESULTADOS.....	33
2.7.1. EN RELACION AL TIEMPO.....	33
2.7.2. EN RELACION A OTRAS APLICACIONES	33
3. CONCLUSIONES.....	33
4. BIBLIOGRAFIA	36
5. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD LABORAL Y DE LA FORMACIÓN ACADÉMICA.....	38

INDICE DE FIGURAS

FIGURA 1. PERSONAL DE LA DGAC.	4
FIGURA 2. INSPECTORES QUE FISCALIZAN.....	5
FIGURA 3. AEROPUERTO DE COREA.....	9
FIGURA 4. ARTICULOS PELIGROSOS.	10
FIGURA 5. CRONOGRAMA DE TRABAJO.....	35
FIGURA 6. INSPECTORES AVSEC.....	39
FIGURA 7. EQUIPAJES PROHIBIDOS PARA EL TRANSPORTE AEREO	39
FIGURA 8. PUNTO DE INSPECCION DE PASAJEROS	40
FIGURA 9. PERSONAL DE SEGURIDAD.	40
FIGURA 10. ENCARGADO DE LA MAQUINA DE RAYOS X.....	41
FIGURA 11. GUARDIA MILITAR.....	41
FIGURA 12. INSPECCION POR MAQUINA DE RAYOS X PARA PASAJEROS	42
FIGURA 13. INSPECCION DE EQUIPAJE CON CANES ENTRENADOS.	42
FIGURA 14. ENTRENAMIENTO AL PERSONAL DE SEGURIDAD.	43
FIGURA 15. INSPECCION FISICA A PASAJEROS.	43
FIGURA 16. INSPECCION DEL AREA PUBLICA.....	44
FIGURA 17. INSPECCION DE VEHICULOS	44
FIGURA 18. ARTICULOS Y SUSTANCIAS PELIGROSAS	45

1. ANTECEDENTES

1.1. DESCRIPCIÓN DE LA D.G.A.C.

En los Estados Unidos de Norte América, el 1° de Noviembre de 1944 en la Ciudad de Chicago se reunió la "Conferencia Internacional de Aviación Civil" a la cual nuestro país asistió. La labor más importante fue la aprobación de un Convenio Multilateral y la creación de un organismo internacional que es la Organización de Aviación Civil Internacional.

El Prólogo del Convenio de Chicago resume la esencia de este instrumento al señalar que el desarrollo futuro de la Aviación Civil Internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general, por lo que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellas la cooperación de que depende la paz del mundo; por consiguiente, los gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin que la aviación internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

A parte de los 96 Artículos de que consta el Convenio y que fue elevado a rango de Ley por Bolivia mediante Ley No. 1759 de fecha 26 de febrero de 1997 años, cuenta además con 18 Anexos que son principios generales de la aviación civil a las cuales los Estados Contratantes deben adecuar su reglamentación interna.

Bolivia, como miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y firmante del Convenio de Chicago, se obliga a poner en ejecución, en la medida de sus posibilidades y compromisos, las normas, métodos, principios y recomendaciones de la Convención, para cuyo efecto debería crear una instancia de carácter público.

Es así, que por Ley de fecha 25 de octubre de 1947 años, en la presidencia de Mamerto Urriolagoitia se crea, bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de ese entonces, la Dirección General de Aeronáutica Civil y Comercial con la atribución de fomentar las actividades aeronáuticas.

En la actualidad la Dirección General de Aeronáutica Civil, como Máxima Autoridad de Aeronáutica Civil, después de un largo proceso de adecuación normativa, y en cumplimiento al inciso f) del Artículo 9º de la Ley N° 2902 de 29 de octubre de 2004 Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, por Decreto Supremo No. 28478 de fecha 02 de diciembre de 2005, se reglamentó el nuevo Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, cuya sigla es DGAC, y se constituyen un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional; autonomía de gestión administrativa, legal y económica y bajo tuición del Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Vice ministerio de Transportes. Asimismo, se establece su ámbito de jurisdicción y competencia, su estructura organizativa y funcional y su régimen económico y financiero, con sede en la ciudad de La Paz.

1.2. VISIÓN

La Dirección General de Aeronáutica Civil, fortalecida institucionalmente, garantiza altos estándares de seguridad, gestionando eficientemente la actividad aeronáutica civil en beneficio de la sociedad boliviana.

1.3. MISIÓN

Planificar, normar y fiscalizar las actividades técnicas y operativas, de la aeronáutica civil boliviana en el marco de la constitución, las leyes, convenios internacionales, reglamentos, planes y políticas sectoriales para mantener altos niveles de seguridad operacional de forma de contribuir al desarrollo sostenible del país.

1.4. OBJETIVOS DE LA DGAC

1.4.1. OBJETIVO GENERAL

La Seguridad de la Aviación cuyo nombre proviene del idioma inglés “**Aviation Security**” (AVSEC), tiene como objetivo primario la seguridad de la aviación civil internacional, consiste en asegurar la protección y la salvaguardia de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público, las aeronaves y las instalaciones de los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo. Esto se lleva a cabo mediante una combinación de medidas y la organización de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario. La aplicación de una política en materia de seguridad se basa en los programas de seguridad correspondientes a cada uno de los niveles mencionados.

1.4.2. OBJETIVO INSTITUCIONAL

Asegurar el fortalecimiento del sistema de la seguridad de la aviación y garantizar la protección de vidas, aeronaves e instalaciones en los aeropuertos mediante normas, fiscalización y capacitación.

Seguridad. Combinación de medidas y recursos humanos y materiales encaminados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

1.5. ORGANIGRAMA DE LA DGAC

La Dirección General de Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia se encuentra dividida en cinco direcciones, la Dirección de Transporte Aéreo, la Dirección de Seguridad Operacional, la Dirección de Navegación Aérea, la Dirección Jurídica y la Dirección Administrativa Financiera. Asimismo, además la oficina central se encuentra en la ciudad de La Paz, y cuenta con regionales en distintos aeropuertos como Cochabamba, Santa Cruz, Beni y Tarija y otros. Por último cuenta con un Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC).

El cargo que se ocupa corresponde al de Inspector AVSEC, de la seguridad de la aviación, el jefe inmediato, es jefe de unidad AVSEC, el mismo se encuentra bajo las órdenes del director de transporte aéreo. Finalmente el director ejecutivo es el jefe máximo de la DGAC.

1.6. APLICACIÓN DE LA NORMA INTERNACIONAL ANEXO 17, OACI

En la DGAC se cumplen las disposiciones de las normas y métodos recomendados contenidos en el anexo 17, OACI. Esta es la normativa que ha de ser aplicada por los Estados contratantes en materia de seguridad.

Desde este principio normativo es que el Estado Plurinacional de Bolivia, cumple con los convenios internacionales y tiene la responsabilidad de cumplir con el documento internacional Anexo 17 OACI, que corresponde a la seguridad y la protección de la aviación civil internacional.

Desde este ámbito de convenios, nuestro Estado tiene la obligación de elaborar los programas en sus distintas aplicaciones, empezando del programa nacional de seguridad de la aviación civil.



Figura 1. Personal de la DGAC. Fuente. www.dgac.gob.bo

1.7. PRODUCTOS MÁS SIGNIFICATIVOS DE LAS ACTIVIDADES

Los inspectores AVSEC de la DGAC, realizan inspecciones, evalúan, preparar informes con las recomendaciones del caso, apoyar a la unidad de facilitación, proponer enmiendas,

proponer programas de capacitación, realizan inspecciones en base a los programas de seguridad, y realizan funciones asignadas.



Figura 2. Inspectores que fiscalizan. Fuente. Propio del proceso de inspección

2. PROPUESTA DE TRABAJO

PROPUESTA DE PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

2.1. DIAGNÓSTICO

Según la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia No. 2902 de fecha 29 de octubre de 2004 y el Decreto Supremo No. 28478 de 2 de diciembre de 2005 y demás disposiciones

reglamentarias, la Dirección General de Aeronáutica Civil entre sus principales atribuciones tiene:

- Ejercer control, supervisión y fiscalización técnico operativo y jurídico dentro de su competencia, Sobre las entidades e instituciones públicas y privadas, involucradas en la actividad aeronáutica.
- Desarrollar Programas de capacitación teórico práctico del personal bajo dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Cabe mencionar para que el programa sea aplicado en su totalidad, el mismo y el personal responsable de ejecutarlo deben contar con autoridad legal.

2.2. OBJETIVOS DE LA PROPUESTA DE TRABAJO

2.2.1. OBJETIVO GENERAL

Implantar el “PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA” tiene por objetivo esbozar el proceso de evaluación y confirmación por medio del cual la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, u otra entidad en su nombre, puede asegurar que el personal cuenta con las competencias necesarias para llevar a cabo las funciones que se le han asignado satisfactoriamente.

Este programa contiene los parámetros que se deben aplicar durante la selección, contratación, instrucción y evaluación de las competencias de las personas a las que se les haya asignado la responsabilidad de inspeccionar (con ayuda de equipos técnicos u otros) a otras personas, otros artículos o propiedades, así como de las personas que deben supervisar al personal que lleva a cabo funciones de inspección.

Este programa establece claramente las normas de rendimiento aceptables para los operadores.

Asimismo, el programa incluye los procedimientos necesarios para la evaluación del rendimiento laboral de cualquier persona a la que se le haya asignado la responsabilidad de inspeccionar, supervisar o examinar el trabajo de los operadores y la responsabilidad de brindar orientación para su desarrollo profesional.

2.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Compilar información necesaria para luego establecer las bases del programa.
- Elaborar el programa de selección de personal.
- Poner en práctica el programa elaborado
- Contribuir con el cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107, 108, 109, y correspondientes.

2.3. JUSTIFICACIÓN

Debido al crecimiento continuo de la aeronáutica tanto a nivel mundial como nacional, existe la necesidad de mejorar los sistemas de vigilancia en AVSEC, para tener una atención adecuada al usuario y proteger la aeronáutica de cualquier tipo de interferencia ilícita en contra de nuestro estado.

Y en cumplimiento a acuerdos internacionales, como ser la norma internacional del anexo 17, donde el Estado Plurinacional de Bolivia debe cumplir con lo estipulado en la mencionada norma internacional, que a la letra dice:

“3.4.1 Cada Estado contratante asegurará que las personas que apliquen los controles de seguridad hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección.”



Figura 3. Aeropuerto de Corea, Fuente: www.rpp.com.pe

2.4. DESARROLLO DEL TRABAJO - DISPOSICIONES GENERALES

2.4.1. ALCANCE

El “PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA” se aplica a los siguientes participantes:

- a) Todas las personas o entidades responsables de la aplicación de cualquier procedimiento, u otro, que tengan por objetivo identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos técnico peligrosos, artículos o sustancias que pudieran utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita, o que pudieran representar un grave riesgo para la seguridad de las personas o la propiedad.



Figura 4. Artefactos peligrosos. Fuente: doc. 8973

- b) Cualquier persona o entidad que sea responsable de la supervisión o control de las personas a cargo de los procedimientos de inspección, con ayuda de equipo técnico o no.

- c) Cualquier persona, oficina, entidad u organización que sea responsable de aplicar la totalidad o parte de los procedimientos que se establecen en este programa, que incluyen pero no se limitan a la selección, contratación, inspección o evaluación de las personas a cargo de la inspección, la supervisión de la inspección o el control de la inspección.
- d) Toda entidad, esta puede ser pública o privada que sea responsable de aplicar el presente programa, deberá cumplir con el proceso de la certificación del nuevo personal AVSEC.

2.4.2. NORMATIVA

El programa propuesto se enmarca en disposiciones tanto nacionales como internacionales las mismas se detallan a continuación.

1. Convención de Aviación Civil Internacional Chicago (1944)
2. Ley 2902, aeronáutica civil de Bolivia
3. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
4. Anexo 17 a la Convención de Aviación Civil Internacional

La contratación del personal es una tarea muy ardua en todo aspecto en el administrativo, de operaciones, de logística y hasta en lo económico, sin contar el tiempo que se requerirá para todo el proceso. El PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA” se centra en la selección y contratación y evaluación del cargo al que será responsable.

La presente propuesta se desarrollará bajo los parámetros que a continuación se detalla.

2.5. REQUERIMIENTO DE PERSONAL

2.5.1. CRITERIOS SOBRE EL RECLUTAMIENTO, LA SELECCIÓN Y LA CONTRATACIÓN DE PERSONAL

Selección: Un proceso de selección eficaz se traducirá en la contratación de personal idóneo para las funciones que se le asignen. El diseño del proceso de selección debe basarse en una descripción detallada de los requerimientos del puesto. El proceso de selección debe tener en cuenta todos los elementos involucrados:

a) Los requerimientos del puesto

Nativo o por opción, edad mínima 18 años, Nivel medio de educación o Bachiller. Aptitud psicofísica avalada por institución de salud pública o médico certificador aeronáutico. Aptitud de destrezas físicas. Instrucción o formación previa de seguridad (deseable). Antecedentes o experiencia laboral aeronáutica previa (deseable). Ausencia de antecedentes penales.

b) Las funciones que se llevan a cabo

Son todas las inherentes a la aplicación de medidas preventivas de seguridad en el ámbito aeronáutico en los niveles de Operador o personal de seguridad, Jefe de Operadores, Supervisor y Jefe.

c) Las competencias del personal

Se refiere a las habilidades, aptitudes y destrezas que brinda el curso de Formación básica para el personal responsable de la seguridad de la aviación (AVSEC, básico)

d) El ambiente organizacional

Se entiende a todo el proceso en el que las tareas se llevarán a cabo.

La selección del personal adecuado aumentará el rendimiento en el puesto de trabajo, optimizará la efectividad de la instrucción, aumentará la satisfacción laboral y reducirá la rotación de personal. Estas consideraciones podrían asegurar la validez del proceso de selección, especialmente en caso de requerimientos jurídicos y auditorías. El personal de inspección potencial deberá ser evaluado teniendo en cuenta estas competencias, y sólo se deberá contratar a quienes reúnan estos requerimientos.

2.5.2. FUNCIONES DEL OPERADOR O PERSONAL DE SEGURIDAD

Además de los procedimientos de reclutamiento de rigor, las personas que hayan sido seleccionadas para puestos directivos y de supervisión deberán contar, o encontrarse en condiciones de lograr, el liderazgo que dichos puestos requieren, además de poseer la experiencia en materia de seguridad y las calificaciones adecuadas. Los supervisores o jefes potenciales deberán ser capaces de evaluar eficazmente el rendimiento del personal de seguridad. Asimismo, dicho personal deberá estar consciente de que las medidas de control de calidad contribuyen a asegurar que las medidas de seguridad cumplen con las normas establecidas.

2.5.2.1. CURSO REQUERIDO PARA OPERADORES DE SEGURIDAD

El Operador de seguridad deberá tener el conocimiento suficiente para realizar un trabajo adecuado y eficiente, salvaguardando la seguridad de los pasajeros y tripulación además debe tener conocimiento de que es el responsable de la revisión y no debe permitir el transporte de artículos peligrosos, para lo cual contara con ciertas habilidades.

- De leer las pantallas con facilidad.
- De interpretar las alarmas sin problemas.
- De discriminar la amenaza y decidir en el momento adecuado.
- Detectar objetos sospechosos.

- Realizar un cacheo eficiente y correcto.
- Sea capaz de identificar a un pasajero sospechoso.
- Identificar los artículos peligrosos que pueden poner en riesgo el vuelo.

El operador de seguridad, debe contar con el curso BAS-123,

Contenido del curso:

1. Introducción y objetivos, 4 horas
2. Control de acceso para vehículos, 4 horas
3. Emergencia y prevención de incidentes, 8 horas
4. Patrullaje y guardia, 4 horas
5. Inspección y registro de pasajeros, 8 horas
6. Inspección de equipo de rayos x, 4 horas
7. Reconocimiento de artefactos peligrosos, 4 horas
8. Inspección física del equipaje, 4 horas
9. Inspección de un aéreas estéril, 4 horas
10. Protección de aeronaves, 6 horas

2.5.3. FUNCIONES DEL SUPERVISOR DE OPERADORES

Las personas que se desempeñen como supervisores de seguridad en los puntos de inspección deberán contar con la certificación, el conocimiento y la experiencia necesarios, incluido lo siguiente, como mínimo:

- 1) Cumplir con todos los requerimientos básicos para operadores, según sea el caso, Incluida la certificación.
- 2) Conocer la reglamentación nacional (e internacional, de ser necesario) en materia de seguridad de la aviación, así como los procedimientos operacionales normalizados de inspección u otros documentos relacionados con la inspección.

- 3) Contar con (3 años) de conocimiento y experiencia en operaciones de seguridad de la aviación u otras áreas relacionadas con la seguridad (mantenimiento del orden público, las fuerzas armadas u otras, por ejemplo)
- 4) Estar al tanto de las siguientes áreas:
 - a. Los requerimientos de dotación y rotación de personal.
 - b. Los requerimientos con respecto al funcionamiento y mantenimiento del equipo.
 - c. Las técnicas de inspección (especial) de pasajeros y equipaje de mano, que incluyan pero no se limiten a los requerimientos de inspección de personas muy importantes (VIP).
 - d. El funcionamiento de los puntos de inspección, incluidos los procedimientos de respuesta en caso de emergencia.
 - e. La evaluación de actos terroristas potenciales.
 - f. Los requerimientos para los vuelos con mayor amenaza;
- 5) Tener conocimiento de los requerimientos para la inspección del equipaje de bodega (de ser necesario)
- 6) Tener conocimiento de los requerimientos para la inspección de carga (de ser necesario)

2.5.3.1. CURSOS REQUERIDO PARA SUPERVISORES

Este curso está dirigido para capacitar al personal seleccionado de la categoría de supervisores aeroportuaria para supervisar la aplicación de las medidas preventivas de acuerdo con los programas aprobados de seguridad de la aviación civil el personal debe ser capacitado con el curso de supervisores en seguridad.

Este curso está dirigido para capacitar al personal con un gran potencial para ser promovido al nivel de supervisor, responsables para aplicar correctamente las medidas preventivas de seguridad en los aeropuertos.

El curso es para habilitar al personal seleccionado como supervisor de seguridad que debe tener las habilidades de:

- Supervisar las puestas de acceso al área restringida.
- Monitorear los registros en puntos de control de pasajeros y del equipaje
- Organizar las acciones de respuesta inicial en las emergencias de seguridad.
- Aplicar los principios y prácticas de las habilidades de liderazgo, motivación y Comunicación
- Distribuir y designar las tareas al personal de seguridad.
- Evaluar al personal de seguridad en el desarrollo de su trabajo y supervisar el entrenamiento en el trabajo.
- Asegurar la preparación, registro y emisión de los informes de incidentes, y
- Desarrollar y mantener una coordinación con otras agencias, organizaciones y entidades relacionadas con la seguridad de la aviación civil.
- Crear reportes constantes al jefe de seguridad.

El supervisor de seguridad, debe contar con el curso de Supervisores-123,

Contenido del curso:

1. introducción al curso
2. técnicas de vigilancia y observación
3. reconocimiento de detección de personas con conducta sospechosa
4. manejo de equipo para realizar el cacheo
5. detección de objetos peligrosos
6. supervisión de personal

2.5.4. FUNCIONES DEL JEFE DE OPERADORES

- 1) Conocer la reglamentación nacional e internacional en materia de seguridad de la aviación y de cualquier otro documento que incluya los procedimientos operacionales normalizados;
- 2) Contar con un mínimo de (4 años) de conocimiento y experiencia en operaciones de seguridad de la aviación u otras áreas relacionadas con seguridad (mantenimiento del orden público, las fuerzas armadas u otras) y dominar las siguientes áreas:
 - a. Los sistemas de inspección y tecnología
 - b. Los requerimientos relacionados con la dotación de personal y el presupuesto
 - c. El sistema de evaluación del rendimiento
 - d. Los requerimientos apropiados en materia de recursos humanos, incluidos los procedimientos de reclutamiento, contratación, instrucción, certificación y recertificación

2.5.4.1. CURSOS REQUERIDOS PARA JEFE DE OPERADORES

El personal que tiene mayores responsabilidades, como el jefe de operadores, requiere de mayor capacitación en vista que está relacionado con todo el equipo de trabajo interno y externo y debe contar con ciertos requerimientos:

- Haber vencido el curso de operador y supervisor
- Tener experiencia en el campo
- Contar con Certificado de antecedentes F.E.L.C.C. y F.E.L.C.N.
- Tener Licenciatura en Estudios Superiores en Aeronáutica.
- Relaciones Humanas
- Administración de recursos humanos

➤ Y curso de Gerenciamiento

El jefe de operadores de seguridad, debe contar con el curso Factores Humanos-123,

Contenido del curso:

1. Relaciones Humanas
2. Perfeccionar las relaciones humanas
3. Los Componentes de las Relaciones humanas
4. Supervisión de Personal
5. Que conseguimos con unas buenas relaciones humanas
6. Como llevarse bien con el personal aeronáutico
7. Saber cuál es tu personalidad

Este curso tiene la finalidad de administrar los recursos humanos de forma eficiente.

2.5.5. CRITERIOS SOBRE EL ESTADO FÍSICO DE LOS CANDIDATOS

Todas las personas que sean reclutadas como operadores, supervisores y jefes de operadores (de ser necesario) deberán encontrarse en buen estado físico y mental de manera que puedan desempeñar sus funciones adecuadamente.

Los certificados médicos que sean necesarios deben ser emitidos por una persona que ejerza la especialización correspondiente y que esté autorizada a practicar en el Estado en donde se emite el certificado. Las siguientes consideraciones deben tenerse en cuenta:

- a) Vista. Con o sin anteojos, o lentes de contacto, el candidato debe ser capaz de leer correctamente la placa de un vehículo u otro signo similar a 23 m. de distancia, así como las etiquetas de botellas y aerosoles a unos 30 - 50 cm. de distancia.

- b) Percepción de colores. El candidato debe ser capaz de poder percibir colores de manera que le sea posible diferenciar los colores cuando se utilice equipo de rayos X a color, y verificar los medios de acceso que utilicen colores como códigos.
- c) Oído. Con o sin aparatos auditivos, el candidato debe ser capaz de escuchar comunicaciones por radio y teléfono, señales sonoras emitidas por el equipo de seguridad, así como una conversación en un radio de 2,5 m. en un ambiente sin ruido.
- d) Olfato. El candidato debe ser capaz de distinguir olores;
- e) Habilidades de comunicación. El candidato no debe tener dificultades en el habla que le impidan comunicarse rápida y efectivamente. El candidato debe contar con un buen repertorio oral y escrito en el idioma del Estado.
- f) Observación y percepción. El candidato debe poder observar y concentrarse lo suficiente como para advertir, identificar y tomar decisiones con respecto a la información, las circunstancias o las imágenes que perciba de manera eficaz.
- g) Adicciones. El candidato no debe ser dependiente del alcohol u otras sustancias ilegales. Si un miembro del personal debe ingerir medicamentos prescritos, su caso será evaluado individualmente para asegurar que su habilidad de llevar a cabo sus funciones no se vea afectada.

Criterios sobre la educación: La autoridad competente deberá detallar en el programa la educación o la combinación educación-experiencia que permita al individuo ejercer las funciones propias del puesto.

De ser necesario, la capacidad de leer, hablar y escribir otro idioma podría ser considerada como un criterio de calificación.

Los niveles de educación pueden variar según el tipo de trabajo. Por ejemplo, un jefe puede necesitar un respaldo más sólido en cuanto a estudios o experiencia laboral se refiere, a diferencia de un operador recientemente contratado.

2.5.6. CRITERIOS SOBRE EDUCACION

2.5.6.1. GRADO ACADÉMICO PARA EL ACENSO

En este PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, se propone que todas las personas que sean reclutadas como operadores, supervisores y jefes de operadores tengan conocimientos aeronáuticos y cursos AVSEC.

En el ámbito de continuar sus ascensos se requiere que el personal se baya formando de forma académica, para supervisor se requiere en el ámbito profesional de conocimiento universitario como técnico superior en aeronáutica, y cargos superiores tengan una preparación superior con conocimientos amplios para el cual el grado requerido sea “nivel licenciatura en aeronáutica” para asegurar una instrucción adecuada y normalizada, con el fin de cumplir con los objetivos de las entidades encargadas de su implantación.

El objetivo primordial del curso es hacer que los oficiales de seguridad vean que la seguridad de la aviación civil es garantiza la seguridad y protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra, el público en general, las aeronaves y las instalaciones y servicios de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil, en todos los aspectos relacionados con actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo. Esto se lleva a cabo mediante una combinación de medidas y la organización de diversos recursos humanos y materiales en el plano internacional, nacional y aeroportuario.

2.5.6.2. REQUISITOS DE INSTRUCCIÓN

Todas las categorías de personal de seguridad, incluido el encargado directamente de la misma, personal que participa en procedimientos de inspección, deberían recibir instrucción específica según sus funciones, además de la instrucción sobre conciencia respecto a la seguridad.

Figuran pormenores sobre requisitos de instrucción para cada categoría de personal. Para facilitar el logro de los objetivos de la instrucción, debe exigirse que los instructores presenten planes de cursos que correspondan al esquema siguiente:

- a) título/materia/tema;
- b) objetivos de la unidad de aprendizaje;
- c) textos de referencia;
- d) introducción;
- e) textos sobre la materia;
- f) estrategia de enseñanza;
- g) ayudas didácticas;
- h) resumen;
- i) programación.

Este proceso nos lleva a formar personal convenientemente capacitado para que pueda aplicar niveles de seguridad preventiva normalizados a fin de explotar sin riesgos los vuelos internacionales en condiciones normales de operación, siendo capaz de expandir rápidamente tal seguridad a fin de hacer frente a cualquier situación en que se intensifique la amenaza, en cumplimiento de lo establecido en el presente programa.

En el caso de un supervisor que lleve tareas de seguridad son claves para las operaciones diarias y la aplicación de las medidas de seguridad prescritas en este programa y en cualquier otro programa AVSEC derivado del mismo. Por consiguiente, resulta imprescindible establecer las competencias mínimas y los criterios de selección de las personas que ocupen el puesto de supervisores y otros, que sean responsables de la toma de decisiones de grado superior.

Si como supervisor AVSEC debe demostrar las siguientes competencias antes de ser seleccionada y asignada a funciones de supervisión o a un puesto a tiempo completo.

Este debe aprobado el curso Básico 123, el curso de interpretación de imágenes por Rx, curso básico transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, curso de seguridad de la carga y correo, y curso de supervisor de seguridad en materia de AVSEC.

Y para cargos superiores se requiere que tenga aprobado el curso de gestión de crisis, gerenciamiento, curso de factores humanos, además de los recomendados por la OACI, y contar con la certificación correspondiente otorgada por la autoridad competente o por las entidades en que la autoridad haya delegado tal función.

2.5.7. POSTULACIÓN AL CARGO

Los procedimientos que a continuación se presentan deben ser tomados en cuenta, antes de decidir si un empleado o candidato potencial cuenta con las competencias requeridas y con la integridad suficiente para desempeñar las tareas de inspección de seguridad de la aviación.

El personal contratado (recientemente o no) que desempeñe las tareas de operador de seguridad, supervisor o jefe de inspección, deberá someterse como parte del proceso de selección, a una verificación de antecedentes, que se llevará a cabo en intervalos regulares (cada cinco años como mínimo).

Las verificaciones de antecedentes incluirán verificaciones de posibles antecedentes terroristas y criminales (en la medida que la ley lo permita), así como de la identidad del candidato y la experiencia previa como parte de la evaluación de la idoneidad del individuo para llevar a cabo las tareas de seguridad que se le asignen.

Todos los candidatos que se presenten o sean considerados para llevar a cabo tareas de seguridad de la aviación deberán llenar una solicitud de empleo que detalle la siguiente información:

- a) educación
- b) instrucción recibida
- c) experiencia laboral
- d) certificado de antecedentes
- e) otros (cualquier otra información que el Estado considere necesaria).

Toda esta información facilitará la verificación de antecedentes que permitirá confirmar la identidad, nivel de instrucción académica y verificar si el postulante cuenta con la experiencia necesaria, además se podría obtener información de posibles antecedentes criminales que el candidato pudiese tener.

La información por verificar se remontará a un período de tiempo predeterminado, según lo establecido por la autoridad competente. Dicha información deberá incluir como mínimo lo siguiente.

- a) Declaración de que la información sea completa y exacta.

- b) Declaración en la que el candidato afirme que no registra otras condenas criminales que las indicadas en el formulario, y que las que se hubieran registrado en el pasado ya han sido purgadas según la legislación del Estado.
- c) Declaración en la que el candidato acepte que toda falsificación de datos conllevará a la denegación de empleo, a procedimientos disciplinarios o a cargos criminales.
- d) Autorización del candidato (o una notificación, si la legislación del Estado no la requiere) que permita contactar a antiguos empleadores, centros educativos, oficinas gubernamentales o referencias personales con el fin de verificar la información provista por el candidato; y
- e) Toda la información anteriormente descrita deberá estar ordenada y con la respectiva firma del candidato.

En caso de existir vacíos (en cuanto a información de lapso de tiempo) en la experiencia laboral del candidato, o cuando no se pueda proceder a la verificación de la información provista por el candidato, se deberá considerar la documentación siguiente:

- a) Referencias personales que permitan confirmar la información.
- b) Documentos varios que permitan dicha confirmación; por ejemplo, un certificado de matrimonio, documentos de seguridad social e inmigración.

Cuando un candidato brinde referencias personales (por ejemplo, con el fin de verificar vacíos en la experiencia laboral), se deberá confirmar la validez de cada referencia y, posteriormente, verificar la información correspondiente.

Cualquier otro medio de confirmación que proporcione el candidato deberá ser examinado en cuanto a su contenido y pertinencia. Cuando no sea posible verificar las referencias o comprobar dichos medios, el candidato deberá brindar otras referencias o medios de confirmación. La autoridad competente en materia de seguridad establecerá los procedimientos de verificación de los mismos.

La empresa conservará la solicitud de empleo del candidato por lo menos mientras éste sea considerado empleado de la misma. Cuando se proceda a la contratación de un operador, supervisor o jefe de operadores, se deberá mantener los expedientes debidamente documentados que demuestren lo siguiente:

- a) El proceso de verificación fue llevado a cabo adecuadamente.
- b) Los resultados de la verificación, incluidas las conclusiones con respecto a cualquier período de tiempo que no pudo ser verificado.
- c) El registro de la entrevista del candidato.
- d) Evaluación del estado físico del candidato lo suficientemente detallada como para establecer que el candidato se encontraba en condiciones de desempeñar las actividades que se le asignaron.
- e) Información del nombre y del puesto del funcionario que se pronunció y verificó la idoneidad del candidato.

En caso de inspección, los expedientes, incluidas las solicitudes de empleo, deberán ser puestos a disposición de la autoridad competente o del representante designado para tal efecto.

2.5.8. ENTREVISTA

Cada candidato será entrevistado por una o varias personas debidamente capacitadas.

Todas las decisiones relacionadas con la idoneidad del candidato para los puestos de inspección de la seguridad de la aviación, incluidos los puestos de supervisor o jefe, serán tomadas por directivos de la organización. Al momento de tomar dichas decisiones, los directivos tendrán en consideración toda la información que se obtenga del proceso de verificación, incluidos los períodos de tiempo que no puedan ser verificados.

Además de los procedimientos de reclutamiento normales, las personas que hayan sido seleccionadas para los puestos de supervisor o jefe deberán poseer o encontrarse en condiciones de lograr, el liderazgo que dichos puestos requieren, además de poseer la experiencia en materia de seguridad y las calificaciones adecuadas.

Los supervisores o jefes potenciales deberán ser capaces de evaluar eficazmente el rendimiento del personal de seguridad. Asimismo, dicho personal deberá estar consciente de que las medidas de control de calidad contribuyen a asegurar que las medidas de seguridad cumplen con las normas establecidas.

2.6. INSTRUCCIÓN

2.6.1. GENERALIDADES

Todo el personal de seguridad implicado en los procedimientos de inspección (Operadores) deberá recibir el curso básico de instrucción. La instrucción deberá planificarse sobre la base de módulos, es decir, cada módulo de instrucción se concentrará en una tarea específica, según las diversas responsabilidades del personal y los supervisores, e incluirá la instrucción inicial, la instrucción en el puesto de trabajo (OJT), y la instrucción periódica o de repaso. Los operadores recibirán instrucción en materia de seguridad que enfatice los conocimientos específicos necesarios para las actividades que se les hayan asignado. Las tareas y los módulos correspondientes se enumeran más adelante.

La instrucción inicial se llevará a cabo antes de que el personal entre en funciones. Luego de haber concluido satisfactoriamente la instrucción teórica-práctica, la evaluación de competencias necesaria y un período supervisado de instrucción en el puesto de trabajo, el personal estará calificado para llevar a cabo las tareas de seguridad que se le haya encomendado.

Tal como lo establece el Programa Nacional de Instrucción del estado plurinacional de Bolivia, la instrucción teórico-práctica básica, contará con un número mínimo de 95 horas y comprenderá cada función de inspección. La instrucción incluirá un mínimo de 25 horas de práctica, que abarcará cada función de inspección u operación de las piezas o el tipo de equipo que los operadores deban desempeñar u operar, respectivamente. Luego de haber concluido con la instrucción teórica y práctica, se someterá al personal a evaluaciones de competencia, y deberán completar por lo menos 20 horas de instrucción en el puesto de trabajo (OJT), bajo supervisión directa. Aprobado el OJT se procederá a la CERTIFICACIÓN. Dicha certificación será de carácter obligatorio para desarrollar cualquier tipo de inspección en seguridad de la aviación, independientemente de las condiciones propias y específicas del puesto.

Excepción

La instrucción para el personal que prestó funciones en el puesto de inspección por un plazo mínimo de un año sin haber recibido la instrucción establecida en el presente programa, o haya aprobado otro tipo de cursos con objetivos y carga horaria similar, estará en condiciones de presentarse a rendir la evaluación habilitante, que de ser aprobada, lo facultará realizar el OJT, sin efectuar el curso correspondiente. En caso de desaprobarse la evaluación o el OJT, el personal deberá comenzar proceso de certificación incluyendo el curso, sus evaluaciones correspondientes y el OJT nuevamente.

La evaluación debe producirse como máximo 12 meses después de haber concluido el curso inicial y, posteriormente, cada año, sin importar las funciones de inspección que realicen los operadores, se deberá realizar un repaso.

La evaluación de la competencia debe abarcar cada una de las funciones de inspección que ha sido asignada a los operadores. Asimismo, se deberá mantener registros de dichas evaluaciones durante el período de empleo del operador, supervisor o jefe.

Si los operadores desempeñan dos funciones (por ejemplo, inspección de pasajeros y equipaje de mano, e inspección del equipaje de bodega), la instrucción (inicial y de repaso) deberá abarcar todos los temas relacionados con sus funciones. Sin embargo, no hay necesidad de repetir los temas que ya fueron impartidos en otros módulos. La re-certificación, incluida la evaluación de la competencia, deberá abarcar cada tarea del puesto al que ha sido asignado el operador (por ejemplo, los operadores asignados a la inspección de pasajeros y equipaje de mano, y a la inspección del equipaje de bodega deberán cumplir los requerimientos de re-certificación y aprobar la evaluación de la competencia para ambas funciones).

2.6.2. INSTRUCCIÓN INICIAL DE LOS OPERADORES ASIGNADOS A LA INSPECCION, DE PASAJEROS, PERSONAL Y EQUIPAJE DE MANO

Se entenderá por instrucción inicial, a todo el proceso comprendido por; la capacitación teórico-práctica, las evaluaciones y la instrucción en el puesto de trabajo que habilitan al personal para ser certificados por primera vez en sus funciones.

Una vez certificado el personal como operador básico, y habiendo reunido los requisitos materializados en el presente programa respecto a experiencia y calificaciones personales, el mismo se encontrará en condiciones de aspirar a la certificación especializada como se detalla a continuación.

Evaluación de la competencia como parte del proceso de certificación y re-certificación

EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA es responsable de la certificación y re-certificación de los operadores, incluida la elaboración de las normas de rendimiento. La evaluación de la competencia de los operadores es sumamente importante en los procesos de certificación y re-certificación.

Los individuos que desempeñan tareas de inspección serán evaluados al menos luego de haber concluido la instrucción inicial. Las evaluaciones de la competencia que forman parte del proceso de re-certificación serán conducidas cada 24 meses como mínimo. La evaluación de la competencia incluirá un examen teórico práctico.

- 1) Los exámenes teóricos o por escrito tendrán en consideración todos los documentos relacionados con el proceso de inspección que se haya asignado, incluidos los programas de seguridad, los procedimientos operacionales normalizados y la orientación sobre la fabricación, cuando sea necesario. Los operadores a cargo de diversas funciones de inspección (inspección de pasajeros y equipaje de mano) o a los que se les hayan asignado inspecciones dobles (inspección de pasajeros, equipaje de bodega y carga), deberán rendir una sola prueba, siempre y cuando ésta incluya todas las tareas asignadas y los tipos de inspección que se llevan a cabo. La nota mínima de aprobación es del 70%. Si se considera pertinente es posible hasta una segunda evaluación.
- 2) Los exámenes prácticos (demostraciones) formarán parte de los procesos de certificación y re-certificación. Las demostraciones incluirán todos los aspectos de las tareas asignadas al operador, incluidos el uso del equipo y las inspecciones físicas que se lleven a cabo. Las demostraciones deben llevarse a cabo en condiciones muy realistas. Los operadores sólo necesitan demostrar las competencias que requieren para desempeñar las funciones que llevan a cabo.
- 3) Exámenes orales: Estos exámenes pueden ser utilizados como parte de los procesos de certificación y re-certificación. Si los exámenes orales se utilizan como parte de estos procesos, se recomienda el uso de más de un “juez”, así como la normalización de las preguntas para asegurar la objetividad de la evaluación. Entre los “jueces” se deberá considerar la aprobación de tres o de cuatro individuos no afiliados, incluidos representantes de la autoridad de seguridad.

Evaluación - Nota Mínima

La Autoridad competente del Estado Plurinacional de Bolivia establecerá las notas mínimas de aprobación que será de 70%, en los exámenes teóricos y en las evaluaciones prácticas el 99%, para cada parte del proceso de evaluación y certificación. Los certificados de cumplimiento de la instrucción pueden ser emitidos por la Autoridad AVSEC; sin embargo, se otorgará la certificación luego de haber concluido la instrucción supervisada en el puesto de trabajo. Al término de los cursos de instrucción y la evaluación de la competencia, la autoridad AVSEC otorgará a todos los operadores un certificado. Una copia será archivada en los expedientes de los operadores. La re-certificación no requiere la instrucción en el puesto de trabajo.

Lo siguiente conllevará a la revocación de la certificación del operador:

- a) Encontrarse fuera de sus funciones por más de 6 meses
- b) Encontrarse en sus funciones bajo el efecto de alcohol o estupeficientes
- c) Ser reprobado en dos pruebas de seguridad en 6 meses

Cuando se haya revocado una certificación, el operador deberá cumplir con un curso de repaso antes de que se le otorgue la re-certificación.

2.6.3. RE-CERTIFICACIÓN E INSTRUCCIÓN PERIÓDICA O DE REPASO PARA LOS OPERADORES

1. la autoridad competente del estado plurinacional de bolivia, determinara la instrucción de repaso para cualquier persona que desempeñe funciones de inspección deberá producirse por lo menos cada (12) meses. La instrucción de repaso debe ser consistente con las tareas de inspección que se llevan a cabo y con la instrucción teórica y práctica, por lo que se desarrollará de la siguiente forma:

- El responsable de la preparación y dirección de la instrucción al personal de seguridad aeroportuaria, es el Gerente de Seguridad del Explotador, quien preparará los programas de instrucción, de acuerdo al nivel y al tiempo que tiene el personal de seguridad.
- El departamento de Instrucción es el responsable de mantener un registro de todos los cursos (iniciales y re certificación), charlas que se dicten sobre Seguridad Aeroportuaria del personal de la empresa.

a) Lugar de clases

El Explotador o Prestador de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil deberá contar, con Aulas de Instrucción.

b) Capacitación

La Capacitación de Seguridad Aeroportuaria será realizada a través de instructores en tierra con licencia vigente emitida por la autoridad competente

c) Áreas

El Programa de Capacitación estará orientado a las áreas de Seguridad Aeroportuaria, Tripulaciones de Mando y Cabina, Servicio al Pasajero, Ground Handling, Catering, Carga, Mantenimiento (Línea/Cabina), además de todas las empresas prestadoras de servicios (J&V Security, Gate Gourmet y Aerodespacho) que participen en la operación de recepción o despacho de una aeronave, sea ésta en hangares de mantenimiento como en terminales aeroportuarias, según la documentación establecida por el Estado Plurinacional de Bolivia.

d) Personal

El personal perteneciente a las áreas definidas en el alcance del programa, será instruido mediante una Capacitación Inicial, la que tendrá una validez de 12 meses, que serán contabilizados a partir de la fecha en que finaliza el curso.

e) Inspección del equipaje de bodega

Procedimiento para aceptar el equipaje

Como política de Explotador o Prestador de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil y por regulaciones nacionales e internacionales, todo equipaje de bodega o no acompañado, deberá pasar por controles de seguridad (Máquina de rayos -x o inspección física) antes de ser puesto a bordo de la aeronave en todas las estaciones que la línea aérea tenga vuelos.

2.6.4. EVALUACIONES DEL RENDIMIENTO

Evaluaciones del rendimiento periódicas

El operador aéreo y administrador, someterá a sus empleados y contratistas a evaluaciones de rendimiento periódicas por lo menos una vez al año. Se preparará un formulario normalizado para dichas evaluaciones, y una copia del mismo se archivará en el expediente del personal. Las evaluaciones deben incluir una sesión de “preguntas y respuestas” entre el individuo evaluado y el entrevistador (evaluador). Los supervisores serán evaluados por los jefes. Las evaluaciones mantendrán un alto grado de objetividad e incluirán hechos y no opiniones, siempre que sea posible. Estas evaluaciones complementarán la asesoría que pudiera haberse brindado inmediatamente después de haberse observado alguna deficiencia en el desempeño de las funciones del operador.

2.6.5. PERSONAL FUERA DE SERVICIO

Todo el personal deberá de realizar un re-entrenamiento equivalente al inicial, si se ausentase de sus labores, por enfermedad, por problemas familiares, por suspensión laboral disciplinaria, por contratación de antiguos empleados, Requerimientos Militares, y otros motivos por más de 12 meses.

2.6.6. DESARROLLO PROFECIONAL

Los operadores y administradores, deben desarrollado la siguiente línea para el desarrollo de su Departamento de Seguridad:

- Gerente de Seguridad
- Jefe de Seguridad
- Supervisor de Seguridad
- Jefe de Grupo
- Vigilante

Los resultados de las pruebas y evaluaciones de rendimiento pueden ser utilizados para poner en práctica un sistema que reconozca el trabajo bien ejecutado, es decir, que recompense el “buen” rendimiento, siendo este una herramienta a utilizar por la autoridad competente para el asenso y promoción a puestos inmediatos superiores de acuerdo a requerimiento operativos de la empresa.

2.6.7. MANTENIMIENTO DE REGISTROS

Todos los registros, incluidas las solicitudes de empleo, los registros de instrucción, y las evaluaciones de la competencia y el rendimiento, deberán conservarse en archivo por lo menos durante el tiempo que el operador, supervisor o jefe se desempeñe en el puesto. Dichos registros debe conservarse en los lugares donde haya sido asignado el operador.

2.7. RESULTADOS

2.7.1. EN RELACION AL TIEMPO

EL PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA será ejecutado en un periodo de 2 años, a partir de su aprobación.

2.7.2. EN RELACION A OTRAS APLICACIONES

Una vez aprobado el programa se procederá a la autorización pertinente de la DGAC. Se iniciará con la elaboración de una agenda – cronograma para las etapas de reclutamiento, selección, entrevistas y finalmente el proceso de depuración para luego proceder con los módulos de capacitación y evaluación.

Una vez concluidas las etapas anteriormente mencionadas se procederá a una evaluación pertinente del mismo programa para verificar su aplicación y/o adecuación.

3. CONCLUSIONES

Debido a que la DGAC debe asegurar el fortalecimiento del sistema de la seguridad de la aviación y garantizar la protección de vidas, aeronaves e instalaciones en los aeropuertos mediante normas, fiscalización y capacitación, se vio necesario confeccionar un proceso sistemático y adecuado para el reclutamiento, selección y capacitación del nuevo personal AVSEC.

A este proceso sistemático de selección y contratación de personal lo denominamos **PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.**

Durante los últimos años la seguridad de la aviación civil AVSEC ha tenido un crecimiento paulatino y por lo tanto ha incrementado su necesidad de sistematizar, ordenar y re-estructurar algunas formas de selección y capacitación de personal. Es por ello, que a través de este programa se desea mejorar tal tarea.

El programa de certificación propuesto se encuentra estrictamente enmarcado en las leyes internacionales y bolivianas de aviación civil. Por esta razón, se afirma que no sólo coadyuvará a un rendimiento administrativo adecuado en la institución sino que también se apoyará a las normas y leyes legales de forma categórica.

Por otro lado, el presente programa servirá de base para una nueva forma de control y automatización de selección y capacitación de persona en la AVSEC, convirtiéndose, en la mejor de nuestras expectativas, un ejemplo a otras instituciones estatales.

Asimismo, se está cumpliendo con las expectativas en cumplimiento la reglamentación aeronautica boliviana, para los casos de fiscalización sobre la RAB - 107, RAB – 108 Y RAB – 109, e involucrados.

Finalmente, el PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE NUEVO PERSONAL DE SEGURIDAD AVSEC, EN AEROPUERTOS DECLARADOS INTERNACIONALES POR EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA tiene alcances y beneficios a todos los involucrados con la aviación en su conjunto, no sólo para el nuevo personal contratado, sino también para el personal activo porque al ver el resultado de una selección sistemática y una capacitación adecuada del nuevo personal impulsará a la actualización de todo el personal y a la comodidad de los clientes. Todo conllevará a una buena imagen de la institución.

CRONOGRAMA

	15 días	10 días	2 días	15 días	15 días	7 días	7 días	5 días	5 días	5 días
Idea y validación de la propuesta de la memoria técnica										
Análisis Bibliográfico										
Elaboración del Informe										
Elaboración del primer borrador y presentación al tutor										
Corrección y ampliaciones										
Desarrollo de conclusiones										
Presentación final										

Figura 5. Cronograma de trabajo. Fuente: propio del proceso de trabajo

4. BIBLIOGRAFÍA

- Doc. 8973, (OACI), 2009, manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita tomo II, secretaria general OACI, 7ma. edición.
- Anexo 17, (OACI), 2006, protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita, sub-sección venta de documentos OACI, 8va. edición
- RAB-107, 2008, reglamento sobre seguridad aeroportuaria, www.dgac.gob.bo.
- RAB-108, 2008, reglamento sobre seguridad de operadores aéreos, www.dgc.gob.bo.
- RAB-109, 2008, reglamento sobre seguridad de agente acreditado almacenes de carga correo y transportadores de carga, www.gob.bo.
- Convenio de Chicago, 1944, convenio sobre aviación civil internacional, OACI, 9na. edición.
- Ley 2902, 2004, Aeronáutica Civil de la Republica de Bolivia, gaceta oficial de Bolivia.
- Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo, 2010, Msc. Orlando Alvares Parada, Bolivia, 2da. edición.
- Introducción al estudio del derecho, 2005, Mcs. Orlando Alvares Parada, Bolivia, 1ra. edición.
- Adoctrinamiento básico para Inspectores; Gral. Casanovas
- Preámbulo del convenio sobre aviación civil internacional; firmado en Chicago el 17 de diciembre de 1944
- Manual para la elaboración de tesis y trabajo de investigación, 2009, Lic. Fausto días Gutierrez, México, www.uphm.edu.mx. 1ra. edición.
- Guía metodológica para la elaboración de tesis de grado, 2011, Msc. Aloína Callejas de Burgoa, Bolivia, <http://iica.umsa.bo>, 1ra. edición.
- Auditoria de producto, 2007, memoria técnica, Jose miguel rodriguez Perez, España, <http://upcommons.upc.edu/pfc/>

5. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD LABORAL Y DE LA FORMACIÓN ACADÉMICA

ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD LABORAL	
Ayuda de la experiencia laboral para resolver y anticiparse a problemas	Continua capacitación, con cursos internacionales y preparación actualizada
Conocimientos y destrezas exigidos	<p>Inglés Técnico</p> <p>Manejo y dominio de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anexos y Documentos OACI • Legislación Aeronáutica Boliviana • Anexo 17 y Documentos AVSEC • Manejo de Microsoft Office • Ley N° 1178 (SAFCO) <p>Destrezas ninguna, habilidades físicas ninguna</p>
Desafíos éticos	Responsabilidad, puntualidad y sobre todo transparencia y honestidad.
Problemas en manejo de recursos humanos, materiales y técnicos.	Falta de tiempo para el desarrollo del trabajo, pero se resolvió con elaborar el mismo en fines de semana y tiempos fuera de horario de trabajo, es decir, horas extra.

ANÁLISIS DE LA FORMACIÓN ACADÉMICA	
Conocimientos que no se encontraban en el Plan de Estudios de la Carrera	<ul style="list-style-type: none"> • Especialidades en el campo de seguridad
Elementos de la formación útiles	<ul style="list-style-type: none"> • Preparación continua sobre la

	aeronáutica en general
Calificación del Perfil Profesional de acuerdo a las exigencias del medio	<ul style="list-style-type: none"> • Excelente
Propuestas a considerar en el Plan de Estudios de la Carrera	<p>Se propone implementación de especialidades por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Especialista en seguridad • Especialista en medio ambiente • Controladores de tránsito aéreo • Despachadores de vuelo • Especialista en Aviónica
Desempeño profesional del nuevo siglo	<p>Desde nuestro punto de vista:</p> <p>Debido a que las operaciones aéreas se han incrementado en un gran número y las contrataciones de personal técnico se han magnificado, las líneas aéreas se han incrementado vertiginosamente, Se cree que la aviación es el futuro de nuestro país y el mundo por lo tanto es un gran campo a desarrollar e investigar.</p>

FIGURAS



Figura 6. Inspectores AVSEC. Fuente: propio del proceso de auditoria



Figura 7. Equipajes prohibidos, para transporte aereo. Fuente:

www.trenciasshopping.com



Figura 8. Puesto de inspección de pasajeros. Fuente: propio aeropuerto int. El alto



Figura 9. Personal de seguridad. Fuente: www.correodelorinoco.gob.ve



Figura 10. Encargado de la maquina de rayos x. Fuente: mexico.cnn.com



Figura 11. Guardia militar. Fuente: propio en el aeropuerto int. El Alto

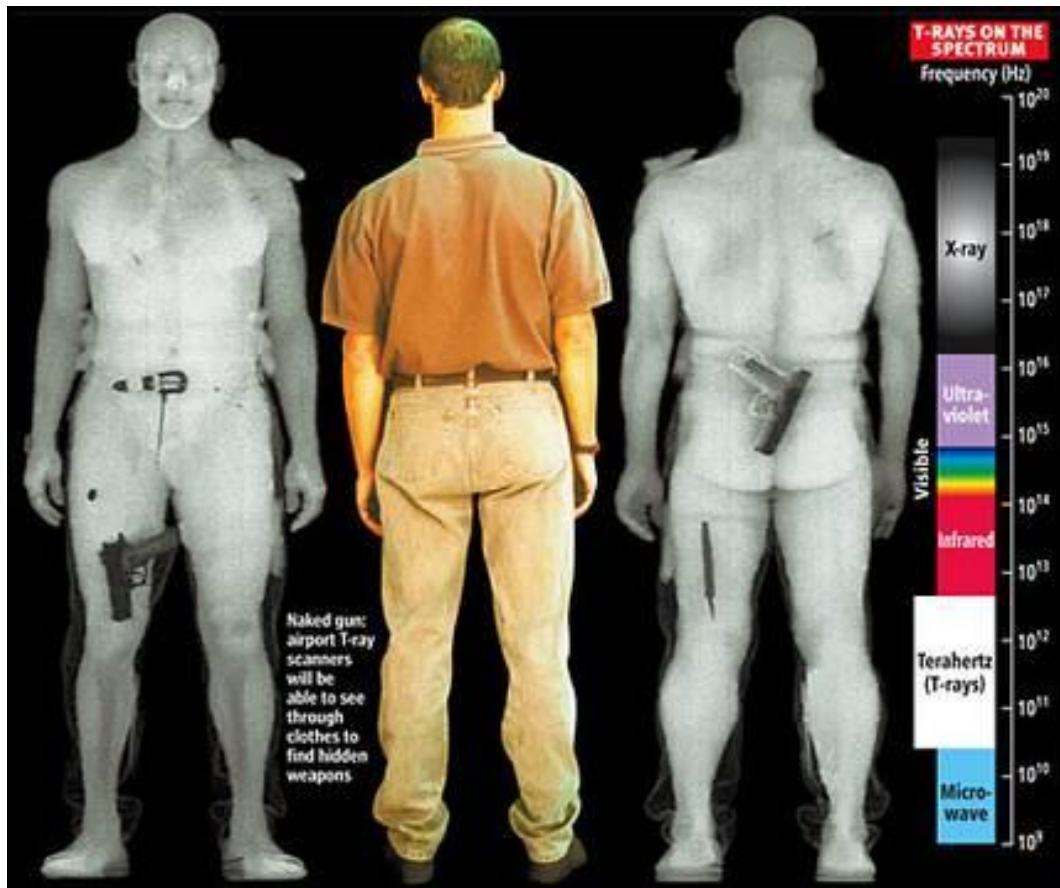


Figura 12. Inspeccion por maquina de rayos x, para personas. Fuente: es.engadget.com



Figura 13. Inspeccion de equipajes con canes entrenados. Fuente: www.lostiempos.com



Figura 14. Entrenamiento al personal de seguridad. Fuente: 16-minutos.blogspot.com



Figura 15. Inspeccion fisica a pasajeros. Fuente: www.cuantarazon.com



Figura 16. Inspeccion del area publica. Fuente: www.gentede hoy.com



Figura 17. Inspeccion de vehiculos. Fuente: infosur hoy.com



Figura 18. Artículos y sustancias peligrosas. Fuente: www.lan.com

