

Decreto No.31802-MOPT

La Gaceta # 100 del 24 de mayo del 2004

RAC 17

REGULACIONES AERONÁUTICAS COSTARRICENSE

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Cabe señalar que las normas consignadas en las presentes regulaciones, podrán ser complementadas por disposiciones específicas que por su naturaleza pueden ser objeto de cambios frecuentes y que se incluirán en las enmiendas respectivas.

TABLA DE CONTENIDO	
PARTE I – DISPOSICIONES GENERALES	5
CAPÍTULO ÚNICO	5
17.1. DEFINICIONES, SIGLAS Y ACRÓNIMOS	5
17.3. AUTORIDAD PARA LA INSPECCIÓN	9
17.5. VERACIDAD DE LA INFORMACIÓN	9
17.7. RESPONSABILIDAD DE SEGURIDAD PARA EMPLEADOS Y OTRAS PERSONAS	10
PARTE II – <u>DEL ESTADO COSTARRICENSE: SEGURIDAD - PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA</u>	11
CAPÍTULO I: PRINCIPIOS GENERALES	11
17.9. OBJETIVOS	11
17.11. SEGURIDAD Y FACILITACIÓN	11
17.13. COOPERACIÓN INTERNACIONAL	11
CAPÍTULO II: ORGANIZACIÓN	12
17.15. ORGANIZACIÓN NACIONAL Y AUTORIDAD COMPETENTE	12
17.17. OPERACIONES AEROPORTUARIAS	13
17.19. OPERADORES AÉREOS NACIONALES Y EXTRANJEROS	14
17.21. CONTROL DEL ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD	14
CAPÍTULO III: MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA	15
17.23. GENERALIDADES	15
17.25. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y NOTIFICACIÓN	17
PARTE III – SEGURIDAD AEROPORTUARIA	18
CAPÍTULO I: GENERALIDADES	18
17.27. APLICABILIDAD	18
17.29. COORDINADOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (CSA)	18
17.31. COMITÉ DE SEGURIDAD (COMITÉ AVSEC)	19
CAPÍTULO II: PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO	19
17.33. GENERALIDADES	19
17.35. CONTENIDO	20
17.37. APROBACIÓN Y ENMIENDAS	22
17.39. CONDICIONES CAMBIANTES QUE AFECTAN LA SEGURIDAD	23
17.41. RESERVADO	24
17.43. ACUERDOS DE ÁREAS EXCLUSIVAS	24
17.45. PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA EMPRESAS POSEEDORAS DE ACUERDOS DE ÁREAS EXCLUSIVAS (CONCESIONARIOS)	24
CAPÍTULO III: OPERACIONES	26

17.47. ÁREAS O ZONAS DE SEGURIDAD	26
17.49. RESERVADO	27
17.51. ÁREAS DEL AEROPUERTO PARA LA UTILIZACIÓN DE CREDENCIALES	27
17.53. SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESO	27
17.55. SISTEMAS DE IDENTIFICACIÓN	28
17.57. ENTRENAMIENTO	31
17.59. RESERVADO	32
17.61. PERSONAL DE CUMPLIMIENTO DE LA LEY (OFICIALES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA)	32
17.63. REGISTROS DE RESPUESTA DE OFICIALES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (OFICIALES DE CUMPLIMIENTO DE LA LEY)	35
17.65. REVISIÓN E INSPECCIÓN PARA EL INGRESO EN LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS	36
17.67. REVISIÓN E INSPECCIÓN DE PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA	36
17.69. UTILIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RAYOS X	38
17.71. PERSONAL OPERADOR DEL EQUIPO DE RAYOS X	40
17.73. TRANSPORTE DE ARMAS, ARTÍCULOS EXPLOSIVOS O INCENDIARIOS	43
CAPÍTULO IV: MEDIDAS DE CONTINGENCIA	43
17.75. PLANES DE CONTINGENCIA	43
17.77. DIRECTIVAS DE SEGURIDAD Y CIRCULARES DE INFORMACIÓN	44
17.79. AVISOS PÚBLICOS	45
17.81. MANEJO DE INCIDENTES Y AMENAZAS	45
<u>PARTE IV – SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO – EMPRESAS DE SEGURIDAD – CONCESIONARIOS</u>	47
CAPITULO I GENERALIDADES	47
17.83. APLICABILIDAD	47
CAPITULO II PROGRAMA DE SEGURIDAD	47
17.85. ADOPCION E IMPLEMENTACION	47
17.87. FORMA, CONTENIDO, Y APLICACIÓN	47
17.89. APROBACION Y ENMIENDAS	50
CAPITULO III OPERACIONES	51
17.91. INSPECCION DE PERSONAS Y PROPIEDADES PERSONALES	51
17.93. ACEPTACION E INSPECCIÓN DE EQUIPAJE DE BODEGA (FACTURADO)	52
17.95. ACEPTACION E INSPECCIÓN DE LA CARGA, CORREO Y OTROS ARTÍCULOS	54
17.97. USO DE EQUIPO DETECTOR DE METAL	55
17.99. USO DE SISTEMAS DE RAYOS X	55
17.101. RESERVADO	57
17.103. NORMATIVA PARA LA CONTRATACION DE PERSONAL PARA INSPECCIÓN.	57
17.105. COORDINADOR DE SEGURIDAD	61
17.107. RESERVADO	62
17.109. TRANSPORTE DE ARMAS	62
17.111. TRANSPORTE DE PERSONAS BAJO CONTROL ADMINISTRATIVO O JUDICIAL DE OFICIALES DE CUMPLIMIENTO DE LA LEY ARMADOS	63
17.113. RESERVADO	66
17.115. SEGURIDAD DE LAS AERONAVES E INSTALACIONES	66

17.117. ACUERDOS DE USO DE ÁREAS EXCLUSIVAS	67
17.119. RESERVADO	67
17.121. SISTEMAS DE IDENTIFICACIÓN EN ÁREAS DE USO EXCLUSIVO APROBADAS.	67
17.123. ENTRENAMIENTO PARA COORDINADORES DE SEGURIDAD Y MIEMBROS DE TRIPULACION.	69
17.125. ENTRENAMIENTO Y CONOCIMIENTO DEL PERSONAL CON TAREAS RELACIONADAS A LA SEGURIDAD.	69
CAPITULO III AMENAZAS Y RESPUESTA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA	69
17.127. PLANES DE CONTINGENCIA	69
17.129. MANEJO DE INCIDENTES Y AMENAZAS.	70
17.131. DIRECTIVAS DE SEGURIDAD Y CIRCULARES DE INFORMACION.	71
<u>PARTE V MEDIOS ALTERNATIVOS DE CUMPLIMIENTO (MAC) Y MEDIOS EXPLICATIVOS Y DE INTERPRETACION (MEI)</u>	73
MEI 17.9(d)	73
MAC 17.31 COMITÉ DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO.	73
MAC 17.35. PROGRAMA MODELO OPERADOR DEL AEROPUERTO	75
MAC 17.53 (D) SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS	87
MAC 17.55 (B) VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	87
MAC 17.87. PROGRAMA MODELO DE SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO – EMPRESA DE SEGURIDAD - CONCESIONARIO	88
MAC 17.109 FORMULARIO PARA EL TRANSPORTE DE ARMAS A BORDO DE LA AERONAVE	93
AVISO A LAS PERSONAS ARMADAS	93

PARTE I – DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

17.1. Definiciones, siglas y acrónimos

a) Definiciones

1. Actos de interferencia ilícita.

Actos o tentativas dirigidos a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- i. Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo
- ii. Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra
- iii. Retención de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos
- iv. Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica
- v. Introducción, a bordo de una aeronave o en un aeropuerto, de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales
- vi. Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo o

en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil

2. **Actuación humana.** Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aéreas.

3. **Agente acreditado.** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente, respecto a la carga, las encomiendas de mensajerías, y por expreso o el correo.

4. **Área de movimiento.** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el aterrizaje, despegue y rodaje de aeronaves, incluyendo el área de maniobras y plataformas.

5. **Área estéril.** Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado. También se conoce como *Zona de seguridad restringida*.

6. **Área Exclusiva.** Aquella porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto sobre la cual un

operador aéreo o concesionario tiene un acuerdo escrito con el operador del aeropuerto, quien tiene la responsabilidad de ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado o un programa de seguridad de acuerdo con el RAC 17.43 y el RAC 17.117.

7. **Autoridades competentes.**

Dependencias o funcionarios del Estado encargados de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y los reglamentos.

8. **Carga.** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

9. **Certificado operativo (CO).**

Documento oficial expedido por la DGAC, mediante el cual se autoriza a una entidad que presta servicios aeronáuticos o aeroportuarios, de acuerdo con la legislación y reglamentación aeronáutica costarricense y en concordancia con las normas y métodos recomendados contenidos en los anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional. Dicha entidad no realiza actividades de transporte aéreo comercial. Ejemplos de este tipo de entidades son las empresas de seguridad que prestan servicios a terceros, concesionarios aeroportuarios, talleres aeronáuticos, empresas de asistencia en tierra, entre otros.

10. **Certificado de operador aéreo (COA).**

Documento oficial expedido por la DGAC, por el cual se autoriza a un operador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial, de acuerdo con la legislación y reglamentación aeronáutica costarricense y en concordancia con las normas y los métodos recomendados contenidos en los anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

11. **Control de seguridad.**

Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

12. **Empresa de seguridad.**

Empresa privada que presta o provee servicios de seguridad a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias. Los clientes de estas empresas pueden ser operadores aéreos que poseen un programa de seguridad tal como lo requiere el 17.85; no obstante, esta empresa debe demostrar a la DGAC su idoneidad para poder ejecutar estas labores dentro de las instalaciones aeroportuarias, por lo que debe tener, igualmente, un programa de seguridad propio bajo las condiciones del 17.85.

13. **Equipaje no identificado.**

Equipaje que se encuentre en un aeropuerto o en una aeronave, con etiqueta o sin ella, que no sea recogido por ningún pasajero en el

- aeropuerto o cuyo propietario no pueda identificarse.
14. **Escolta armada.** Acompañante o supervisor de un individuo que está siendo transportado bajo coacción, por haber sido sometido a procesos judiciales o administrativos que requieren su traslado de una ciudad a otra. Esta escolta debe estar en condición suficiente para tomar acción inmediata y el control del individuo en todo momento mientras se encuentra a bordo de una aeronave.
15. **Inspección.** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita. Nota: algunos objetos o sustancias peligrosas se clasifican como mercancías peligrosas en el anexo 18 y en el documento conexo *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc. 9284), y deben transportarse de conformidad con esas instrucciones.
16. **Oficial de cumplimiento de la ley.** Agente encargado del cumplimiento de la Ley. Véase *Autoridad competente*.
17. **Operador aéreo.** Titular o solicitante de un COA, nacional o extranjero, que realiza operaciones de transporte de pasajeros y sus equipajes, carga y correo, o exclusivamente carga, en operaciones domésticas o internacionales.
18. **Operador del aeropuerto.** Persona natural o jurídica que posee un certificado de operación de aeropuerto, que opera un aeropuerto que presta regularmente sus servicios para las operaciones de vuelos regulares de pasajeros de un poseedor de certificado de operador aéreo, que requiere un programa de seguridad aeroportuaria según el RAC 17.33.
19. **Parte aeronáutica.** Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de estos, cuyo acceso está controlado.
20. **Parte pública.** Área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos, a los que tiene acceso el público no viajero.
21. **Seguridad aeroportuaria.** Fuerza pública encargada de la conservación del orden público y la defensa de la sociedad, así como de hacer cumplir la Ley de Policía, en todo aeropuerto que presta servicio a la aviación civil internacional, y que cumple los requisitos del RAC 17.61 y el programa nacional de seguridad.
22. **Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción y operación de

equipos, y para lograr establecer una interfaz óptima entre el componente humano y los otros componentes del sistema, mediante la debida consideración de la actuación humana.

23. Programa de seguridad.

Medidas y procedimientos adoptados para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

24. Seguridad.

Combinación de medidas, recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

25. Verificación de seguridad de la aeronave.

Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como del compartimiento de carga (de la bodega), con el objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

26. Zona de seguridad restringida.

Zona de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Estas Normalmente se incluyen en esta categoría todas las zonas de salida de pasajeros comprendidas entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga,

los centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

b) Siglas y acrónimos

1. **RAC:** Reglamento aeronáutico costarricense
2. **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional
3. **PANSAC:** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
4. **DGAC:** Dirección General de Aviación Civil
5. **AVSEC: Siglas en inglés de Aviation Security.** Unidad de Seguridad de la Aviación, dependiente de la Dirección General de Aviación Civil, encargada de auxiliar y asesorar a la DGAC y demás organismos de seguridad del Estado, en el desarrollo, establecimiento, ejecución y cumplimiento de este RAC, así como en todo procedimiento y medida tendientes a salvaguardar la seguridad de los aeropuertos.

17.3. Autoridad para la inspección

- a) Los inspectores AVSEC y el personal autorizado por la DGAC, en cumplimiento de sus funciones, pueden conducir auditorías e inspecciones, realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipo del aeropuerto, revisar documentos y registros (así como obtener copias de estos) del operador del aeropuerto, operador aéreo nacional o internacional, empresas de seguridad y concesionarios del aeropuerto, con el fin de verificar el sistema de seguridad aeroportuaria en cualquier momento y lugar, para determinar si se mantienen los niveles de competencia y se cumple lo dispuesto en este RAC.
- b) Por solicitud de los inspectores AVSEC, el operador del aeropuerto debe proveer información y registros para determinar el cumplimiento de este reglamento y del Programa de Seguridad aprobado.
- c) El operador del aeropuerto debe permitir a los inspectores AVSEC permanecer, en forma irrestricta, en las zonas de operación.
- d) Los inspectores de la DGAC que se encuentren en cumplimiento de sus funciones en las especialidades de Aeronavegabilidad (AIR), Operaciones (OPS), Aeropuertos (AGA), Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL), no requieren del credencial de

identificación establecido en el 17.55. En su lugar, se identificarán con un credencial emitido por el Director General de Aviación Civil, cuyos contenidos son los siguientes:

1. Fotografía del inspector
 2. Nombre completo del inspector
 3. Especialidad del inspector
 4. Número del credencial
 5. Fecha de expiración
 6. Logotipo de la DGAC y nombre de la DGAC
 7. Firma del Director General de Aviación Civil
- e) Los inspectores AVSEC, que estén en cumplimiento de sus funciones, podrán ingresar y permanecer en las zonas de seguridad restringida del aeropuerto, con el fin de conducir investigaciones, inspecciones, pruebas de cumplimiento u otras actividades que la DGAC desee conducir.

17.5. Veracidad de la información

Toda información que se deba suministrar, según lo indicado en esta o cualquier normativa aeronáutica, debe ser veraz y ajustada a la realidad. Cualquier acción u omisión por parte del operador, que desvirtúe la información, de

conformidad con lo anterior, se sancionará de acuerdo con lo que establezcan la ley y la reglamentación respectivas.

17.7. Responsabilidad de seguridad para empleados y otras personas

Ninguna persona podrá:

1. Obstruir, interferir, modificar o intentar por su cuenta, o hacer que otra persona interfiera o interrumpa, un sistema de seguridad implementado bajo este reglamento
2. Entrar, movilizarse o permanecer en un área estéril o zona de seguridad restringida del aeropuerto, sin que haya cumplido las medidas y procedimientos de seguridad aplicados para el control de acceso
3. Utilizar, permitir o facilitar que sea utilizado cualquier credencial emitido por el operador del aeropuerto, aprobado para el ingreso y permanencia de personas, vehículos o equipo especial en las áreas estériles o de seguridad del aeropuerto, en los siguientes casos:
 - i. Para identificar personas o vehículos distintos del portador
 - ii. Para realizar funciones ajenas al

cargo con que se identificó

- iii. Para permanecer en áreas no autorizadas en el credencial

**PARTE II – DEL ESTADO
COSTARRICENSE: SEGURIDAD -
PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN
CIVIL INTERNACIONAL CONTRA
ACTOS DE INTERFERENCIA
ILÍCITA**

**CAPÍTULO I: PRINCIPIOS
GENERALES**

17.9. Objetivos

- a. El Estado costarricense tiene, dentro de sus objetivos principales, la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves y el público en general, en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.
- b. Dentro del Estado costarricense, la DGAC será la entidad que elaborará y aplicará normas y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil de actos de interferencia ilícita, para lo cual tendrá presente la seguridad, regularidad eficacia de los vuelos.
- c. La DGAC aplicará, en lo posible, los principios que rigen las medidas de protección contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil y que sean aplicables a las operaciones nacionales (locales).
- d. La DGAC se asegurará de que se otorgue la protección adecuada a

la información de seguridad de la aviación (Ver MAC 17.9 d).

17.11. Seguridad y facilitación

La DGAC requerirá que, en lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

17.13. Cooperación internacional

- a. El Estado costarricense asegurará que se cumplan, en lo posible, las demandas de controles especiales de seguridad formuladas por otros Estados con respecto a un determinado vuelo o vuelos especificados por los operadores aéreos de esos otros Estados.
- b. El Estado costarricense cooperará con otros Estados para armonizar sus respectivos programas nacionales de seguridad, cuando sea necesario.
- c. El Estado costarricense cooperará con otros Estados en la preparación e intercambio de información relativa a sus programas de instrucción, cuando sea necesario.
- d. El Estado costarricense compartirá, en lo posible, con otros Estados la información sobre amenazas que se

- relacionen con los intereses de seguridad de la aviación civil de esos Estados.
- e. El Estado costarricense proporcionará protección y procedimientos apropiados a la información confidencial sobre seguridad facilitada por otros Estados, o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados, a fin de asegurarse de que se evite el uso inapropiado o la divulgación de esa información.
- f. El Estado costarricense cooperará con los demás Estados en el campo de la investigación y la elaboración de nuevo equipo de seguridad que mejore los objetivos de seguridad de la aviación civil.
- g. El Estado costarricense incluirá, en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo, una cláusula relativa a la seguridad de la aviación.
- b. La DGAC es la autoridad competente, dentro del Estado costarricense, responsable de la preparación, ejecución y cumplimiento de la regulación aplicable sobre seguridad de la aviación. Esto se notificará a la OACI, según lo establecido internacionalmente.
- c. La unidad designada, dentro de la DGAC, elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos que proporcionen la seguridad necesaria para la operación de aeronaves en condiciones normales de operación, así como capacidad de respuesta rápida en caso de que aumenten las amenazas contra la seguridad de la aviación. Este ente dentro de la DGAC es la Unidad AVSEC.

CAPÍTULO II: ORGANIZACIÓN

17.15. Organización nacional y autoridad competente

- a. La DGAC establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil (PANSAC), o un documento o un conjunto de documentos similar para salvaguardar las operaciones de la aviación civil de actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos. Este PANSAC debe ajustarse a lo establecido en el *Manual de seguridad* de la OACI (Doc. 8973).
- d. La Unidad AVSEC, en conjunto con las autoridades competentes, evaluará constantemente el grado de amenaza para las operaciones de la aviación civil en su territorio y ajustará, en consecuencia, los aspectos pertinentes de la regulación nacional y el PANSAC.
- f. La DGAC definirá actividades y asignará tareas entre las labores

- entidades del Estado, los operadores de aeropuertos, operadores de aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos de la regulación aplicable sobre seguridad de la aviación, y efectuará la respectiva coordinación.
- g. La DGAC conformará y coordinará un comité nacional de seguridad de la aviación civil, con el fin de coordinar las actividades en materia de seguridad entre las entidades del Estado, los operadores de aeropuerto, operadores de aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos de la regulación aplicable sobre seguridad de la aviación.
- h. La DGAC asegurará la preparación y puesta en práctica de programas de instrucción para reforzar la eficacia de la regulación aplicable sobre seguridad de la aviación. Estos programas de instrucción se dirigirán a los operadores de aeropuerto, operadores nacionales y extranjeros, empresas privadas que prestan o proveen servicios de seguridad a terceros, otras entidades involucradas o responsables en la ejecución de medidas de seguridad, así como usuarios y prestatarios de servicios de apoyo a la aviación civil. Estos programas de instrucción incluirán la capacitación del personal de seguridad de la aviación civil en lo relativo a la actuación humana.
- i. La DGAC se asegurará de que se tengan a disposición los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional.

17.17. Operaciones aeroportuarias

- a. La DGAC requerirá que cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional establezca y aplique un programa escrito de seguridad aeroportuaria apropiado para cumplir los requisitos de la regulación aplicable sobre seguridad de la aviación, tal y como lo indica el RAC 17.33.
- b. La DGAC requerirá que, en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil internacional, el operador del aeropuerto sea la autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles de seguridad.
- c. La DGAC requerirá la creación de un comité de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional, para asistir al operador del aeropuerto en su función de coordinador de la aplicación de controles y

procedimientos de seguridad, tal como se estipule en el programa de seguridad aeroportuaria solicitado en el RAC 17.33.

- d. La DGAC requerirá que se preparen planes de emergencia y se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil internacional de los actos de interferencia ilícita, tomando en cuenta el anexo 14 y el RAC 139, respectivamente. Los planes de contingencia deben ser objeto de prácticas y ejercicios realizados con regularidad, según lo establecido en el RAC 139.
- e. La DGAC se asegurará de que el personal que esté debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, se encuentre disponible para desplazarse rápidamente al respectivo aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional, con el propósito de ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional.
- f. La DGAC se asegurará de que los requisitos relacionados con la infraestructura, y que son necesarios para la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional, se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en la remodelación de las instalaciones existentes en los aeropuertos, atendiendo los

criterios del anexo 14 y el *Manual de seguridad* de la OACI (Doc. 8973).

17.19. Operadores aéreos nacionales y extranjeros

- a. La DGAC exigirá que los operadores aéreos nacionales y extranjeros, de transporte comercial de pasajeros y de carga, que proporcionen servicios desde Costa Rica y hacia este país, establezcan y apliquen un programa de seguridad apropiado para cumplir los requisitos del RAC 17.85.
- b. La DGAC exigirá a los operadores descritos en el apartado a. anterior y que compartan códigos u otros acuerdos de colaboración con otros operadores internacionales, que notifiquen a la DGAC acerca del carácter de estos acuerdos, incluyendo la identidad de los otros operadores.

17.21. Control del aseguramiento de la calidad

- a. La DGAC se asegurará de que las personas que aplican los controles de seguridad en aeropuertos, tanto el personal del Estado como los operadores aéreos nacionales y extranjeros, así como las empresas que prestan o proveen servicios de seguridad a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias, han sido objeto de verificaciones de

- antecedentes y procedimientos de selección, de acuerdo con este RAC.
- b. La DGAC se asegurará de que las personas que aplican los controles de seguridad, descritas en el apartado a., hayan recibido instrucción apropiada y posean todas las competencias necesarias para desempeñar sus funciones, y que se mantengan registros apropiados. La DGAC establecerá normas apropiadas de actuación y introducirá evaluaciones iniciales y periódicas para mantener esas normas, tal y como lo establece este RAC.
- c. La DGAC se asegurará de que las personas que llevan a cabo las actividades de inspección de seguridad hayan sido objeto de certificación de conformidad con este RAC.
- d. La DGAC elaborará, aplicará y actualizará un Programa Nacional de Aseguramiento de la Calidad para la Seguridad de la Aviación Civil, con lo cual se garantizará la eficacia de la regulación aplicable sobre seguridad de la aviación, mediante la ejecución de auditorías, inspecciones y pruebas de calidad descritas dentro de este Programa.
- e. La DGAC evaluará de nuevo los controles y procedimientos de seguridad cuando ocurra un acto de interferencia ilícita o cuando

el sistema de seguridad de la aviación se vea comprometido, y adoptará las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles o deficientes, con el objeto de evitar la repetición de los hechos. Estas medidas se notificarán a la OACI, tal como se define en el *Manual de seguridad* de OACI (Doc. 8973).

CAPÍTULO III: MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

17.23. Generalidades

- a. La DGAC, mediante el Servicio de Tránsito Aéreo, en los casos en que una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de esa aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.
- b. La DGAC, mediante el Servicio de Tránsito Aéreo, proporcionará asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, incluyendo ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en

- la medida en que lo exijan las circunstancias.
- c. La DGAC, en coordinación con los operadores de los aeropuertos, así como las autoridades competentes, adoptarán las medidas que consideren factibles para asegurarse de que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito y que haya aterrizado en su territorio, se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que estas medidas tengan presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. Asimismo, se reconocerá la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado de Costa Rica y el Estado del operador de dicha aeronave, y de la notificación del Estado de Costa Rica a los Estados de los destinos supuestos o declarados.
- d. Cuando haya aterrizado en territorio nacional una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, el Estado costarricense notificará ese aterrizaje, por el medio más rápido, al Estado de matrícula y al Estado del operador aéreo, y notificará igualmente, por el medio más rápido, toda otra información pertinente de que disponga a:
- i) Ambos Estados mencionados
 - ii) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones
 - iii) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes
 - iv) Cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave
 - v) La Organización de Aviación Civil Internacional
- e. La DGAC se asegurará de que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con el apartado a. anterior, se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a los operadores de aeropuertos apropiados, al operador aéreo y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.
- f. El Estado costarricense cooperará con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas en su territorio para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, el Estado costarricense utilizará, según corresponda, la experiencia y capacidad del Estado del operador aéreo, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.

17.25. Intercambio de información y notificación

- a. Cuando el Estado costarricense sufra un acto de interferencia ilícita, la DGAC proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.

- b. El Estado costarricense intercambiará con otros Estados la información que considere conveniente sobre planes, diseños, equipo, métodos o procedimientos para salvaguardar a la aviación civil de los actos de interferencia ilícita, y al mismo tiempo facilitará a la OACI esa información.

PARTE III – SEGURIDAD AEROPORTUARIA

CAPÍTULO I: GENERALIDADES

17.27. APLICABILIDAD

Esta parte establece:

- a) Los requerimientos de seguridad para el operador de aeropuerto que presta servicios a la Aviación Civil, y rige para:
 1. La operación del aeropuerto que presta regularmente sus servicios para las operaciones de vuelos regulares, nacionales e internacionales, de pasajeros, carga/correo y carga aérea, de un operador aéreo, nacional o extranjero, que requiere tener aprobado un programa de seguridad aeroportuaria, según el RAC 17.3 a).
 2. Cualquier persona física o jurídica que se encuentre dentro de un área estéril o zona de seguridad restringida de un aeropuerto o esté ingresando en ella.
 3. La operación de todo vehículo o equipo especial, que se encuentre dentro de un área estéril o zona de seguridad restringida de un aeropuerto, o esté ingresando en ella.

- b) Disposiciones que regulan la emisión de directivas y circulares de seguridad, aplicables al aeropuerto u otras personas físicas o jurídicas que usan las instalaciones.

17.29. COORDINADOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (CSA)

- a) En su programa de seguridad, el operador del aeropuerto debe designar a un coordinador de seguridad de aeropuerto (CSA). La designación debe incluir el nombre del CSA y una descripción de los medios por los cuales puede ser contactado durante las 24 horas de cada día. Este coordinador debe ser el contacto primario del operador del aeropuerto para actividades relacionadas con seguridad y comunicaciones con la DGAC, el Ministerio de Seguridad Pública, autoridades competentes en el aeropuerto y el Comité de Seguridad del aeropuerto, así como para la activación del *Plan de respuesta para la atención de emergencias aéreas* ante una eventual incidencia de interferencia ilícita o sabotaje.
- b) El coordinador designado por el operador del aeropuerto debe contar con el entrenamiento apropiado y con experiencia no menor de tres años en funciones de seguridad de la aviación, debidamente comprobados.

17.31 COMITÉ DE SEGURIDAD (COMITÉ AVSEC)

(Ver MAC 17.31 . Comité de Seguridad)

El operador del aeropuerto debe establecer y presidir un Comité de Seguridad que involucre a las entidades del Estado que realizan labores de seguridad en el aeropuerto y a los representantes de los operadores aéreos. Los fines principales de este Comité deben ser coordinar e implementar medidas de seguridad que protejan a la aviación civil de actos de interferencia ilícita.

CAPÍTULO II: PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

17.33. GENERALIDADES

a) El operador de aeropuerto no podrá operar un aeropuerto a menos que adopte y lleve a cabo, en coordinación con las autoridades competentes del Estado, un programa de seguridad aprobado que cumpla los siguientes requisitos:

1. Proveer a las personas que utilizan los servicios de transporte aéreo, instalaciones y propiedades, seguridad contra actos de interferencia ilícita, violencia criminal y apoderamiento ilícito, introducción de armas peligrosas o letales, explosivos o incendiarios,

dentro de una aeronave o infraestructura aeroportuaria

2. Estar escrito en idioma español, a máquina u otro medio electrónico, y firmado por el operador del aeropuerto o su coordinador de seguridad, y que haya sido previamente coordinado con el Comité de Seguridad del aeropuerto
 3. Estar redactado en forma sencilla, de manera que facilite su uso y revisión
 4. Tener fecha de aprobación inicial o aprobación de la última revisión de cada página o parte del manual, e incluir una página de registros de revisiones
 5. Garantizar, por medio del operador del aeropuerto, que el programa y sus revisiones no contravengan ninguna norma de este RAC
 6. Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por la DGAC, orientadas a garantizar la seguridad de la aviación
 7. Incluir los ítemes indicados en 17.35.
- QUITAR PUNTO FINAL**

8. Incluir un índice de los ítemes requeridos en el 17.35.
 9. Tener la aprobación de la DGAC.
- b) El operador del aeropuerto debe:
1. Garantizar que el Programa se revise y enmiende de modo que las instrucciones e información contenidas en él se mantengan actualizadas. También, debe garantizar que el personal o entidad responsable de que posea un Programa o una parte de este, reciba las revisiones aprobadas.
 2. Mantener al menos una copia completa y actualizada del Programa en la Oficina del operador y del coordinador de seguridad de aeropuerto, que estará disponible para las auditorías de operadores aéreos y autoridades aeronáuticas.
 3. Proveer las partes o porciones aplicables del Programa aprobado, o una copia de este, al personal del aeropuerto responsable de implementarlo.
 4. Llevar una lista o control maestro de todo programa de seguridad existente o sus partes
 5. Cada poseedor del Programa o de alguna de sus partes es responsable de actualizarlo con las enmiendas facilitadas por el operador del aeropuerto.
 6. El operador de aeropuerto debe restringir la distribución, disponibilidad o revelación de cualquier información contenida en el programa de seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocerla. Cualquier solicitud de esa información por parte de personas ajenas, debe ser referida a la DGAC.

17.35. CONTENIDO

(Véase MAC 17.35. Programa modelo de seguridad de aeropuerto)

- a. El operador del aeropuerto debe establecer el programa de seguridad requerido en el 17.33, el cual debe incluir lo siguiente:
 1. Nombres y medios de contacto, deberes y responsabilidades, así como los requisitos de entrenamiento para los coordinadores de seguridad aeroportuaria
 2. Establecimiento, descripción y plano de las áreas estériles y zonas de seguridad

- restringida donde se realicen operaciones aéreas, incluyendo sus dimensiones, límites y características
3. Indicación de toda actividad o entidad adyacente a las zonas de seguridad restringida del aeropuerto, que pueda afectar la seguridad de cualquier área o zona de seguridad de otra área
 4. Descripción de cada área exclusiva, incluyendo sus dimensiones, delimitaciones, características pertinentes, así como los términos del acuerdo, para establecer el área, entre el operador del aeropuerto y el operador aéreo o el concesionario, descritos en el RAC 17.43.
 5. Descripción de procedimientos, instalaciones y equipo utilizados por el operador del aeropuerto o por un operador aéreo, concesionario o empresas que tengan responsabilidad de un área exclusiva, dirigidos a desempeñar las funciones de control especificadas en el RAC 17.33.
 6. Procedimientos que utilizará cada operador aéreo, concesionario o empresa de seguridad que tenga responsabilidad sobre la seguridad de un área exclusiva, con el fin de notificar al operador del aeropuerto cuando sus procedimientos, instalaciones y equipo utilizados no sean los adecuados para realizar el control de las funciones.
 7. Descripción del sistema de identificación para el ingreso en áreas restringidas de personas, vehículos y equipo especial, así como las normas y los procedimientos para la utilización de credenciales
 8. Descripción de los planes de contingencia y procedimientos alternativos que el operador del aeropuerto debe implementar en caso de emergencias y otras condiciones extraordinarias
 9. Descripción de los procedimientos para los oficiales de seguridad pública, descritos en el RAC 17.61.

7. Descripción del programa de entrenamiento elaborado por el operador del aeropuerto para los oficiales de seguridad aeroportuaria, descrito en el RAC17.61.
8. Descripción del método para mantener los registros y archivos descritos en el RAC 17.65.
9. Descripción de los procedimientos para distribuir, actualizar, custodiar y eliminar del Programa de Seguridad, directivas de seguridad, circulares informativas, instrucciones de implementación, según sea necesario para la clasificación de la información.
10. Procedimientos para el diseño y ubicación de rótulos con información de seguridad, según lo requerido en el RAC 17.79.
11. El operador del aeropuerto debe reflejar en su programa de seguridad lo siguiente:
 - i. La separación de flujos de pasajeros de la aviación local y la aviación internacional
 - ii. La separación de pasajeros que ingresan y los que salen en las operaciones internacionales, o algún otro método, mecanismo o procedimiento alternativo que garantice la seguridad de las aeronaves
12. Procedimientos empleados en el manejo de incidentes, según lo establecido en el RAC 17.81.
13. Programas de seguridad de concesionarios, según lo establecido en el RAC 17.45.

17.37. APROBACIÓN Y ENMIENDAS

a) Aprobación inicial del Programa

1. De no ser que la DGAC autorice un período de tiempo más corto, el operador del aeropuerto que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad debe remitirlo a la DGAC por lo menos 60 días antes de su implementación, o en forma conjunta con el proceso de certificación del operador aéreo.

2. A más tardar 30 días después de haber recibido el programa de seguridad, la DGAC notificará por escrito al operador del aeropuerto la aprobación del programa o las discrepancias encontradas en este.
 3. En caso de discrepancias, el operador del aeropuerto debe remitir a la DGAC, en un plazo máximo de 15 días, el programa de seguridad corregido.
- b) Enmiendas propuestas por el operador del aeropuerto
1. El operador del aeropuerto que solicite la aprobación de una enmienda al programa de seguridad, debe tramitar en forma escrita su solicitud ante la DGAC, y no la podrá implementar hasta tanto cuente con la aprobación de la DGAC.
 2. La DGAC analizará esta propuesta con base en los ordenamientos jurídicos nacional e internacional vigentes.
 3. La DGAC comunicará al operador del aeropuerto, de forma escrita, la aprobación o rechazo a la solicitud de enmienda.
- c) Enmiendas requeridas por la DGAC
- La DGAC puede enmendar un programa de seguridad aprobado de un operador de aeropuerto si lo considera necesario para la seguridad y el interés públicos.
- d) Enmiendas de emergencia
1. Si la DGAC determina que existe una emergencia que requiere de una acción inmediata porque afecta el interés público, notificará en forma escrita al operador para que este implemente las enmiendas requeridas, en el plazo notificado.
 2. Una vez finalizada la emergencia, se cancelará la enmienda emergente, ya sea por iniciativa de la DGAC o por solicitud del operador del aeropuerto.

17.39. CONDICIONES CAMBIANTES QUE AFECTAN LA SEGURIDAD

Luego de la aprobación del programa de seguridad, el operador del aeropuerto debe seguir los procedimientos para notificar a la DGAC y enmendar, cuando sea pertinente, los cambios ocurridos en:

- a. Los sistemas, medidas, procedimientos, entrenamiento, descripción

de áreas y personal de seguridad

- b. Las operaciones de un operador aéreo, nacional o extranjero, empresas de seguridad y concesionarios, que requieran modificaciones en el Programa de Seguridad
- c. En los diseños físicos, estructurales o distribución de cualquier área bajo el control de seguridad del operador del aeropuerto, del operador aéreo, empresa de seguridad, y concesionario, empleados para efectuar los procedimientos de inspección de acceso y del control de movimiento

deben adjuntarse al programa de seguridad del aeropuerto.

- c) El Acuerdo debe contener lo siguiente:

1. Descripción y plano de los límites particulares de cada área, incluyendo los puntos de acceso, sobre los cuales el usuario o el operador aéreo tendrá el control y uso exclusivo
2. Descripción del sistema, medidas y procedimientos de seguridad utilizados por el operador aéreo, concesionario o empresa de seguridad para cumplir el RAC 17.47 y el RAC 17.51
3. Procedimientos mediante los cuales el operador aéreo, concesionario o empresa de seguridad, notifica y suministra medidas de seguridad complementarias en el área exclusiva, al operador del aeropuerto, cuando se presenten los cambios previstos en el RAC 17.39.

17.41. RESERVADO

17.43. ACUERDOS DE ÁREAS EXCLUSIVAS

- a) La DGAC aprobará la incorporación, en el programa de seguridad del aeropuerto, de medidas de seguridad de las áreas exclusivas de operación bajo el control de un operador aéreo, concesionario o empresa de seguridad.
- b) Los acuerdos en materia de seguridad, sobre el uso de áreas exclusivas, deben ser escritos y firmados por el operador del aeropuerto y el solicitante, y

17.45. PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA EMPRESAS POSEEDORAS DE ACUERDOS DE ÁREAS EXCLUSIVAS (CONCESIONARIOS)

- a) La DGAC puede aprobar un programa de seguridad a estos

concesionarios que posean áreas exclusivas, si cumplen lo siguiente:

1. Asumir la responsabilidad por los sistemas, medidas y procedimientos del área de seguridad, según lo previsto en el RAC 17.47 y RAC 17.51
2. Asumir la responsabilidad por la verificación de credenciales de sus empleados, según lo establecido en el RAC 17.55
3. Desarrollar los procedimientos para la coordinación en caso de infracciones o violaciones a la Ley
4. Asumir la responsabilidad dentro de las áreas acordadas y designadas para su uso exclusivo. El Concesionario no podrá asumir responsabilidades por las personas que emplean las instalaciones aeroportuarias,
5. Asumir la responsabilidad del área exclusiva. Esta responsabilidad es propia del concesionario y no podrá compartirla con otros concesionarios,
6. Demostrar ante la DGAC que está capacitado y calificado para desarrollar

el programa de seguridad presentado

- b) El programa de seguridad del concesionario debe ser escrito y firmado por el operador del aeropuerto y el concesionario, y debe contener lo siguiente:
1. Descripción y plano de los límites y particularidades pertinentes sobre las áreas en las que el concesionario asumirá las responsabilidades de seguridad
 2. Descripción de los sistemas, medidas y procedimientos que asumirá el concesionario
 3. Sistemas, medidas y procedimientos mediante los cuales la DGAC y el operador del aeropuerto monitorearán y auditarán el cumplimiento del programa de seguridad por parte del concesionario
 4. Mecanismos de sanción por parte de la DGAC o el operador del aeropuerto ante el incumplimiento del concesionario con respecto a los términos del programa de seguridad
 5. Circunstancias bajo las cuales la DGAC, por su propia gestión o por solicitud del operador del

aeropuerto, puede suspender o cancelar el programa de seguridad del concesionario

6. Provisiones sobre las cuales el concesionario está sujeto a inspección por parte de la DGAC, en relación con lo establecido en el RAC 17.3
 7. Provisiones para que los individuos que implementan las medidas descritas en el programa de seguridad deban mantener y usar la información sensitiva de seguridad en forma discrecional: y, en caso contrario, para la aplicación de las correspondientes medidas de sanción
 8. Procedimientos mediante los cuales el concesionario notificará al operador del aeropuerto y a la DGAC, y proveerá medidas alternativas de seguridad cuando se presenten condiciones cambiantes según lo establecido en el 17.39.
- c) La DGAC podrá enmendar o cancelar el programa de seguridad del concesionario cuando lo exija el interés de seguridad o el interés público.

CAPÍTULO III: OPERACIONES

17.47. ÁREAS O ZONAS DE SEGURIDAD

- a) El operador del aeropuerto o la entidad responsable en materia de seguridad, debe especificar, en el programa de seguridad descrito en el 17.33, las áreas estériles y zonas de seguridad restringidas.
- b) El operador del aeropuerto o la entidad responsable en materia de seguridad, debe prevenir y detectar el ingreso no autorizado, presencia y movimiento de individuos o vehículos dentro de las áreas o zonas de seguridad, por lo que debe establecer y aplicar:
 1. Sistemas, medidas de seguridad y procedimientos para el control de ingreso en las áreas o zonas de seguridad del aeropuerto, de conformidad con lo establecido en el RAC 17.53
 2. Sistema de registro de aquellas personas y vehículos autorizados para ingresar, y un método para diferenciar entre las personas autorizadas para tener acceso parcial y las personas autorizadas para acceder a la totalidad de las áreas restringidas
 3. Control del movimiento de personas, vehículos y

equipos de soporte de tierra dentro de cada área de operaciones, observando el cumplimiento de la utilización visible de identificación de acceso aeroportuario (áreas o zonas de seguridad restringidas y públicas) de personas y vehículos.

4. Mecanismos para la detección, así como para la respuesta inmediata, ante intentos, presencia o movimiento de ingreso en las zonas de seguridad, por parte de individuos no autorizados según el programa de seguridad
5. Identificación del personal mediante el sistema de identificación descrito en el 17.57, así como verificación de antecedentes de todo individuo que desee ingresar en las zonas de seguridad, según lo establecido en el 17.55
6. Entrenamiento de cada individuo y suministro de la información de seguridad antes de otorgarle el gafete de ingreso en las zonas de seguridad restringidas
7. Procedimientos para la ubicación de avisos en los puntos de acceso a las

áreas o zonas de seguridad, así como en los perímetros, dirigidos a informar sobre la prohibición de ingreso no autorizado.

17.49. RESERVADO

17.51. ÁREAS DEL AEROPUERTO PARA LA UTILIZACIÓN DE CREDENCIALES

En su programa de seguridad, el operador del aeropuerto debe determinar cuáles son las áreas en que es obligatorio llevar en un lugar visible el gafete de identificación descrito en el 17.55.

17.53. SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESO

[Véase MAC 17.53 (d)]

- a) El operador del aeropuerto debe incluir, en su programa de seguridad, un sistema, método o procedimiento que cumpla los requerimientos especificados en esta sección para controlar el acceso de personas y vehículos a las áreas o zonas de seguridad del aeropuerto.
- b) El sistema, método o procedimiento de control de acceso debe asegurar que solo aquellas personas autorizadas por el programa de seguridad tengan acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, y debe proveer medios específicos que aseguren que ese acceso sea negado

- inmediatamente en el (los) punto(s) de ingreso, a aquellas personas cuya autorización de acceso hubiera caducado o cambiado. El sistema, método o procedimiento debe suministrar los medios para diferenciar entre personas autorizadas para tener acceso parcial y las autorizadas para acceder a la totalidad del área de seguridad. El sistema, método o procedimiento debe ser capaz de limitar o negar a cualquier individuo el ingreso no autorizado, con hora y fecha.
- c) La DGAC aprobará una enmienda al programa de seguridad de un operador del aeropuerto, que provea el uso de un sistema alternativo, método o procedimiento, si, a juicio de la DGAC, la alternativa provee un nivel de seguridad igual o superior al requerido en el párrafo a) de esta sección.
- d) Los sistemas de control de acceso y circulación de personas y vehículos en áreas públicas y restringidas, podrían reforzarse con un sistema de circuito cerrado de televisión CCTV, el cual será controlado permanentemente desde un centro de control de seguridad.
- e) Una descripción de los procedimientos por ejecutar se incluirá en el programa de seguridad cuando el centro de control de seguridad haya detectado una intrusión o intento de ingreso.
- f) El operador del aeropuerto se asegurará de que las personas a las que se otorga acceso a zonas de seguridad restringidas, por medio de un gafete permanente o temporal, y que no sean pasajeros, sean objeto del cotejo del gafete, así como que los artículos que lleven sean inspeccionados según los procedimientos del programa de seguridad aprobado por la DGAC.
- g) El operador del aeropuerto debe velar por la eficacia de cada uno de los controles de seguridad, para lo cual debe analizarlos considerando su función en los sistemas de seguridad general.

17.55. SISTEMAS DE IDENTIFICACIÓN

- a) Se denomina *zona de seguridad restringida* a cualquier área identificada dentro del programa de seguridad del operador del aeropuerto, donde se requiera que cada persona lleve, en forma permanente y visible, una credencial o gafete de identificación para el acceso aeroportuario, aprobado por la DGAC, como se menciona en el programa de seguridad.
- b) El operador del aeropuerto no podrá emitir, a ninguna persona, una credencial o gafete que le provea acceso a cualquier área de seguridad que requiera identificación, de no ser que la persona haya completado

- satisfactoriamente el entrenamiento referente al uso de identificación aeroportuaria y se le haya realizado la correspondiente verificación de antecedentes (**Ver MAC 17.55 (b) Verificación de antecedentes**), de acuerdo con el programa de seguridad del operador del aeropuerto aprobado por la DGAC.
- c) Lo especificado en el programa de seguridad debe detallar los métodos de instrucción para proveer a los participantes la oportunidad de formular preguntas, y debe incluir al menos los siguientes temas:
1. Conocimiento sobre el uso de credenciales o gafetes de identificación de acceso aeroportuario aprobados por el aeropuerto
 2. Procedimientos para solicitar una credencial o un gafete de identificación
 3. Restricciones en la divulgación de información concerniente a un acto ilícito relacionado con la aviación civil, si esa información perjudica la seguridad de la aviación civil nacional e internacional
 4. Prohibición de divulgar información referente al sistema de seguridad de los aeropuertos o de sus operadores aéreos
5. Cualquier otro tema que la DGAC considere necesario
- d) Ninguna persona puede utilizar una credencial o gafete de ingreso en las áreas o zonas de seguridad restringidas que no haya emitido el operador del aeropuerto.
- e) El operador del aeropuerto debe llevar un registro de todo entrenamiento proporcionado a cada persona a quien se le emite una credencial o un gafete de identificación de acceso aeroportuario a áreas restringidas, y mantenerlo hasta 180 días después de la finalización de los privilegios de acceso para esa persona.
- f) El registro de las personas que recibieron el entrenamiento estará a disposición de la DGAC, cuando esta lo requiera o sus inspectores AVSEC lo soliciten. Asimismo, la DGAC y sus inspectores AVSEC tendrán la autoridad para realizar las auditorías de las solicitudes de credenciales y verificaciones de antecedentes de los solicitantes.
- g) La credencial debe incluir lo siguiente:
1. Número de credencial (serial y consecutivo)
 2. Fotografía

3. Nombre completo
 4. Empleador
 5. Número de identificación personal
 6. Áreas autorizadas
 7. Fecha de vencimiento
 8. Firma del responsable del operador del aeropuerto que autorizó la emisión del credencial
- h) La credencial o gafete de identificación debe tener un tamaño apropiado para que sea fácilmente observable.
- i) El operador del aeropuerto debe incluir en el programa de seguridad un procedimiento para asegurar la contabilidad apropiada de lo siguiente:
1. Cantidad emitida de credenciales
 2. Devolución de credenciales vencidas
 3. Reporte de credenciales perdidas o robadas
 4. El almacenamiento seguro de credenciales aún no otorgados
 5. Emisión de solo una credencial a la vez a una misma persona
- j) Sistema de vigencia y de reemisión de credenciales
1. Las credenciales permanentes no podrán tener una vigencia mayor de dos años. Al finalizar su vigencia, se realizará una nueva verificación de antecedentes y se emitirá una nueva credencial.
 2. El operador del aeropuerto efectuará auditorías y verificaciones permanentes para conocer, en todo momento, la cantidad de credenciales emitidas. En caso de que las credenciales perdidas o extraviadas alcancen el 4% del total de credenciales emitidas, el operador del aeropuerto debe programar una nueva emisión de todas las credenciales activas y retirar de circulación las credenciales vigentes.
- k) Permisos temporales. El operador del aeropuerto, de acuerdo con el programa de seguridad, podrá emitir permisos a personas que requieran ingresar en forma temporal en las áreas o zonas de seguridad del aeropuerto. El permiso debe:
1. Ser autorizado por un tiempo límite
 2. Ser distinto de cualquier otro medio de

identificación y mostrar claramente la fecha de expiración

3. Cumplir los requisitos establecidos en el 17.53 y 17.55 e.2 al 7.

17.57. ENTRENAMIENTO

- a) El operador del aeropuerto, así como la autoridad descrita en el 17.61, deben presentar a la DGAC un programa de entrenamiento sobre seguridad aeroportuaria, que cumpla como mínimo el programa de instrucción de seguridad conocido como AVSEC Básico 123, estipulado por la OACI y reconocido por la DGAC, para el personal que vaya a desempeñar tareas de revisión de seguridad de pasajeros y revisión de equipaje de mano, así como del equipaje de bodega (facturado); este entrenamiento deben impartirlo instructores aceptados por la DGAC.
- b) El operador del aeropuerto, así como la autoridad descrita en el 17.61, se asegurarán de que el personal que se prevé emplear para desempeñar tareas de revisión de seguridad de pasajeros y revisión de equipaje de mano y facturado, obtenga una instrucción en aula con un mínimo de 40 horas teóricas y tres meses de entrenamiento práctico integrado al trabajo (OJT, por sus siglas en inglés), así como en el manejo de equipos utilizados en tareas de

revisión, antes de ser aceptado para desarrollar estas funciones.

- c) Excepcionalmente el operador del aeropuerto, así como la autoridad descrita en el 17.61, pueden utilizar a una persona que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento teórico en parte del trabajo, para llevar a cabo funciones de seguridad durante su entrenamiento integrado al trabajo, bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que esa persona no formula juicios independientes a otras personas, y que no ingresa sola a un área esterilizada o a las aeronaves sujetas a inspección de seguridad.
- d) El operador del aeropuerto, así como la autoridad descrita en el 17.61, no permitirán a ninguna persona efectuar labores de revisiones e inspecciones de seguridad, a menos que durante los últimos 12 meses haya completado y aprobado satisfactoriamente el entrenamiento básico citado en los párrafos a) y b) de esta sección o un refrescamiento establecido en su programa de seguridad aeroportuaria.
- e) El entrenamiento de refrescamiento considerará, como mínimo, el manejo de detectores de metales, inspección física de pasajeros y equipajes, y el reconocimiento de armas, explosivos, incendiarios y otros objetos no autorizados que afecten la seguridad. Este entrenamiento

requiere de 15 horas, divididas en 10 horas teóricas y 5 horas prácticas supervisadas, y debe ser impartido por instructores aceptados por la DGAC.

- f) Si el operador del aeropuerto decide utilizar un servicio de empresas de seguridad complementario a las labores del personal descrito en el 17.61, debe presentar por escrito a la DGAC una constancia del cumplimiento del entrenamiento requerido en los párrafos a), b) y c) de esta sección, de toda persona que vaya a ser empleada para desempeñar las tareas de seguridad aeroportuaria establecidas en este reglamento.
- g) En los casos de empleo de personal de empresas de seguridad para desempeñar funciones de seguridad aeroportuaria complementarias, el operador de aeropuertos será el responsable directo de que se cumplan todos los requerimientos de este reglamento.

17.59. RESERVADO

17.61. PERSONAL DE CUMPLIMIENTO DE LA LEY (OFICIALES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA)

- a) LA DGAC y el operador del aeropuerto se asegurarán de que se provea personal en número suficiente y de manera adecuada para realizar las labores de

seguridad de aeropuerto, con el fin de apoyar:

1. El programa de seguridad
 2. Las inspecciones de pasajeros requeridas por este RAC
- b) El operador del aeropuerto, así como la autoridad descrita en esta sección, deben asegurar la disponibilidad del personal de seguridad aeroportuaria para operaciones de inspección de pasajeros. Además, son los encargados de responder ante un incidente de seguridad o por requerimiento del operador aéreo nacional o extranjero. El operador del aeropuerto debe verificar que dichos procedimientos sean provistos y efectuados adecuadamente.
- c) El operador del aeropuerto, así como la autoridad descrita en esta sección, no permitirán que cualquier individuo de seguridad aeroportuaria disponible realice funciones como respuesta a incidentes de seguridad, de no ser que tal individuo:

1. Tenga autoridad para arrestar, descrita en el párrafo b) de esta sección
2. Sea fácilmente identificable por el uniforme y lleve visiblemente una insignia, credencial de identificación u otro

- indicio que lo identifique como miembro de la institución de seguridad aeroportuaria
3. Haya completado un programa de entrenamiento que cumpla los parámetros para el desempeño de funciones de fuerza pública, con los requerimientos del párrafo f) de esta sección, y haya aprobado el curso AVSEC Básico 123.
- d) El personal de seguridad aeroportuaria, mientras esté en servicio en un aeropuerto, debe tener la potestad para el arresto por las siguientes violaciones a las leyes del Estado:
1. Un delito común o especial (aeronáutico) cometido
 2. Un delito grave, cuando existan razones para creer que el sospechoso lo ha cometido
 3. Faltas y contravenciones graves de la seguridad ciudadana y la seguridad aeroportuaria
- e) El programa de entrenamiento requerido por el párrafo c) 3 de esta sección debe incluir entrenamiento en:
1. El uso de armas de fuego
 2. El trato cortés y eficiente a personas sujetas a inspecciones de seguridad, así como en los casos de detención, investigación, arresto y otras actividades de seguridad
 3. Las responsabilidades de un individuo de la seguridad aeroportuaria bajo el programa aprobado de seguridad del operador del aeropuerto;
 4. Cualquier otra materia que la DGAC considere necesaria
- f) La entidad de seguridad aeroportuaria, a través de sus oficinas de jefaturas en cada aeropuerto, debe ser:
1. La fuerza principal dentro de las autoridades competentes en los aeropuertos, tanto en la parte pública como en la parte aeronáutica, como organismo encargado de mantener el orden público y de intervenir ante actos delictivos comunes, o auxiliar en los actos de interferencia ilícita.
 2. Parte del Comité de Seguridad del aeropuerto, con la tarea principal de brindar seguridad a toda la parte pública y a las zonas de seguridad restringidas, mediante sus sistemas de

- seguridad aeroportuaria, para lo cual debe hacer cumplir las reglamentaciones aeronáuticas y el registro e inspección de pasajeros y equipajes en los puntos de control de seguridad de las áreas estériles, en coordinación con el operador del aeropuerto, de acuerdo con el programa de seguridad aeroportuaria.
3. La responsable de las funciones y actividades de seguridad en los aeropuertos dirigidas a proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita. Las responsabilidades específicas en materia de seguridad aeroportuaria son las siguientes:
- i. Prevención y atención de delitos comunes y aeronáuticos en instalaciones que prestan servicios a la aviación civil
 - ii. Vigilancia y patrullaje de rutina de todas las áreas públicas, y registro de las áreas estériles
 - iii. Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, para descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil
 - iv. Participación en planes de contingencia, en coordinación con otras autoridades competentes asignadas a los aeropuertos y con el operador del aeropuerto
 - v. Asistencia a los especialistas y fuerzas especializadas en antiterrorismo, intervención armada, negociación de rehenes y eliminación de artefactos explosivos, en coordinación con otras autoridades competentes
 - vi. Asistencia a los grupos de respuesta rápida ante incidentes graves en los aeropuertos, en coordinación con otras autoridades competentes

4. Las normas y procedimientos sobre sus funciones estarán incorporados en los manuales de funciones y procedimientos de las jefaturas de seguridad aeroportuaria, que se especifican en la parte correspondiente del programa de seguridad.

17.63. REGISTROS DE RESPUESTA DE OFICIALES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (OFICIALES DE CUMPLIMIENTO DE LA LEY)

(Véase MAC 17.63 c) Tabla de registro)

- a) El operador del aeropuerto y la autoridad descrita en el 17.61 deben asegurarse de que:

1. Se realice un registro de cada objeto decomisado en los puntos de revisión de seguridad, así como el respectivo traslado de esos objetos a una bodega bajo su control, o a otras autoridades competentes.
2. Se registre toda acción tomada en cumplimiento de este reglamento.
3. El registro se archive durante un tiempo mínimo de 12 meses.
4. El registro esté a disposición de la DGAC cuando esta autoridad o sus inspectores AVSEC así lo soliciten

- b) La información desarrollada en respuesta al párrafo a) de esta sección, debe incluir como mínimo lo siguiente:

1. El número y tipo de armas de fuego, explosivos, sustancias incendiarias, armas u objetos punzantes o cortantes de cualquier tamaño, forma o material, u objetos contundentes, descubiertos durante el proceso de revisión en los puntos de seguridad, y el método de detección de cada uno (registros manuales, máquina de rayos X o detector de metales)
2. El número de intrusiones a los predios aeroportuarios, y de actos o intentos de interferencia ilícita
3. El número de amenazas de bomba recibidas, sean estas bombas reales o simuladas, encontradas o no, y detonaciones reales en aeropuerto
4. El número de detenciones y arrestos, y la disposición de cada persona detenida o arrestada
5. Identificación de la aeronave, vuelo, el operador aéreo, nacional o extranjero, en el que estaba

el individuo intruso o se suponía que este viajaba.

- c) Toda la información de los párrafos a) y b) se enviará mensualmente a la DGAC para su conocimiento.

17.65. REVISIÓN E INSPECCIÓN PARA EL INGRESO EN LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

Toda persona que pretenda ingresar en una zona de seguridad restringida o área esterilizada, debe someterse a una revisión física, de sus pertenencias y artículos personales, de acuerdo con los procedimientos de seguridad aplicados al control de acceso de esa área, como lo establece la sección 17.53.

17.67. REVISIÓN E INSPECCIÓN DE PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA

El operador del aeropuerto incluirá en su programa de seguridad aprobado por la DGAC, los siguientes procedimientos:

- a) El operador del aeropuerto, en coordinación con la autoridad descrita en el 17.61, está obligado a llevar a cabo una revisión de pasajeros y equipaje de acuerdo con un programa de seguridad aprobado por la DGAC. Debe utilizar los procedimientos, las instalaciones y los equipos descritos en el programa de seguridad, para prevenir e impedir el transporte, a bordo de las aeronaves, de cualquier explosivo, sustancia o bomba incendiaria,

arma mortal o peligrosa, en el pasajero, en su equipaje de mano o en su equipaje de bodega (facturado).

- b) El operador del aeropuerto y la autoridad descrita en el 17.61, no permitirán el acceso a una zona de seguridad restringida o área estéril; y, en caso de tratarse de un pasajero, deben coordinar con el operador aéreo, nacional o extranjero, para no permitir el transporte bajo las siguientes condiciones:

1. Cualquier persona, sin importar el rango, nivel o jerarquía, que no permita que se le realice una revisión de acuerdo con el sistema prescrito en el párrafo a) de esta sección
2. La propiedad privada de cualquier persona que no permita su inspección de conformidad con el sistema prescrito en el párrafo a) de esta sección
3. En el caso de pasajeros muy importantes (PMI), estos serán tratados con base en un procedimiento especial, de acuerdo con el programa de seguridad, y se facilitará su acceso por los puntos de control de seguridad hasta su abordaje.

- c) Excepto por lo establecido en su programa aprobado de seguridad,

el operador del aeropuerto, en coordinación con la autoridad descrita en el 17.61, debe efectuar una revisión utilizando los procedimientos, las instalaciones y equipos descritos en su programa de seguridad, para detectar explosivos, sustancias incendiarias y armas, en cada persona que ingrese en el área estéril de preembarque, o en un punto de revisión de seguridad dentro del aeropuerto, del cual es responsable de inspeccionar toda propiedad accesible y bajo control de la persona, incluyendo aquellos pasajeros en tránsito y en trasbordo que abandonaron la aeronave.

d) El operador del aeropuerto o la autoridad descrita en el 17.61, según sea el caso, debe tener personal capacitado y en cantidad suficiente en los puntos de revisión de seguridad de los cuales es responsable, de acuerdo con lo establecido en su programa de seguridad. Los puntos de revisión de seguridad para acceso al área estéril o de preembarque serán operados como mínimo por el siguiente personal:

1. Un(a) operador(a) entrenado(a) en cada máquina de rayos X
2. Un(a) operador(a) del pórtico detector de metales con detector manual de metales

3. Un(a) operador(a) del pórtico detector de metales con detector manual de metales, que efectúe registros manuales del equipaje de mano, cuando así se lo requiera

4. Un(a) supervisor(a)

5. Un oficial de respaldo

e) Se debe considerar personal femenino entrenado en cualquiera de las posiciones descritas en el párrafo d) de esta sección.

f) El operador del aeropuerto se asegurará de que no exista posibilidad de que los pasajeros sometidos a control de seguridad se mezclen o entren en contacto con otras personas que no hayan sido sometidas a ese control, una vez franqueados los puestos de controles de seguridad del aeropuerto. Si se produce esa mezcla o contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros en cuestión y su equipaje de mano, antes de embarcarse en la aeronave.

g) El operador del aeropuerto proveerá zonas de almacenamiento o bodegas seguras donde pueda guardarse el equipaje extraviado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga de él conforme a la legislación vigente.

h) El operador del aeropuerto adoptará las medidas necesarias

para asegurar que el equipaje no identificado quede en depósito en una zona protegida y aislada hasta el momento en que se verifique que no contiene ningún explosivo ni otros artefactos peligrosos.

- i) El operador del aeropuerto se asegurará de que se sometan a controles de seguridad apropiados la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso, y el correo, que hayan de transportarse en vuelos de pasajeros, y definirá estos procedimientos en el programa de seguridad.

17.69. UTILIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RAYOS X

- a) El operador del aeropuerto y personal dispuesto en el 17.61, no pueden utilizar un sistema de rayos X para inspeccionar artículos en el aeropuerto, a menos que se cumpla lo siguiente:

1. Los procedimientos establecidos que aseguran que el operador del sistema de rayos X está provisto de un dosímetro individual (una película o un dosímetro termoluminiscente). Cada dosímetro utilizado debe ser evaluado a fines de cada mes calendario por un instituto radiológico acreditado. El operador de aeropuerto debe archivar los registros del horario de servicio del operador de rayos X y los resultados de

las evaluaciones del dosímetro durante un período mínimo de un año.

2. Los requerimientos de imagen establecidos en el programa de seguridad aprobado por la DGAC. El operador del aeropuerto debe utilizar una cuña graduada de cables (*stepwedge*) para realizar el examen operativo de la máquina de rayos X toda vez que la enciende para su funcionamiento y de acuerdo con el párrafo c) de esta sección.

- b) El operador de aeropuerto y el personal dispuesto en el 17.61, no pueden disponer del sistema de rayos X en el aeropuerto de no ser que, transcurridos los 12 meses, tiempo durante el cual se realizaron las pruebas de radiación, el sistema cumple en su funcionamiento los parámetros establecidos por el fabricante y aceptados por la DGAC.

- c) El operador del aeropuerto no puede utilizar un sistema de rayos X en forma inmediata después de que el sistema fue inicialmente instalado, o después de que este se haya trasladado de un lugar a otro, de no ser que se practique una prueba de radiación, por parte de un instituto radiológico acreditado, se realice el examen operativo con la cuña graduada de cables (*stepwedge*), y se demuestre que el sistema cumple

- los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la DGAC.
- d) El operador del aeropuerto no puede utilizar un sistema de rayos X que contenga algún defecto ya notificado o del cual se haya emitido una orden de modificación por parte de la autoridad competente en el tema (sea el Ministerio de Salud o el fabricante, entre otros), de no ser que el operador del aeropuerto haya notificado a la DGAC que el defecto o falla no causa riesgo, daño significativo ni daños genéticos a cualquier persona.
- e) El operador del aeropuerto y el personal dispuesto en el 17.61 no pueden utilizar un sistema de rayos X para inspección o verificación de artículos de no ser que exista un letrero, ubicado en un lugar visible del punto de inspección, que advierta a los pasajeros que sus artículos serán inspeccionados por rayos X, y que les aconseje retirar de su equipaje de mano o de bodega (facturado) toda película científica o de alta velocidad antes de la inspección. Si un sistema de rayos X va a exponer cualquier artículo a más de un 1.000.000 mrg, los pasajeros podrán solicitar que su equipo fotográfico y cajas de películas sean inspeccionados manualmente a fin de evitar que se dañen.
- f) El operador del aeropuerto debe mantener al menos una copia del registro de los resultados de las pruebas de radiación más recientes, establecidos en los párrafos a) y b) de esta sección, y debe tenerlos a disposición, en su oficina principal, para una eventual inspección por parte de la DGAC.
- g) El operador del aeropuerto y el personal dispuesto en el 17.61, deben asegurarse de que toda persona que realiza las funciones de operador de máquina de rayos x efectúe una rotación registrada después de cada 20 minutos de servicio en esa función, y que no la reanude antes de una hora.
- h) El tiempo que un operador de máquina de rayos x o detector de metales permanece en el puesto de trabajo no debe exceder de 12 horas por día, incluyendo los periodos de descanso.
- i) El personal de seguridad debe tener un descanso mínimo de 24 horas consecutivas en un periodo de siete días laborados en forma continua.
- j) La DGAC establecerá mediante Circulares de Información los equipos de rayos x aprobados para su uso en la inspección de equipajes y demás artículos que ingresan a las áreas restringidas.
- Nota.- Los límites mencionados en los puntos h) e i) se establecen con el fin de preservar la seguridad de la aviación civil, y bajo ninguna circunstancia

pretenden sustituir las disposiciones del *Código de trabajo*.

17.71. PERSONAL OPERADOR DEL EQUIPO DE RAYOS X

a) El operador del aeropuerto y el personal dispuesto en el 17.61, no podrán seleccionar y emplear a cualquier persona para realizar cualquier función de revisión, de no ser que la persona:

1. Posea un diploma de bachiller, y como mínimo un año de educación académica o superior o una experiencia de tres años en labores aeroportuarias, y que el operador del aeropuerto determine que la persona está calificada para desarrollar las labores de su cargo

2. Posea aptitudes básicas y habilidades físicas, incluyendo percepción de colores, agudeza visual y auditiva, coordinación física y aptitudes motoras, las cuales debe ser certificadas por un profesional médico, para cumplir los siguientes parámetros:

i. Los operadores de equipos de rayos X deben ser capaces de distinguir, en el

monitor del equipo, los parámetros apropiados de visualización de los objetos especificados en el programa de seguridad del operador del aeropuerto. En los equipos en que el sistema de rayos X muestre colores, el operador debe ser capaz de percibir cada color.

ii. Los operadores que manejan cualquier equipo de rayos X con monitor en colores, deben ser capaces de distinguir cada color mostrado en la pantalla del monitor y explicar el significado de cada color

iii. Los operadores que manejan cualquier equipo de rayos X, deben ser capaces de escuchar y responder la voz o alarmas audibles generadas por el equipo utilizado en los puntos de verificación de seguridad, en un ambiente de actividad cotidiana.

- iv. El personal de seguridad que cumple tareas de revisión manual o física u otras operaciones relacionadas con la inspección, debe ser capaz de revisar, de forma eficiente y completa, los equipajes, contenedores, envases u otros objetos sujetos al proceso de revisión de seguridad.
 - v. El personal de seguridad que desarrolla una revisión mediante un detector manual de metales, debe poseer suficiente destreza y habilidad para realizar estos procedimientos en todas las partes del cuerpo de las personas, de manera profesional, con el consentimiento de la persona o pasajero.
 - vi. Ante la necesidad de efectuar una revisión por palpación (cacheo), esta deben realizarla los oficiales de seguridad aeroportuaria, con el consentimiento de la persona o el pasajero.
- 3. Posea la habilidad de leer, hablar y escribir español lo suficientemente bien para:
 - i. Cumplir instrucciones escritas y orales, con el fin de desempeñar apropiadamente las labores de revisión en los puntos de inspección
 - ii. Leer la identificación de credenciales regulares (pasaportes o cédulas de identidad, entre otras), credenciales de acceso aeroportuario, boletos de avión, pases de abordaje y etiquetas de artículos que normalmente se encuentran durante el proceso de inspección
 - iii. Brindar direcciones, comprender preguntas de personas y pasajeros sometidos a la revisión y responder a ellas
 - iv. Escribir los reportes de incidentes

- sucedidos y las anotaciones en la bitácora o libro de registros o novedades
4. Haya completado satisfactoriamente el entrenamiento inicial y especializado requerido por el programa de seguridad del operador del aeropuerto aprobado por la DGAC.
 5. Tenga conocimiento básico del idioma inglés, tanto en forma oral como escrita (preferiblemente).
- b) El operador del aeropuerto y el personal dispuesto en el 17.61, se asegurarán de que el personal que prevén emplear para desempeñar tareas de operación de máquina de rayos X, durante la inspección de seguridad de equipaje de mano y facturado, obtenga una instrucción en aula mínima de 20 horas teóricas y tres meses de entrenamiento integrado al trabajo, antes de ser aceptado para desarrollar estas funciones.
- c) El operador del aeropuerto y el personal dispuesto en el 17.61, no podrán emplear a una persona para el puesto de operador de máquina de rayos de X de no ser que esta haya completado y aprobado satisfactoriamente el entrenamiento básico sobre el tema citado en el párrafo b) o un refrescamiento de ocho horas teóricas en aula cada doce meses calendario después de haber recibido el entrenamiento inicial. En el cumplimiento de este punto, el entrenamiento deben impartirlo instructores aceptados por la DGAC.
- d) Excepcionalmente, un operador del aeropuerto o el personal dispuesto en el 17.61, puede emplear a una persona que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento teórico, para llevar a cabo funciones de seguridad durante su entrenamiento integrado al trabajo, bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que esa persona no formule juicios independientes en el cumplimiento de sus funciones como operador de máquina de rayos X mientras no termine el entrenamiento establecido en el programa de seguridad del operador del aeropuerto.
 - e) El operador del aeropuerto debe mantener registros, completos y actualizados, de la información sobre el entrenamiento del personal de revisión, según lo dispuesto en los párrafos a), b), c) y d).
 - f) El operador del aeropuerto y la entidad dispuesta en el 17.61, deben establecer los procedimientos de verificación de antecedentes del personal empleado y de las empresas que hayan subcontratado y que realicen funciones relativas a la seguridad. Igualmente, debe mantener a disposición de la

DGAC los registros de estas verificaciones de antecedentes.

debida autorización o acreditación

17.73. TRANSPORTE DE ARMAS, ARTÍCULOS EXPLOSIVOS O INCENDIARIOS

a) A excepción de lo descrito en el párrafo b) de esta sección, ninguna persona puede llevar o transportar, como pertenencias accesibles, explosivos, sustancias incendiarias, armas peligrosas o mortales, objetos punzantes o cortantes de ningún tamaño, forma o material, ni objetos contundentes cuando:

1. Se inicia la inspección de la persona o de sus pertenencias antes de ingresar en un área esterilizada.
2. Se ingrese o esté en un área esterilizada.
3. Se encuentre a bordo de la cabina de pasajeros de una aeronave.

b) Las disposiciones de esta sección respecto a las armas de fuego no se aplican a:

1. Oficiales de la seguridad aeroportuaria que requieran portar armas de fuego mientras desarrollan sus funciones en los aeropuertos, siempre y cuando cuenten con la

2. Personal autorizado para llevar consigo armas, en cumplimiento del RAC 17.111.

3. Personal de autoridades competentes asignado a los aeropuertos, autorizado para llevar consigo un arma de reglamento en un área esterilizada, bajo un programa aprobado de seguridad aeroportuaria.

CAPÍTULO IV: MEDIDAS DE CONTINGENCIA

17.75. PLANES DE CONTINGENCIA

a) El operador del aeropuerto debe adoptar planes de contingencia en materia de seguridad de la aviación, que propendan a atender todo incidente o emergencia, para lo cual debe:

1. Establecerlos e implementarlos
2. Conducir revisiones y ejercicios de estos planes de contingencia, incluyendo al personal que tiene responsabilidades bajo esos planes.
3. Asegurarse de que las partes involucradas en los planes de contingencia

conocen sus responsabilidades, y que toda la información contenida en los planes es actual y fehaciente.

implementación de las medidas descritas en ella

17.77. DIRECTIVAS DE SEGURIDAD Y CIRCULARES DE INFORMACIÓN

- a) La DGAC puede emitir circulares de información para notificar al operador del aeropuerto situaciones que requieran atención de seguridad. Cuando la DGAC determine que se necesitan medidas adicionales de seguridad para responder a amenazas percibidas o específicas contra la aviación civil, emitirá *directivas de seguridad*, que serán medidas de acatamiento obligatorio.
- b) El operador del aeropuerto debe cumplir cada directiva de seguridad emitida al aeropuerto, en el tiempo prescrito en ella.
- c) El operador del aeropuerto que recibe una directiva de seguridad debe:
1. Comunicar a la DGAC el recibo de este documento, dentro del tiempo prescrito en la directiva de seguridad
 2. Especificar, dentro del tiempo prescrito en la directiva de seguridad, el mecanismo para la
- d) En caso de que el operador del aeropuerto no pueda implementar medidas en atención a una directiva de seguridad, debe enviar, dentro del tiempo prescrito en esta, un mecanismo alternativo para su aprobación por parte de la DGAC. La DGAC podrá aprobar o rechazar el mecanismo alternativo. El operador del aeropuerto debe implementar el mecanismo alternativo cuando este sea aprobado por la DGAC.
- e) El operador del aeropuerto debe enviar a la DGAC comentarios, argumentos e información para retroalimentar las directivas de seguridad. Con esta información, la DGAC puede enmendar una directiva de seguridad o una circular de información. No obstante, esta retroalimentación no modificará la fecha de vigencia de la directiva de seguridad.
- f) El operador del aeropuerto debe:
1. Restringir el acceso a las directivas de seguridad o a las circulares de información, o el uso de la información incluida en ellas, , solo a aquellas personas que operacionalmente requieren conocer las medidas o información que estas contengan.

2. Negarse a entregar, sin el consentimiento escrito de la DGAC, la información contenida en las directivas de seguridad o en las circulares de información, a aquellas personas distintas de las descritas en el f.1.

17.79. AVISOS PÚBLICOS

Cuando la DGAC lo considere necesario y posea la evidencia respectiva, el operador del aeropuerto colocará y mantendrá avisos de información en las áreas públicas, sobre aeropuertos extranjeros que no mantengan o apliquen medidas efectivas de seguridad. Esta información debe colocarse de la manera especificada en el programa de seguridad y durante el periodo definido por la DGAC.

17.81. MANEJO DE INCIDENTES Y AMENAZAS

a) El operador del aeropuerto establecerá, en coordinación con las autoridades competentes, y adoptará:

1. Procedimientos para evaluar amenazas de bombas, amenazas de sabotaje, apoderamiento ilícito, y otros actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, de conformidad con el *Plan de respuesta para la atención de emergencias aéreas*.
2. Mecanismos para responder efectivamente a los actos de

interferencia ilícita que se presenten en el aeropuerto o que puedan afectar la operación normal del aeropuerto

3. Medidas para salvaguardar a las aeronaves en tierra cuando exista sospechas justificadas de que puedan ser objeto de un acto de interferencia ilícita mientras estén en tierra.

4. Medidas de notificación sobre la llegada de aeronaves que se encuentren en vuelo y que sufran un acto de interferencia ilícita

5. Medidas y mecanismos de notificación al operador aéreo para inspeccionar aeronaves, en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos peligrosos, cuando existan sospechas justificadas de que las aeronaves puedan ser objeto de actos de interferencia ilícita

6. Medidas para investigar, y eliminar si es necesario, los objetos de los que se sospeche que puedan ser artefactos explosivos o que puedan representar algún riesgo en el aeropuerto

7. Medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta que puedan continuar su viaje.

b) Además, cuando reciba, directa o indirectamente, una amenaza como las descritas en el párrafo a), de inmediato debe:

1. Evaluar la amenaza según el programa de seguridad
2. Iniciar las acciones apropiadas descritas en el *Plan de respuesta para la atención de emergencias aéreas*, requerido en el RAC 139.
3. Notificar inmediatamente a la DGAC sobre actos sospechosos de interferencia ilícita contra la aviación civil, incluyendo amenazas de bomba a aeronaves o instalaciones aeroportuarias.

c) En aras de asegurarse de que las partes involucradas conocen sus responsabilidades y que todos los procedimientos son apropiados, actuales y fehacientes, debe revisar, al menos una vez cada 12 meses, los procedimientos descritos en los párrafos a) 1. y a) 2., incluyendo a todas las personas que posean responsabilidades según esos procedimientos.

**PARTE IV – SEGURIDAD DEL
OPERADOR AÉREO – EMPRESAS
DE SEGURIDAD –
CONCESIONARIOS**

**CAPITULO I
GENERALIDADES**

17.83. APLICABILIDAD

a) Esta parte establece los requerimientos de seguridad que rigen para el solicitante o titular de un Certificado Operador Aéreo (CO) o – y un Certificado Operativo (COA) en las siguientes modalidades:

1. Operador Aéreo, nacional y extranjero, en operaciones programadas y no programadas de pasajeros, carga y correo, en vuelos locales e internacionales.
2. Cada persona a bordo de una aeronave operada por un Operador Aéreo según el párrafo a).1) de esta sección.
3. Las operaciones con vuelos cargueros de Operadores nacionales o extranjeros.
4. Toda empresa privada que preste o provea servicios de seguridad a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias.

5. Todo Concesionario del Aeropuerto que dada su operación o ubicación, requiere establecer un Acuerdo de Uso de Área Exclusiva.

**CAPITULO II PROGRAMA DE
SEGURIDAD**

**17.85. ADOPCION E
IMPLEMENTACION**

El solicitante o titular de un CO o un COA deben adoptar y llevar a cabo un programa de seguridad que describa los procedimientos de revisión de pasajeros, inspección de equipajes, inspección de la (s) aeronave (s) así como la carga transportada.

**17.87. FORMA, CONTENIDO, Y
APLICACIÓN**

(Vease MAC 17.89. Programa Modelo de Seguridad para el Operador).

- d) Requisitos Generales. El Programa de Seguridad debe:
 1. Proporcionar la seguridad a las personas y propiedades por parte del Operador Aéreo contra actos de interferencia ilícita, actos criminales, transporte no autorizado de armas, explosivos, materiales incendiarios, a bordo de la aeronave.

2. Estar en forma escrita en idioma español, a máquina u otro medio electrónico, y firmado por el representante acreditado del Operador Aéreo, o empresa de seguridad, o concesionario, según corresponda.
 3. Ser redactado en forma sencilla para que facilite el uso y revisión del mismo.
 4. Tener fecha de aprobación inicial o aprobación de la última revisión de cada página o parte del Programa, incluyendo una página de registros de revisiones.
 5. Garantizar que el Programa y sus revisiones no contravengan ninguna norma de éste RAC.
 6. Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por la DGAC, orientadas a garantizar la Seguridad de la Aviación.
 7. Haber sido sometido a aprobación de la DGAC.
- e) Disponibilidad. El solicitante o titular de un CO o un COA debe:
1. Mantener por lo menos una copia completa del programa de seguridad aprobado en su oficina central;
 2. Mantener una copia completa del Programa de Seguridad aprobado en las oficinas en el aeropuerto en que presta servicios,
 3. Tener los documentos indicados en los párrafo 1) y / o 2) disponibles para su revisión, ante requerimiento de cualquier Inspector AVSEC.
 4. Restringir la distribución, disponibilidad o revelar cualquier información contenida en el programa de seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él. Cualquier solicitud de dicha información por parte de personas ajenas, debe ser referida a la DGAC;
 5. Llevar una lista o control maestro de todo Programa existente o sus partes.
 6. Garantizar que el Programa se revise y enmiende de modo que las instrucciones e información contenida en el mismo, se mantengan actualizadas. También debe garantizar que el personal o entidad responsable de que posea un Programa o una parte

- de este, reciban las revisiones aprobadas.
- f) Contenido. El Programa de Seguridad requerido en el 17.85, debe incluir los siguientes procedimientos y la descripción de:
1. Instalaciones y equipo a ser utilizado para ejecutar las funciones de inspección de personas y sus propiedades, según lo especificado en el 17.91.
 2. Instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del 17.93, en relación con la inspección del equipaje de bodega (facturado).
 3. Instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del 17.95, en relación con la aceptación e inspección de la carga aérea.
 4. Instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del 17.97, en relación con el uso de dispositivos para la detección de metales.
 5. Instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del 17.99, con relación al uso de los sistemas de rayos x.
 6. Instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del 17.103, con relación a la regulación, selección y reclutamiento del personal de inspección.
 7. Para ser utilizados en el cumplimiento de los requerimientos del 17.105, concernientes a las responsabilidades de los Coordinador de Seguridad del Operador Aéreo, Empresa de Seguridad, Concesionario. Los nombres de los Coordinadores y los mecanismos para contactarlos durante las 24 horas del día.
 8. Para cumplir con el 17.109 referentes al transporte de armas y Oficiales de Cumplimiento de la Ley que viajen armados.
 9. Para cumplir con el 17.111 referentes al transporte de pasajeros bajo control administrativo o judicial de Oficiales de Cumplimiento de la Ley armados.
 10. Instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del 17.115, en relación con la seguridad de las aeronaves e instalaciones.

11. Los acuerdos de uso de las áreas exclusivas que tenga con el Operador del Aeropuerto, así como las limitaciones y condiciones de acuerdo con el 17.117.
 12. Para cumplir con los requerimientos sobre la verificación de antecedentes.
 13. Para cumplir con los requerimientos del 17.121, referentes al sistema de identificación del personal del operador aéreo, empresas de seguridad, concesionario.
 14. Del Plan de Entrenamiento a ser utilizados para cumplir con los requerimientos del 17.123 y del 17.125.
 15. Los Planes de Contingencia de Seguridad de la Aviación según lo especificado en el 17.127.
 16. Para cumplir con los requerimientos del 17.129 referente a las amenazas de artefacto explosivo (bomba) y apoderamiento ilícito.
- g) Al Concesionario de áreas de uso exclusivo no le corresponden los contenidos del Programa de Seguridad en los párrafos (c) 2, 3, 4, 6, 9 y 10.
- h) A la empresa de seguridad no le corresponden los contenidos del Programa de Seguridad en los párrafos (c) 9 y 10.
- i) En el caso de Operadores Aéreos de carga no le corresponden los contenidos del Programa de Seguridad en los puntos (c) 2, 4, 9 y 10.

17.89. APROBACION Y ENMIENDAS

- e) Aprobación Inicial del Programa.
1. A no ser que la DGAC autorice un período de tiempo más corto, El solicitante o titular de un CO o un COA que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad, debe remitir el programa propuesto a la DGAC, por lo menos con 60 días previo su implementación o en forma conjunta con el proceso de certificación del operador aéreo.
 2. Dentro de los 30 días de haber sido recibido el programa de seguridad, la DGAC notificará por escrito al solicitante o titular de un CO o un COA la aprobación o las discrepancias encontradas al programa.
 3. El solicitante o titular de un CO o un COA debe

remitir a la DGAC en un plazo de 15 días el programa de seguridad corregido.

f) Enmiendas propuestas por el solicitante o titular de un CO o un COA.

1. El solicitante o titular de un CO o un COA que solicita la aprobación de una enmienda al programa de seguridad, debe tramitar en forma escrita su solicitud ante la DGAC y no la podrá implementar hasta tanto cuente con la aprobación de la DGAC.

2. La DGAC comunicará al solicitante o titular de un CO o un COA de forma escrita la aprobación o rechazo a la solicitud de enmienda.

g) Enmiendas Requeridas por la DGAC.

La DGAC puede enmendar un programa aprobado de seguridad de un solicitante o titular de un CO o un COA si lo considera necesario para la seguridad e interés público.

h) Enmiendas de Emergencia.

1. Si la DGAC determina que existe una emergencia que requiere de acción inmediata por afectar el interés público, notificará

en forma escrita al solicitante o titular de un CO o un COA para que implemente las enmiendas requeridas, en el plazo notificado.

2. Una vez transcurrida la emergencia la DGAC puede cancelar la enmienda emergente o el solicitante o titular de un CO o un COA podrá solicitarla.

CAPITULO III OPERACIONES

17.91. INSPECCION DE PERSONAS Y PROPIEDADES PERSONALES

El solicitante o titular de un CO o un COA, incluirá en el Programa de Seguridad:

a) Requisitos Generales. Los procedimientos para llevar a cabo un control de seguridad de pasajeros y equipaje mediante equipos descritos en su programa de seguridad aprobado, para prevenir o impedir el transporte a bordo de sus aeronaves, de cualquier explosivo, sustancia o bomba incendiaria, arma, por el pasajero, antes del ingreso al área estéril o el abordaje de la aeronave.

b) Presentación a la inspección. Antes de ingresar al área estéril toda persona será sometida, al igual que sus propiedades, de

conformidad a los procedimientos de control de acceso a estas áreas.

c) Negación al Transporte. El Operador Aéreo debe negar el transporte de:

1. Cualquier persona que se niegue a ser sometida a los controles de inspección.
2. Cualquier objeto o propiedad de la persona que esta impida someter a los controles de inspección.
3. Cualquier persona que parezca estar intoxicada o demuestre, por indicaciones físicas o de comportamiento, que se encuentra bajo la influencia de alcohol o drogas, de manera tal que pudiera poner en peligro la seguridad de la aeronave y sus ocupantes o su propia vida por efectos de cambio de presiones en vuelo.

d) Prohibiciones: Armas, Incendiarias o explosivas. Excepto lo previsto en el 17.109, 17.111, el Operador Aéreo no permitirá a ninguna persona ingresar a bordo de una aeronave armas peligrosas, materiales incendiarios o explosivos.

17.93. ACEPTACION E INSPECCIÓN DE EQUIPAJE DE BODEGA (FACTURADO)

a) Requisitos Generales. El solicitante o titular de un CO o un COA les es requerido a llevar a cabo un control de seguridad de pasajeros y equipaje mediante los procedimientos y equipos descritos en su programa de seguridad aprobado, para prevenir o impedir el transporte a bordo de sus aeronaves, de cualquier explosivo, sustancia o bomba incendiaria, arma, en equipaje de bodega (facturado).

b) Aceptación. El Operador Aéreo debe asegurarse que el equipaje de bodega (facturado) transportado en sus aeronaves será recibido, únicamente, por su personal autorizado.

c) Control. El Operador Aéreo deberá usar procedimientos para el control del equipaje de bodega (facturado) descritos en el Programa de Seguridad de manera que evite y prevenga:

1. El transporte no autorizado de explosivos o materiales incendiarios a bordo de las aeronaves.
2. Acceso por personas ajenas a los empleados del Operador Aéreo o personal debidamente autorizados.

d) Negación al transporte. El Operador Aéreo debe negar el

transporte del equipaje de bodega (facturado) o propiedad de cualquier pasajero que se haya negado a la revisión o inspección de su equipaje facturado descrita en esta sección.

e) Armas en equipaje de bodega (facturado). El Operador Aéreo debe negar el transporte o no permitir el transporte del equipaje de bodega (facturado) de un pasajero que porte:

1. Cualquier arma de fuego cargada.
2. Cualquier arma de fuego descargada, a menos que:
 - i. El pasajero declare anticipadamente su intención al Operador Aéreo y este considere apropiado su transporte por vía aérea.
 - ii. El arma esté siendo transportada en un estuche que el Operador Aéreo considere apropiado para el transporte del arma descargada, por vía aérea.
 - iii. Si el arma de fuego no es una escopeta, un rifle, u otra diseñada para ser disparada apoyándola en el hombro, aquella debe ser transportada en un estuche o equipaje de material duro cerrado con llave o cerradura de combinación; y el equipaje conteniendo

el arma será transportado dentro de un área que no sea el compartimiento de la cabina de tripulación, y que además sea inaccesible a los pasajeros.

3. Cualquier explosivo o material incendiario.

f) Armas de fuego cargadas. Para el propósito de esta sección, un arma de fuego cargada significa, un arma con municiones, o que tenga un cartucho o un detonador cargado, o pólvora en su cámara o cilindro, lista para su ignición.

g) El solicitante o titular de un CO o un COA, dispondrá de zonas de almacenamiento o bodegas seguras, donde pueda guardarse el equipaje extraviado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo conforme a la legislación vigente.

h) El solicitante o titular de un CO o un COA, adoptará medidas para asegurar que los envíos presentados como equipaje por servicios de mensajería para su transporte en aeronaves de pasajeros que realicen operaciones de aviación civil internacional se someten a controles de seguridad conforme a su Programa de Seguridad aprobado.

i) El solicitante o titular de un CO o un COA, asegurará que la transferencia del equipaje de bodega (facturado) a otra bodega se someta a controles de seguridad

adecuados a fin de impedir que se introduzcan artículos no autorizados a bordo de las aeronaves que realicen operaciones de aviación civil internacional.

j) El Operador Aéreo, adoptará las medidas para asegurar que el equipaje de bodega (facturado) de origen destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave que realiza operaciones de aviación civil internacional, sea:

1. Inspeccionado acorde con los procedimientos descritos en el Programa de Seguridad aprobado, o,
2. Inspeccionado por medio de equipo de rayos x, y
3. Realizado el cotejo entre el equipaje y pasajero a bordo de la aeronave.

k) El solicitante o titular de un CO o un COA, deberá informar y coordinar de inmediato con el Operador del Aeropuerto cuando conozca sobre la existencia o presencia de equipaje no identificado en su (s) aeronave (s) o en su (s) área (s) de operación (es).

17.95. ACEPTACION E INSPECCIÓN DE LA CARGA, CORREO Y OTROS ARTÍCULOS

a) Requerimientos generales. El Operador Aéreo:

1. No aceptará envíos de carga, encomiendas de mensajerías o por expreso, correo, el aprovisionamiento abordo, suministros y piezas de repuesto para su transporte, a menos que un agente acreditado responda de la seguridad de dichos envíos o que tales envíos se sometan a otros controles de seguridad

2. Deberá emplear procedimientos, instalaciones y equipos descritos en el Programa de Seguridad para prevenir y determinar el transporte no autorizado de explosivos o materiales incendiarios a bordo de aeronaves, en la carga, encomiendas de mensajerías o por expreso, correo, el aprovisionamiento abordo, suministros y piezas de repuesto que transporta.

b) Control. El Operador Aéreo deberá emplear procedimientos, instalaciones y equipos descritos en el Programa de Seguridad para controlar la carga, encomiendas de mensajerías o por expreso, correo, el aprovisionamiento abordo, suministros y piezas de repuesto, que son aceptados para ser transportado, con el fin de prevenir:

1. El transporte de explosivos o materiales incendiarios no autorizados.
 2. Acceso por personas ajenas a los empleados del Operador Aéreo o personal debidamente autorizados.
- c) Negación al transporte. El Operador Aéreo negará el transporte de la carga, encomiendas de mensajerías o por expreso, correo, el aprovisionamiento abordo, suministros y piezas de repuesto, cuyo agente regulado (agente conocido) no permita la revisión o inspección de la carga de acuerdo con el párrafo a) de esta sección.
- Programa de Seguridad aprobado por la DGAC.
- a) El equipo de rayos X aprobado por la DGAC, se podrá emplear siempre y cuando:
1. Los procedimientos establecidos aseguren que cada operador del sistema de rayos X esta provisto de un dosímetro individual (una película o dosímetro termo luminiscente). Cada dosímetro utilizado, debe ser evaluado por un instituto radiológico acreditado, cada treinta días, o según lo recomendado por el fabricante bajo aceptación de la DGAC. Los registros del horario de servicio de cada operador de rayos X y los resultados de las evaluaciones del dosímetro deben ser archivados por el solicitante o titular de un CO o un COA por un mínimo de un año; y
 2. Existan los requerimientos de imagen establecidos en el programa de seguridad aprobado por la DGAC; el mismo que requiere que el operador del equipo conduzca una prueba operacional de la maquina de rayos X mediante una cuña graduada de cables (stepwedge) toda vez que la enciende para su funcionamiento y de

17.97. USO DE EQUIPO DETECTOR DE METAL

El solicitante o titular de un CO o un COA, no podrá emplear equipo detector de metales a menos que este autorizado en su Programa de Seguridad aprobado por la DGAC. En caso de que el uso de estos equipos este debidamente autorizado deberán ser calibrados por el personal certificado por una entidad reguladora de normas y medidas, nacional o internacional, o por el fabricante y este debidamente aceptado por la DGAC.

17.99. USO DE SISTEMAS DE RAYOS X

El solicitante o titular de un CO o un COA, no podrán emplear sistemas de rayos x a menos que este autorizado en su

- acuerdo al párrafo c) de esta sección.
- b) El solicitante o titular de un CO o un COA, no debe utilizar un sistema de rayos X, a no ser que transcurridos los 12 meses, tiempo durante el cual se realizaron las pruebas de radiación, el sistema cumpla en su funcionamiento con los parámetros establecidos por el fabricante y aceptados por la DGAC.
- c) El solicitante o titular de un CO o un COA, no puede utilizar un sistema de rayos X en forma inmediata después de que el sistema fue inicialmente instalado, o después que haya sido trasladado de un lugar a otro, a no ser que se practique una prueba de radiación por un instituto radiológico acreditado y se realice el examen operativo con la cuña graduada de cables (stepwedge), demostrando que el sistema cumple con los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la DGAC.
- d) El solicitante o titular de un CO o un COA, no puede utilizar un sistema de rayos X que no esté de acuerdo con cualquier notificación de defecto u orden de modificación emitida para ese sistema por la autoridad competente en el tema, (sea el Ministerio de Salud, fabricante, entre otros), a no ser que solicitante o titular de un CO o un COA haya notificado a la DGAC que el defecto o falla no causa riesgo, daño significativo, ni daños genéticos a cualquier persona.
- e) El solicitante o titular de un CO o un COA, no puede utilizar un sistema de rayos X para inspección o verificación de artículos, equipajes, carga o correo, a no ser, que exista un letrero ubicado en un lugar visible del punto de inspección que advierta a los pasajeros que sus artículos serán inspeccionados por rayos X, y aconseje retirar del equipaje de mano o facturado, carga o correo, toda película científica o de alta velocidad antes de la inspección. Si un sistema de rayos X va a exponer cualquier artículo a más de un 1.000.000 mrg., los pasajeros o propietarios podrán solicitar que su equipo fotográfico y cajas de películas puedan ser inspeccionados manualmente a fin de evitar el daño de los mismos.
- f) El solicitante o titular de un CO o un COA, debe mantener al menos una copia del registro de los resultados de las pruebas de radiación en forma permanente (historial desde el momento en que fue adquirido el equipo), establecidos en los párrafos a) o b) de esta sección y debe tenerlos a disposición para inspección por la DGAC en la oficina principal de operaciones del solicitante o titular de un CO o un COA.

- g) El solicitante o titular de un CO o un COA deberá asegurarse que, toda persona que realiza las funciones de operador de máquina de rayos x, realice una rotación registrada después de cada 20 minutos de servicio en dicha función y no deberá reanudar la misma por lo menos después de transcurrida una hora.
- h) El tiempo máximo en el puesto de trabajo de un operador de máquina de rayos x o detectores de metales, no deberá exceder de 12 horas por día, incluyendo los periodos de descanso.

Nota.- Los límites mencionados en el inciso h) e i), se establecen con el fin de preservar la seguridad de la aviación civil y bajo ninguna circunstancia pretenden suplantar las disposiciones del Código de Trabajo.

17.101. RESERVADO

17.103. NORMATIVA PARA LA CONTRATACION DE PERSONAL PARA INSPECCIÓN.

- g) El solicitante o titular de un CO o un COA, no podrán seleccionar y emplear a una persona para realizar labores de inspección, a no ser que:
1. Haya concluido la Educación Básica Diversificada y que la persona esta calificada

para desarrollar las labores de su cargo;

6. Posea aptitudes básicas y habilidades físicas incluyendo percepción de colores, agudeza visual y auditiva, coordinación física y aptitudes motoras, aptitudes que deberán ser certificadas por un profesional médico, para cumplir con los siguientes parámetros:

- i. Los operadores de equipos de rayos X, deben ser capaces de distinguir en el monitor del equipo, los parámetros apropiados de visualización de los objetos especificados en el programa de seguridad descrito en el 17.85. Donde el sistema de rayos X muestre colores, el operador

- debe ser capaz de percibir cada color.
- ii. Los operadores que manejen cualquier equipo de rayos X con monitor en colores, deben ser capaces de distinguir cada color mostrado en la pantalla del monitor y explicar el significado de cada color;
- iii. Los operadores que manejan cualquier equipo de rayos X, deben ser capaces de escuchar y responder a la voz o alarmas audibles generadas por el equipo
- utilizado en los puntos de verificación de seguridad, durante un ambiente de actividad cotidiana.
- iv. El personal de seguridad, que cumple tareas de revisión manual, física u otras operaciones relacionadas con la inspección, deben ser capaces de realizar la revisión de forma eficiente y completa de los equipajes, contenedores, envases u otros objetos sujetos al proceso de inspección de seguridad; y

- v. El personal de seguridad que desarrolla una inspección mediante un detector manual de metales, deben poseer suficiente destreza y habilidad para realizar estos procedimientos en todas las partes del cuerpo de las personas, realizando una tarea profesional, con el consentimiento de la persona o pasajero.
- vi. Ante la necesidad de realizar una inspección por palpación (cacheo), debe ser realizada por los Oficiales de Seguridad Aeroportuaria, con el consentimiento de la persona o el pasajero.
7. Posea la habilidad de leer, hablar y escribir español lo suficientemente bien para:
- i. Llevar a cabo instrucciones escritas y orales, para un desempeño apropiado de las labores de inspección en los puestos de seguridad.
 - ii. Leer la identificación de credenciales regulares (pasaportes o cédulas de entidad entre otros) y credenciales de acceso aeroportuario, boletos

- de avión, pases de abordaje y etiquetas de artículos normalmente encontrados en el proceso de inspección;
- iii. Brindar direcciones, comprender y responder a preguntas de personas y pasajeros sometidos a la inspección;
- iv. Escribir los reportes de incidentes sucedidos, anotaciones en la bitácora o libro de registros o novedades.
8. Haya completado satisfactoriamente el entrenamiento inicial y especializado requerido por el programa de seguridad descrito en el 17.85 aprobado por la DGAC.
9. Conocimiento básico del idioma inglés en forma oral y escrita (preferiblemente).
- h) El solicitante o titular de un CO o un COA, se asegurará que, el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de operador de máquina de rayos X, para la inspección de seguridad de equipaje de mano y facturado, obtenga una instrucción en aula mínima de 20 horas teóricas y 3 meses de entrenamiento integrado al trabajo, antes de ser aceptado para desarrollar estas funciones.
- i) El solicitante o titular de un CO o un COA, no podrán emplear a una persona como operador de máquina de rayos de X a no ser que la misma, haya completado y aprobado satisfactoriamente el entrenamiento básico sobre el tema citado en el párrafo b) de esta sección o un refrescamiento de 8 horas teóricas en aula cada 12 meses calendario después de haber recibido el entrenamiento inicial. En el cumplimiento de este punto, el entrenamiento deberá ser impartido por Instructores aceptados por la DGAC.
- j) Excepcionalmente un solicitante o titular de un CO o un COA, pueden utilizar a una persona, que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento teórico, para llevar a cabo funciones de seguridad, durante su entrenamiento integrado al trabajo, bajo una supervisión

minuciosa, tomando en cuenta que dicha persona no formula juicios independientes en cumplimiento de sus funciones, como tampoco ingresa solo a un área esterilizada o a las aeronaves sujetas a inspección; mientras no termine con el entrenamiento establecido en el programa aprobado de seguridad del Operador del Aeropuerto.

- k) El solicitante o titular de un CO o un COA, deben mantener un registro de la información sobre entrenamiento del personal de inspección dispuestos en los párrafos a), b), c) y d) completos y actualizados.
- l) El solicitante o titular de un CO o un COA, debe establecer los procedimientos de verificación de antecedentes del personal empleado y de las empresas que haya subcontratado y que realice funciones relativas a la seguridad. Igualmente, deberá mantener los registros de estas verificaciones de antecedentes (**Ver MAC 17.55 (b) Verificación de Antecedentes**) a disposición de la DGAC y del Operador del Aeropuerto.

17.105. COORDINADOR DE SEGURIDAD

- a) Coordinador de Seguridad del solicitante o titular de un CO o un COA. El solicitante o titular de un CO o un COA, debe definir y establecer un Coordinador de Seguridad, quien será el contacto

primario para actividades y comunicaciones relacionadas a la seguridad entre la DGAC y el solicitante o titular de un CO o un COA. El solicitante o titular de un CO o un COA, lo cual debe estar definidas en el Programa de Seguridad descrito en el 17.85.

- b) Coordinador de Seguridad en Tierra. El solicitante o titular de un CO o un COA, debe definir y establecer un Coordinador de Seguridad en Tierra, quien será el responsable de implementar las medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el Programa de Seguridad descrito en el 17.85 que debe incluir y velar por:

1. La revisión de todas las actividades relacionadas con el cumplimiento y la efectividad de este RAC, el Programa de Seguridad y las Directivas de Seguridad vigentes.
2. Acciones correctivas inmediatas a aquellas actividades que no estén cumpliendo con lo definido en el punto 1 de este párrafo. En los casos en que dichas actividades estén siendo proveídas por el solicitante o titular de un CO o un COA, Operador de Aeropuerto o entidad pública, debe comunicar a la DGAC en forma inmediata.

- c) Coordinador de Seguridad en Vuelo. El Operador Aéreo debe designar al piloto al mando, como el Coordinador de Seguridad de Vuelo, en la aplicación de tareas específicas de acuerdo a lo requerido en el Programa Seguridad aprobado.

accesible, en concordancia con el desempeño de sus actividades, o de otra manera, debe asegurarla y entregarla descargada al Operador Aéreo, hasta el momento después del desembarque.

17.107. RESERVADO

17.109. TRANSPORTE DE ARMAS

(Ver MAC 17.109 Formulario para el Transporte de Armas a bordo de una aeronave)

- a) El Operador Aéreo no podrá permitir a cualquier persona portar consigo o de forma accesible entre los artículos de su propiedad, un arma oculta o al descubierto, para lo cual requiere una inspección de seguridad, a menos que:

1. La persona que transporte el arma sea un miembro de los Autoridades Competentes, nacionales o extranjeras, que está debidamente acreditado por la entidad que representa o el Estado para portar el arma, y que exista el consentimiento escrito por los Estados involucrados; debiendo la misma ser declarada ante el Operador Aéreo y descargada antes el abordaje; o
2. La persona portadora del arma deba tenerla

- b) El Operador Aéreo debe ser notificado sobre el vuelo en el cual la persona armada intenta transportar el arma, por lo menos una hora antes de la salida, o en casos de emergencia antes de abordar una aeronave. La persona armada debe identificarse ante el Operador Aéreo presentando sus credenciales, que incluyan una fotografía clara con su firma, además de la firma y el sello del oficial del Estado que autoriza sus servicios. Un uniforme, una insignia, una escarapela, o un distintivo similar no puede ser utilizado como único medio de identificación.

- c) El Operador Aéreo debe:

1. Asegurarse de que la persona armada, está familiarizada con los procedimientos de manejo de armas, antes de que dicha persona aborde una aeronave, haciendo constar esta información en un formulario específicamente diseñado para tal efecto y firmado por el involucrado, para descargo del operador aéreo.

2. Asegurarse de que la identidad de la persona armada sea de conocimiento de la Jefatura de Aeropuerto de la Seguridad Aeroportuaria, por cada empleado de Seguridad dependiente del Operador Aéreo o dependiente del Operador del Aeropuerto, que realiza tareas de control de seguridad para el abordaje a una aeronave.
 3. Notificar al piloto al mando y a otros miembros de la tripulación, que a bordo, existe una(s) persona(s) autorizada(s) para portar armas y su exacta ubicación dentro la aeronave.
- d) El Operador Aéreo no podrá servir una bebida alcohólica a una persona que tiene acceso a un arma, tampoco dicha persona podrá beber ninguna bebida alcohólica mientras esté a bordo de la aeronave.
- e) Los párrafos (a) (b) y (d) de esta Sección, no se aplican al transporte de armas pertenecientes a los oficiales del Cumplimiento de la Ley, si se cumple con las siguientes condiciones;
1. Que ningún arma esté cargada y todos los cerrojos de dichas armas

estén aseguradas en posición abierta; y

2. Que el Operador Aéreo sea notificado por el comandante de la unidad o por el oficial a cargo del transporte en el vuelo, antes de embarcar las armas descargadas en la aeronave.

17.111. TRANSPORTE DE PERSONAS BAJO CONTROL ADMINISTRATIVO O JUDICIAL DE OFICIALES DE CUMPLIMIENTO DE LA LEY ARMADOS

(Ver MAC 17.109 Formulario para el Transporte de Armas a bordo de una aeronave)

a) Esta sección aplica a:

1. Transporte de personas bajo control administrativo o judicial, escoltadas por personal del cumplimiento de la Ley armados.
2. Esta sección no aplica a la escolta de pasajeros no violentos bajo custodia de la Dirección General de Migración y Extranjería o su similar de otro Estado. Esta sección no aplica para personas que viajan en compañía de lo descrito en el punto 1) de este párrafo.

b) Para los propósitos de esta sección:

1. Persona bajo control administrativa o judicial de alto riesgo se refiere a aquella persona que es de alto riesgo de escape determinado por la entidad de Cumplimiento de la Ley y que este descontado un pena o que haya cometido un crimen violento.
 2. Persona bajo control administrativa o judicial de bajo riesgo se refiere a cualquier persona que no haya sido determinado como de alto riesgo por parte de la entidad de Cumplimiento de la Ley.
- c) El Operador Aéreo no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control administrativa o judicial por parte de Oficiales del Cumplimiento de la Ley armados, además de cumplir con el 17.109, a menos que cumpla con los siguientes requisitos:
1. La entidad encargada y responsable por el control del pasajero haya determinado si la persona es de alto o bajo riesgo.
 2. A no ser de que la DGAC lo autorice, no más de una persona escoltada de alto riesgo debe ser transportada en la aeronave.
- d) El Operador Aéreo no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control administrativo o judicial por parte de Oficiales del Cumplimiento de la Ley armados, a menos que:
1. Como mínimo un oficial de Cumplimiento de la Ley armado debe escoltar y controlar a la persona considerado de bajo riesgo para un vuelo itinerado de 4 horas. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por un Oficial de Cumplimiento de la Ley armado.
 2. Como mínimo dos Oficiales de Cumplimiento de la Ley armados deberán escoltar y controlar a la persona considerado de bajo riesgo para un vuelo itinerado de más 4 horas. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por dos Oficiales de Cumplimiento de la Ley armados.
 3. Pasajeros determinados de alto riesgo.
 - i. Para un pasajero considerado del alto riesgo deberá estar escoltado por al menos dos oficiales de

- Cumplimiento de la Ley armados. Ningún otro pasajero debe estar bajo el control de estos oficiales.
- e) La entidad de Cumplimiento de la Ley debe:
1. Notificar al Operador Aéreo con 24 horas de anticipación a la hora de salida itinerada del vuelo, o en caso contrario, lo antes posible, la siguiente información:
 - i. La identidad del pasajero a ser transportado bajo escolta.
 - ii. La condición de riesgo del pasajero a ser transportado bajo escolta.
 2. Presentarse en los mostradores del Operador Aéreo al menos con una hora de anticipación a la hora itinerada de salida del vuelo.
 3. Debe asegurarle al Operador Aéreo, antes de la salida del vuelo, que el pasajero a ser transportado bajo escolta ha sido inspeccionado y revisado y que no porta consigo, ni en sus pertenencias, ningún artículo que pueda emplear como un arma que se pueda considerar peligrosa o letal.
4. El pasajero a ser transportado bajo control deberá estar sentado entre los Oficiales de Cumplimiento de la Ley en forma aislada.
5. Los Oficiales de Cumplimiento de la Ley deberán acompañar al pasajero a ser transportado bajo escolta en todo momento y mantenerlo bajo control durante el tiempo en que se encuentre a bordo de la aeronave.
- f) El Operador Aéreo no transportará a ningún pasajero bajo escolta de Oficiales de Cumplimiento de la Ley armados, a menos que:
1. El pasajero sea abordado antes de que aborden los demás pasajeros y salir después que todos los pasajeros hayan desabordado.
 2. El pasajero este sentado en un lugar que no este cercano, próximo o directo a una sala de pasajeros o salida, y cuando sea posible, el Operador Aéreo debería asignar al (los) pasajeros bajo escolta armada, los últimos asientos posibles de la cabina de pasajeros.

- g) Los Oficiales de Cumplimiento de la Ley armados, que escoltan a un pasajero bajo control administrativa o judicial, así como el Operador Aéreo se aseguran de que el pasajero sea limitado al mínimo de movilidad de sus manos por medio de artículos o artefactos apropiados.
 - h) El Operador Aéreo que transporte a un pasajero bajo control administrativo o judicial, escoltado por Oficiales de Cumplimiento de la Ley armados, así como a los mismos oficiales, no podrá servirles:
 - 1. Comidas o bebidas en utensilios metálicos.
 - 2. Bebidas alcohólicas.
- b) Asegurarse de que el equipaje transportado en la aeronave ha sido inspeccionado por un agente de seguridad del solicitante o titular de un CO o un COA, u otro designado por el Operador del Aeropuerto y que verifique que el despacho de bienes personales o carga a bordo de la aeronave, haya sido entregado por un agente acreditado por el solicitante o titular de un CO o un COA, y no por particulares.
 - c) Asegurarse que la carga y el equipaje facturado permanezca custodiado y antes de ser transportado a bordo de la aeronave, sea manipulado de manera que se prohíba el contacto con personas ajenas o acceso no autorizado.

17.113. RESERVADO

17.115. SEGURIDAD DE LAS AERONAVES E INSTALACIONES

El solicitante o titular de un CO o un COA, debe llevar a cabo los procedimientos y utilizar los equipos e instalaciones descritos dentro del Programa de Seguridad aprobado, para desarrollar las siguientes funciones con respecto a cada operación de aeronave o con relación a sus instalaciones técnicas o comerciales:

- a) Prohibir el acceso de personas o artículos no autorizados a la aeronave o sus instalaciones.
- d) Llevar a cabo una inspección interna y externa de seguridad de la aeronave, antes que ésta entre en servicio de vuelo y después de que ha sido desocupada.
 - e) Impedir el transporte de carga, correo, paquetes de mensajería por expreso en vuelos de pasajeros, a menos que los artículos hayan sido entregados por medio de un agente regulado.
 - f) En los vuelos que sean objeto de una mayor amenaza, se asegura de que los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de la aeronave en las escalas de tránsito realizadas en los aeropuertos. Estos procedimientos deberán ser

incluidos en el Manual de Operaciones de Vuelo y/o en el Manual de Tripulante de Cabina y deben estar aceptados y aprobados por la DGAC.

- g) Asegurar que durante el vuelo se evite que personas no autorizadas ingresen la cabina de vuelo. Estos procedimientos deberán ser incluidos en el Manual de Operaciones de Vuelo y/o en el Manual de Tripulante de Cabina y deben estar aceptados y aprobados por la DGAC.
- h) El solicitante o titular de un CO o un COA, asegurará que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en la aeronave se sometan a controles de seguridad apropiados.
- i) Asegurar que durante el vuelo se puedan realizar cotejo de equipaje de mano y pasajero cuando existan sospechas de artefactos explosivos, así como la presencia de El Operador Aéreo establecerá los procedimientos de cotejo de equipajes en vuelo

17.117. ACUERDOS DE USO DE ÁREAS EXCLUSIVAS

- a) El solicitante o titular de un CO o un COA que posea un Acuerdo de Uso de Área Exclusiva según lo descrito en el 17.43 deberá cumplir con los términos del acuerdo.

- b) El solicitante o titular de un CO o un COA, deberá establecer en su Programa de Seguridad los límites, dimensiones y ubicación del área exclusiva acordada con el Operador del Aeropuerto.

- c) El solicitante o titular de un CO o un COA, deberá entregar a solicitud de la DGAC copia del Acuerdo de Uso de Área Exclusiva acordado con el Operador del Aeropuerto.

17.119. RESERVADO

17.121. SISTEMAS DE IDENTIFICACIÓN EN ÁREAS DE USO EXCLUSIVO APROBADAS.

Un solicitante o titular de un CO o un COA, debe establecer y aplicar un sistema de identificación del personal que labora o que requiera ingresar a las áreas de uso exclusivos bajo su control. Este sistema de credenciales únicamente permitirá la permanencia en el área de uso exclusivo. Este sistema deberá incluir:

- d) Contenidos del credencial.
 - 1. Número de credencial (serial y consecutivo).
 - 2. Fotografía.
 - 3. Nombre completo.
 - 4. Empleador.
 - 5. Número de identificación personal.
 - 6. Áreas autorizadas.

7. Fecha de vencimiento.
8. Firma del Responsable del solicitante o titular de un CO o un COA quien autorizo la emisión del credencial.
 - b. Ser distinto a cualquier otro medio de identificación del aeropuerto.
 - m) Ser de tamaño apropiado para que sea fácilmente observable.
 - n) El solicitante o titular de un CO o un COA debe incluir en el Programa de Seguridad, un procedimiento para asegurar la contabilidad apropiada de lo siguiente:
 - a. Cantidad de credenciales emitidos.
 - b. Devolución de credenciales vencidos.
 - c. Reporte de los credenciales perdidos o robados.
 - d. Asegurar el almacenamiento de credenciales aun no otorgados.
 - e. Asegurar que sólo se emita un credencial a la vez a una misma persona.
 - o) Sistema de vigencia y de reemisión de credenciales.
 - a. Los credenciales permanentes no podrán tener una vigencia mayor a los dos años. Al finalizar se realizará una nueva verificación de antecedentes y se emitirá un nuevo credencial.
 - b. El solicitante o titular de un CO o un COA realizará auditorias y verificaciones permanentes para conocer en todo momento el porcentaje de credenciales. En caso de los credenciales perdidos o extraviados alcance el 4% del total de credenciales emitidos, el solicitante o titular de un CO o un COA deberá programar una nueva emisión de todos los credenciales activos y retirar de circulación los credenciales vigentes.
 - p) Permisos temporales. El solicitante o titular de un CO o un COA de acuerdo con el Programa de Seguridad podrá emitir permisos a personas que requieran ingresar en forma temporal a las áreas o zonas de seguridad del aeropuerto. El permiso deberá:
 - a. Ser autorizado por un tiempo limite.
 - b. Ser distinto a cualquier otro medio de identificación del aeropuerto y mostrar

claramente la fecha de vencimiento.

- c. Cumplir con los requisitos establecidos en el 17.53 y 17.55 e.2 al 7.

17.123. ENTRENAMIENTO PARA COORDINADORES DE SEGURIDAD Y MIEMBROS DE TRIPULACION.

- a) El solicitante o titular de un CO o un COA, únicamente podrá designar como Coordinador de Seguridad al personal que haya completado satisfactoriamente el entrenamiento de seguridad de acuerdo a su programa de seguridad aprobado por la DGAC.
- b) El Operador Aéreo únicamente podrá designar como Coordinador de Seguridad en Vuelo a no ser que dicha persona haya completado satisfactoriamente el entrenamiento de seguridad requerido como lo especifica su programa de seguridad.
- c) El entrenamiento inicial descrito en los párrafos a) y b) deberá ser respaldado anualmente por entrenamiento recurrente como lo especifica el Programa de Seguridad.

17.125. ENTRENAMIENTO Y CONOCIMIENTO DEL PERSONAL CON TAREAS RELACIONADAS A LA SEGURIDAD.

- a) El solicitante o titular de un CO o un COA, únicamente podrá

designar personal para realizar labores de seguridad concernientes al Programa de Seguridad descrito en el 17.85. que cumplan con lo descrito en el entrenamiento requerido en el 17.7.

- b) El solicitante o titular de un CO o un COA deberá asegurarse que el personal designado para realizar labores en sus operaciones relacionadas a la seguridad cumplen de los requerimientos de este RAC, de las Circulares de Información y Directivas de Seguridad vigentes, el Programa de Seguridad del 17.85 y el Programa de Seguridad del Operador del Aeropuerto, en los casos que corresponda, para poder ejecutar dichas labores.

CAPITULO III AMENAZAS Y RESPUESTA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

17.127. PLANES DE CONTINGENCIA

El solicitante o titular de un CO o un COA, debe adoptar un plan de contingencias en materia de seguridad de la aviación, que propendan a atender todo incidente o emergencia, los cuales deben:

- a) Implementarlo a solicitud de la DGAC.
- b) Asegurarse que la información contenida en el Plan es actual y fehaciente y que las personas

apropiadas son notificadas de los cambios.

- c) Participar en los ejercicios de Planes de Contingencias auspiciados por el Operador del Aeropuerto según lo descrito en el Programa de Seguridad del Operador del Aeropuerto.

17.129. MANEJO DE INCIDENTES Y AMENAZAS.

- a) En vuelo. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad en vuelo de una aeronave, el Operador Aéreo debe notificar inmediatamente:
1. Ala dependencia de Control de Tránsito Aéreo respectiva.
 2. Al Operador del Aeropuerto.
 3. A los Coordinadores de Seguridad en Tierra y en Vuelo descritos en el 17.95.
 4. Asegurarse que el Coordinador de Seguridad en Vuelo informe a los miembros de la tripulación de la amenaza, evaluación y medidas a ser implementadas.
- b) Inspección. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad en vuelo de una aeronave, el Operador Aéreo debe intentar determinar la

presencia o existencia de cualquier explosivo o material incendiario, mediante lo siguiente:

1. En caso de que la aeronave este en tierra realizar la inspección de seguridad antes de inicie cualquier otro vuelo según lo establecido en el Programa de Seguridad y desembarcar inmediatamente a los pasajeros (ocupantes) e iniciar la inspección de la aeronave.
 2. En caso de que la aeronave este en vuelo realizar la inspección de seguridad antes de que aterrice según lo establecido en el Programa de Seguridad y notificar al piloto al mando de la información pertinente y disponible para que las medidas de emergencia sean adoptadas.
- c) Instalaciones. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad de una instalación, el solicitante o titular de un CO o un COA debe informar al Operador del Aeropuerto y a la DGAC.
- d) Notificación. Después de recibir o conocer cualquier amenaza de bomba en contra de una aeronave en vuelo o instalación, o sospecha o acto de apoderamiento ilícito, criminal o de violencia, o

sabotaje, el solicitante o titular de un CO o un COA debe remitir un informe escrito 24 horas posteriores al incidente al Operador del Aeropuerto y la DGAC.

17.131. DIRECTIVAS DE SEGURIDAD Y CIRCULARES DE INFORMACION.

- g) La DGAC puede emitir Circulares de Información para notificar al solicitante o titular de un CO o un COA, situaciones que requieran atención de seguridad. Cuando la DGAC determine que medidas adicionales de seguridad son necesarias para responder a amenazas percibidas o específicas contra la aviación civil, emitirá Directivas de Seguridad que serán medidas de acatamiento obligatorio.
- h) El solicitante o titular de un CO o un COA, deben cumplir con cada Directiva de Seguridad emitida al aeropuerto en el tiempo de aplicabilidad de la directiva.
- i) El solicitante o titular de un CO o un COA, que reciben una Directiva de Seguridad debe:
1. Comunicar sobre su recepción a la DGAC.
 2. Dentro del tiempo prescrito en la Directiva de Seguridad, el solicitante o titular de un CO o un COA, debe comunicar por vía escrita el mecanismo

para la implementación de las medidas descritas en la Directiva de Seguridad.

- j) En caso de que el solicitante o titular de un CO o un COA, no pueda implementar medidas para cumplir con una Directiva de Seguridad, debe enviar un mecanismo alternativo dentro del tiempo prescrito en la Directiva de Seguridad para su aprobación por parte de la DGAC. El solicitante o titular de un CO o un COA, debe implementar el mecanismo alternativo aprobado por la DGAC.
- k) El solicitante o titular de un CO o un COA, debe enviar a la DGAC comentarios, argumentos e información para retroalimentar las Directivas de Seguridad. La DGAC puede enmendar una Directiva de Seguridad o Circular de Información con la información recibida. No obstante lo antes indicado, dicha retroalimentación no afecta la fecha de entrada en vigor de la Directiva de Seguridad.
- l) El solicitante o titular de un CO o un COA, debe:
1. Darle acceso o uso de la información contenida en las Directivas de Seguridad o Circulares de Información a únicamente a aquellas personas que operacionalmente requieren conocer de las

medidas o información
contenida en las mismas.

2. Negar la distribución de la información contenida en las Directivas de Seguridad o Circulares de Información a aquellas personas distintas a las descritas en el f.1. anterior sin el autorización escrito de la DGAC.

PARTE V MEDIOS
ALTERNATIVOS DE
CUMPLIMIENTO (MAC) Y MEDIOS
EXPLICATIVOS Y DE
INTERPRETACION (MEI)

MEI 17.9(d)

- a) Los textos de orientación, para alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil mediante la aplicación de las normas y métodos recomendados de los capítulos que siguen, figuran en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita de la Organización de Aviación Civil Internacional (Doc 8973) y demás documentos vinculantes de la OACI, así como, aquellos RACS que contengan normas de seguridad.
- b) Los materiales didácticos completos sobre seguridad de la aviación destinados a ayudar a la DGAC a alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil internacional se incluyen en el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación de la OACI, que comprende una serie de conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (CMDN).

**MAC 17.31 COMITÉ DE
SEGURIDAD DEL AEROPUERTO.**

a) Deben crearse comités de seguridad de aeropuerto, en cada uno de ellos, para que:

1. Coordinen la aplicación de los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil;
2. Constituyan un foro para el debate de asuntos de seguridad de la aviación que afecten al aeropuerto y a sus usuarios; y
3. Constituyan un medio de comunicaciones entre la DGAC, el comité nacional de seguridad de la aviación civil y aquellos directamente involucrados en la aplicación de la seguridad de la aviación en los aeropuertos.

b) El comité de seguridad de aeropuerto debiera de estar constituido de la siguiente forma:

1. Deben formar parte del comité: el director del aeropuerto (similar o representante debidamente acreditado), funcionarios principales que representen en el aeropuerto a las dependencias de policía, servicios de seguridad, inmigración, aduanas, control de tránsito aéreo, sanidad, protección y control fitosanitario y fitosanitario, servicios de salvamento y extinción de incendios, control de estupefacientes y psicotrópicos y actividades conexas, Presidente del Comité de Operadores (sobre las medidas y procedimientos que pudieran afectarles), y el oficial

- encargado de la seguridad del aeropuerto;
2. Cuando fuera necesario, podrían formar parte del comité otras personas, comprendidos representantes del comité de facilitación del aeropuerto; y
 3. La DGAC nombrará a la persona que presidirá el comité, que a menudo será el representante principal de la autoridad responsable del aeropuerto, o el director del aeropuerto cuando estos cargos no los ocupe la misma persona.
- c) Entre las atribuciones del comité de seguridad de aeropuerto deberían incluirse las siguientes responsabilidades:
1. Coordinar la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil en el aeropuerto y reglamentación en materia de seguridad de la aviación;
 2. Supervisar y vigilar el programa de seguridad de aeropuerto, incluyendo las medidas especiales introducidas por la Operador del Aeropuerto, los Operadores Aéreos y los arrendatarios del aeropuerto;
 3. Utilizar como guía el programa nacional de seguridad de la aviación o este manual;
 4. Confeccionar y mantener una lista de los puntos vulnerables, incluyendo el equipo y las instalaciones y servicios esenciales, y revisar de vez en cuando la seguridad de dichos puntos;
 5. Asegurarse de que las medidas y procedimientos de seguridad básicos son adecuados para afrontar amenazas, están en constante revisión y prevén situaciones normales y contingencias para períodos de alarma y situaciones de emergencia;
 6. Organizar evaluaciones e inspecciones de seguridad a intervalos irregulares;
 7. Asegurarse de que se cumplen las recomendaciones para mejorar las medidas y procedimientos de seguridad;
 8. Informar a la autoridad de seguridad competente acerca del estado actual de las medidas y procedimientos de seguridad en vigor en el aeropuerto, y dar traslado a dicha autoridad de cualquier problema relacionado con la protección del aeropuerto y sus servicios que no pueda ser resuelto a nivel local;
 9. Tomar las disposiciones necesarias para la formación e instrucción del personal del aeropuerto y otros miembros del personal en materia de seguridad; y
 10. Asegurarse de que en los planes de ampliación de los aeropuertos

se incluyen las modificaciones que hayan de incorporarse a los sistemas y equipo de control de los aeropuertos.

d) Las disposiciones del Anexo 17 tienen por objeto permitir a los Estados que gocen de mayor flexibilidad en la composición de los comités de seguridad de aeropuerto. En algunos Estados, los Estados quizás estimen conveniente asignar las responsabilidades del funcionamiento del comité de seguridad de aeropuertos a miembros seleccionados del comité nacional de seguridad de la aviación civil, aun cuando quizás no estén en el aeropuerto. En estos casos, es importante que se adopten disposiciones para los Operadores Aéreos y que las asociaciones de empleados del aeropuerto participen en las actividades del comité de seguridad de aeropuerto así constituido, de forma que puedan tenerse en cuenta las opiniones de estas organizaciones cuando se decida acerca de medidas de seguridad.

d) Para mantener un elevado grado de flexibilidad y eficacia en las operaciones, algunos aeropuertos establecen un subcomité denominado comité operacional de seguridad que depende del -comité de seguridad del aeropuerto. La selección de los miembros que constituyen este subcomité debería ser flexible para poder solucionar los problemas que se presenten. En estas situaciones, será conveniente que haya un equipo para hacer frente a los incidentes que hagan peligrar la seguridad y en el que participen la autoridad de policía, la Operador del Aeropuerto, los Operadores Aéreos de líneas aéreas afectados y la

dependencia local de servicios de seguridad.

MAC 17.35. PROGRAMA MODELO OPERADOR DEL AEROPUERTO

1. OBJETIVO DEL PROGRAMA

Se ha concebido el programa de seguridad de aeropuerto para satisfacer los requisitos del Anexo 17 de la OACI.

El objetivo del programa de seguridad de aeropuerto es asegurarse de que se definen claramente las medidas de seguridad de la aviación y las responsabilidades correspondientes por parte de aquellos que han de aplicarlas. Deben aclararse e indicarse los detalles de todas las medidas que han de ser aplicadas en el aeropuerto para satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Se publicará un programa de seguridad de aeropuerto y se elaborará para cada aeropuerto de los Estados que estén implicados en la aviación civil internacional y para todos los aeropuertos nacionales en los cuales se realizan operaciones de una magnitud que constituiría un blanco atractivo para los delincuentes en un acto de interferencia ilícita. Debería preparar el programa el oficial de seguridad de aeropuerto, en consulta con todos los usuarios del aeropuerto, y debería ser aprobado, firmado y fechado por el administrador del aeropuerto.

El programa debería redactarse de conformidad con el formato indicado en

este apéndice y ser sometido a la aprobación de la autoridad pertinente en materia de seguridad. Será examinado y actualizado regularmente y, por lo menos, una vez cada 12 meses.

Se someterán a la aprobación de la autoridad pertinente en materia de seguridad, antes de que se incorporen, todas las enmiendas y variaciones propuestas del programa que no sean pequeñas modificaciones o cambios resultantes de una nueva legislación nacional.

Este programa debería tener una clasificación confidencial y reservada de conformidad con las directrices nacionales y su contenido y ser tramitado de conformidad con las directrices nacionales para seguridad de documentos.

2. FUENTES DE LA REGLAMENTACIÓN

Legislación nacional. Indíquense los detalles de la legislación nacional (leyes, decretos, -etc.) que dan autoridad al programa.

Programa nacional de seguridad de la aviación civil. Hágase referencia a los artículos correspondientes del programa nacional de seguridad de la aviación civil en los que se basa el programa de seguridad de aeropuerto, así como a las disposiciones pertinentes que rigen la elaboración de medidas y procedimientos.

Otra reglamentación o legislación. Indíquense los detalles de todo otro tipo de reglamento o legislación (p. ej., provincial, municipal) que proporcione

apoyo legal al programa de seguridad de aeropuerto. Hágase referencia a las partes pertinentes de la legislación penal nacional según sea necesario.

3. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Operador del Aeropuerto. Descríbanse la función y las tareas concretas del personal de Operador de Aeropuerto implicado en la aplicación del programa de seguridad de la aviación.

Sección de seguridad de aeropuerto. Indíquense las funciones y responsabilidades del oficial de seguridad de aeropuerto, la organización de la sección de seguridad de aeropuerto y las tareas de seguridad de la aviación que desempeña.

Autoridad de policía. Indíquense las tareas de los diversos organismos de la autoridad de policía (nacional, provincial, local, de aeropuerto, etc.). Deberían describirse claramente las responsabilidades de cada persona que intervenga en la seguridad de la aviación para evitar una interpretación falsa de la función y responsabilidades concretas de cada una de las autoridades en relación con la seguridad de la aviación.

Otros organismos del gobierno. Indíquense las funciones de otros organismos del gobierno (aduanas, inmigración, etc.) implicados en prestar apoyo al programa de seguridad de aeropuerto.

Operador Aéreo. Descríbase la función de las líneas aéreas (tanto nacionales como extranjeras) que realizan operaciones en

el aeropuerto y cualquier función o tarea de seguridad que se les haya asignado en apoyo del programa. Debería incluirse en un apéndice una lista de las personas responsables y sus sustitutos en cada línea aérea con todos los detalles pertinentes de la forma de ponerse en contacto con las mismas (es decir, números de teléfono, tanto de trabajo como de domicilio, dirección de la sede, etc.).

Arrendatarios del aeropuerto. Descríbase la responsabilidad de los arrendatarios, cuándo se requiere su cooperación y asistencia y la forma en que pueden contribuir a la seguridad de la aviación.

Autoridades municipales. Indíquense las tareas que se requerirán de cualesquiera autoridades municipales locales para prestar asistencia en la aplicación del programa de seguridad de aeropuerto.

Otras autoridades. Deberían mencionarse cualesquiera otras autoridades implicadas en este programa (correos, comunicaciones, extinción de incendios, salud, etc.). Descríbase la función que desempeñan y la asistencia que puede exigírseles que proporcionen.

Aviación general. Descríbase la forma por la que el programa de seguridad de aeropuerto influye en las operaciones de la aviación general en el aeropuerto.

4. COMITÉ DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

Atribuciones. Indíquense los requisitos del programa nacional pertinente para establecer un comité de seguridad de aeropuerto. Deben definirse claramente sus atribuciones. Descríbanse las tareas

del comité que deberían consistir principalmente en la aplicación de los requisitos del programa nacional de seguridad mediante la adopción de procedimientos y medidas destinados a proteger eficazmente al aeropuerto contra actos de interferencia ilícita. El Comité debería reunirse periódicamente, en pleno o parcialmente como grupo operacional más pequeño, de preferencia a intervalos específicamente establecidos. Debería levantarse actas de cada reunión que, una vez aprobadas por los miembros que se distribuirán a las autoridades interesadas.

Composición de los miembros. Prepárese una lista de los miembros del comité de seguridad de aeropuerto, en la que deben incluirse todos los organismos participantes en la explotación del aeropuerto que contribuyen al establecimiento y la aplicación de medidas de seguridad, comprendidos los miembros y otras personas designadas por los miembros. Debe incluirse una lista completa de los nombres, cargos, así como cualquier otro dato apropiado, de todos los miembros del comité de seguridad de aeropuerto. El administrador del aeropuerto desempeñará normalmente la función de presidente del comité, prestando el oficial de seguridad de aeropuerto el asesoramiento especializado en seguridad, según corresponda.

5. COMUNICACIONES

En esta sección debe describirse la forma por la que la autoridad competente en materia de seguridad y la sección de políticas y reglamentación de seguridad de la aviación civil, comunican los requisitos del programa nacional de

seguridad de la aviación civil a la industria aeronáutica de los Estados.

Debe hacerse referencia a los procedimientos de consulta ya la distribución de los informes que sean resultado de inspecciones, auditorías, estudios, pruebas e investigaciones en materia de seguridad que realice la sección de políticas y reglamentación de seguridad de la aviación civil. Deberían también describirse las instrucciones y orientaciones sobre la clasificación correcta y procedimientos de tramitación de información secreta y confidencial que figure en tales informes.

Deberían también indicarse los detalles de la política sobre comunicaciones a otros Estados, ala OACI ya la prensa y medios de comunicaciones, respecto a la seguridad de la aviación.

6. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO

Generalidades. En esta parte debería incluirse el nombre, su ubicación por referencia a la ciudad más cercana, y dirección oficial del aeropuerto, su índole, nombre del propietario del aeropuerto, número de teléfono y código de identificación.

Parte pública, parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas. Deberían definirse claramente las diversas zonas de la parte aeronáutica y de la parte pública y los sectores del aeropuerto seguidos de una breve descripción. La parte aeronáutica del aeropuerto debería marcarse claramente y deberían indicarse todas las zonas de seguridad restringidas junto con todos los puestos de control de acceso. Un mapa preciso ya escala del

lugar y del plano del aeropuerto serían probablemente el método mejor para lograrlo y deberían adjuntarse como apéndice.

Horas de funcionamiento. Indíquense los detalles de las horas de funcionamiento del aeropuerto, las horas de funcionamiento de la torre de control de tránsito aéreo y las instalaciones de comunicaciones sobre el terreno. Indíquense los detalles en caso de que el control de acceso para seguridad ya zonas de seguridad restringidas y respecto a la seguridad interna de tales áreas se realice las 24 horas del día. Deberían también incluirse los procedimientos relativos a la seguridad fuera de las horas normales de operaciones.

Operaciones y organizaciones del aeropuerto.

Prepárese una lista y añádase una breve descripción de las actividades que desempeñan todas las organizaciones del aeropuerto y otras entidades que realizan operaciones dentro o desde el aeropuerto.

Por ejemplo:

Servicios de explotación del aeropuerto. Han de incluirse la administración, mantenimiento, comunicaciones, servicios de extinción de incendios o cualesquiera otros servicios operacionales.

Servicios de tránsito aéreo. Han de incluirse la torre, el edificio terminal, los servicios centrales y los servicios de vuelo.

Operador Aéreo. Prepárese una lista de todos los Operadores Aéreos que utilizan

el aeropuerto y los destinos a que prestan servicio. Han de incluirse los detalles del promedio de movimientos diarios de pasajeros y de volumen de carga aérea total, respecto a todos los Operadores Aéreos durante la temporada alta y la temporada baja.

Aviación general. Prepárese una lista de todas las empresas de la aviación general que realizan operaciones hacia y desde el aeropuerto. Han de indicarse los detalles del volumen de tránsito de la aviación general y todos los controles de seguridad impuestos en determinados lugares, la responsabilidad de las instalaciones de la aviación general y el acceso a la rampa comercial ya las zonas de la plataforma.

Organizaciones y negocios privados. Indíquense los detalles de todos los arrendatarios del aeropuerto, tiendas, empresas de manipulación de la carga, empresas de avituallamiento, oficinas turísticas, empresas privadas de seguridad o cualesquiera otras empresas privadas que realizan operaciones en el aeropuerto con los particulares de los administradores y de sus números de teléfono. Debería indicarse su ubicación en el aeropuerto y en los locales de la terminal sobre mapas que deberían adjuntarse como apéndices.

Organizaciones militares o paramilitares. Menciónense los puntos para establecer comunicaciones con las dependencias militares o paramilitares que realicen operaciones en el aeropuerto. Deberían incluirse los detalles de memorandos de entendimiento.

7. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO

En esta sección deberían indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados en el aeropuerto en apoyo del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Deberían adaptarse los encabezamientos y el esquema modelo de contenido para que correspondan a las condiciones locales vigentes.

Seguridad de aeropuerto

Medidas de control de acceso. Descríbanse el control de los métodos de acceso aplicados a la parte aeronáutica ya las zonas de seguridad restringidas, incluidos los detalles del sistema de pases o permisos en lo referente a personas y vehículos y los procedimientos de inspección y registro que se realizan.

Descríbase el ámbito de las verificaciones de antecedentes realizadas para los que solicitan la expedición de cualquier clase de pases. Descríbase la forma en la que se realizan las patrullas en la parte pública, en la parte aeronáutica y en las zonas de seguridad restringidas, incluidas todas las patrullas fuera del aeropuerto para impedir posibles ataques a distancia y desde emplazamientos para lanzamiento de misiles.

Medios materiales; de seguridad. Descríbanse los medios materiales de seguridad relacionados con cercas, iluminación, sistemas de detección de intrusos, televisión en circuito cerrado, etc., que se aplican a la seguridad de toda la parte aeronáutica y de las zonas de seguridad restringida, a las aeronaves estacionadas y plataformas, a las zonas públicas del edificio terminal ya los

miradores de observación y estacionamiento de automóviles, a las instalaciones de aprovisionamiento en vuelo, a las zonas de carga aérea, a las zonas de mantenimiento de aeronave ya las instalaciones esenciales de aeropuerto.

Instalaciones para los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación.

Describanse los medios materiales de seguridad utilizados para proteger las instalaciones de los servicios de tránsito aéreo, las comunicaciones y las ayudas para la navegación, junto con una evaluación de su vulnerabilidad a interferencias, mencionándose la importancia relativa de cada una de las instalaciones en relación con la seguridad de la navegación aérea.

Aviación general. Describanse las medidas de seguridad aplicadas a la aviación general y cualesquiera otros procedimientos especiales aplicados a la tripulación o a los pasajeros de la aviación general que realicen operaciones hacia y desde el aeropuerto. Proporcionense los detalles acerca del promedio de movimientos diarios con variaciones según la temporada y el número de aeronaves que permanentemente están estacionadas en el aeropuerto.

Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano

Autoridad. Describase la fuente de la que dimana la autoridad jurídica para las medidas de seguridad y cualesquiera leyes locales. Indíquense los detalles de los procedimientos que han de seguirse si

alguna persona rechaza ser sometida a medidas de seguridad, o ala que se le deniega el embarque por cualquier motivo. Indíquense en un apéndice las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado que están exentos de la inspección o del registro.

Presentación y facturación. Describanse los procedimientos de presentación y facturación y su emplazamiento así como cualesquiera medidas especiales o instalaciones para grupos de pasajeros o para pasajeros de elevado riesgo, procedimientos para la protección de los billetes, pases de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos. Indíquese claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manipulación de la carga, de conformidad con las disposiciones del programa nacional de seguridad.

Documentos de viaje. Describase dónde, cuándo y cómo se verifican los documentos de identidad de pasajeros y de viaje, incluidos los pasajeros de origen, los pasajeros en trasbordo y los pasajeros en tránsito.

Procedimientos de inspección. Describanse los procedimientos y medidas para la inspección, incluidas las proporciones mínimas de registro manual, de ser aplicable, identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas, medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos, normas por alcanzar, procedimientos para personas con necesidades especiales, arreglos de inspección privada y medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos.

Equipo. Prepárese una lista del equipo disponible en cada puesto de registro y las pruebas ordinarias requeridas, así como los procedimientos de mantenimiento requeridos para asegurar que se mantienen en servicio y satisfacen las normas requeridas antes de ser utilizados. Indíquense los detalles de los procedimientos por seguir cuando falla el equipo, o cuando, por cualquier otro motivo, está fuera de servicio.

Personal de seguridad. Descríbanse los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además indíquese la instrucción requerida (inicial, en el puesto de trabajo y de repaso) y qué registros se conservan de esa instrucción.

Segregación y control. Indíquese si se separan las personas inspeccionadas de las no inspeccionadas en el edificio terminal después del puesto de inspección. Si no se logra esta separación, descríbanse los procedimientos suplementarios tales como una inspección secundaria en la zona de embarque.

Descríbanse los procedimientos realizados para asegurar el control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de la plataforma o son transportados por vehículos alas aeronaves.

Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo. Indíquese si las medidas de seguridad se aplican a todo el personal del aeropuerto, tripulaciones de vuelo, policía y personal de otros organismos gubernamentales. Explíquense los procedimientos por adoptar y manifiéstense claramente las

medidas particulares para evitar una falsa interpretación y asegurar una aplicación uniforme de las medidas de seguridad.

Valija diplomática y mensajerías del gobierno. Indíquense los procedimientos por aplicar a las valijas diplomáticas y mensajerías del gobierno. Explíquese si las valijas diplomáticas pueden ser inspeccionadas y, de ser así, indíquese el procedimiento. Manifiéstense los procedimientos para el correo diplomático en valijas oficiales y la correspondencia, de las embajadas que no se incluya en la valija diplomática.

Facilidades para dignatarios. Descríbase el emplazamiento de las facilidades para dignatarios y los procedimientos para procesamiento de dignatarios. Indíquese claramente la existencia de cualesquiera arreglos previos para el despacho privado de pasajeros que sean dignatarios o semiprivados y las medidas para limitar las excepciones respecto a las vías de inspección normales de los pasajeros reduciéndolas a un mínimo.

Pasajeros de categoría especial. Descríbanse los procedimientos por seguir para pasajeros diplomáticos y para pasajeros posiblemente perturbadores, por ejemplo personas en custodia, presos peligrosos, deportados, personas que sufren de enfermedades mentales, etc. Indíquense claramente las diversas tareas de los organismos implicados. Hágase referencia concreta a la notificación de los Operadores Aéreos y al piloto al mando pertinente.

Aviación general. Menciónense las medidas concretas para controles de seguridad respecto a los pasajeros de

aeronaves ya la tripulación de la aviación general, en particular durante situaciones de elevada amenaza.

Seguridad del equipaje de bodega

Autoridad. Descríbase en un apéndice la fuente en que se basa la autoridad jurídica para adoptar medidas de inspección y los procedimientos por seguir si una persona rechaza que su equipaje de bodega esté sometido a medidas de inspección. Prepárese una lista de las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado cuyo equipaje de bodega está exento de la inspección o registro.

Presentación y facturación. Descríbanse el proceso de presentación y facturación respecto al equipaje de bodega y el lugar en el que se realiza y cualesquiera arreglos especiales, medidas o instalaciones para viajes en grupo o de pasajeros de elevado riesgo que sean distintos de los procedimientos normales.

Indíquense los detalles de la interrogación de cualesquiera pasajeros. Indíquense claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manipulación de la carga de conformidad con las disposiciones del programa nacional de seguridad.

Presentación y facturación fuera del aeropuerto. Si se autoriza la presentación y facturación fuera del aeropuerto o ala entrada del aeropuerto, descríbanse las medidas de protección contra actos de interferencia ilícita hasta que el equipaje se carga en la aeronave.

Procedimientos de inspección. Descríbanse los procedimientos y

medidas de inspección, incluida la proporción mínima de registro manual, de ser aplicable, y la identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas, medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos, normas por alcanzar y medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos.

Equipo. Prepárese una lista del equipo disponible en cada puesto de registro y los procedimientos ordinarios requeridos para prueba y mantenimiento, a fin de asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado. Indíquense los detalles de los procedimientos por seguir cuando falla el equipo o, por cualquier motivo, está fuera de servicio.

Personal de seguridad. Descríbanse los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además, indíquese la instrucción requerida (inicial, en el puesto de trabajo y de repaso) y qué registros se conservan de esa instrucción.

Cotejo de los pasajeros y del equipaje de bodega. Descríbanse los procedimientos para asegurarse que solamente se carga en la aeronave el equipaje de bodega que pertenece a los pasajeros del vuelo pertinente que realmente han embarcado en la aeronave y que el equipaje de bodega se ha sometido a los controles necesarios de seguridad y está autorizada su carga en ese vuelo. Hágase una referencia concreta a las diversas categorías de pasajeros (de origen, de transferencia en la línea aérea y entre líneas aéreas, de pasajeros en tránsito que desembarcan). Debería mencionarse el

uso de la automatización, describiendo el principio del sistema y lo que se logra con el mismo.

Procedimientos para el personal del aeropuerto y la tripulación de vuelo. Indíquese si las medidas de seguridad se aplicarán a todos los miembros de la tripulación de vuelo. Explíquense los procedimientos por adoptar e indíquense claramente las medidas particulares para evitar una interpretación errónea y asegurar la aplicación uniforme de las medidas de seguridad.

Equipaje no acompañado. Descríbanse los procedimientos respecto al equipaje que se ha separado de su propietario durante una interrupción del sistema de manipulación del equipaje, por referencia a los controles adicionales de seguridad a los que está sometido el equipaje antes de ser cargado a una aeronave.

Zona de recogida de equipaje. Descríbanse las medidas aplicadas al equipaje de bodega que no haya sido reclamado por un pasajero, incluyendo los detalles de la inspección o registro y el almacenamiento en condiciones de seguridad. Descríbanse también las medidas para impedir que los pasajeros retiren artículos prohibidos escondidos en el equipaje de bodega y en la zona de recogida de equipajes que pudieran subsiguientemente ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita en la terminal del aeropuerto de llegada.

Seguridad de la carga aérea

La expresión "carga aérea" en el contexto de la seguridad de la aviación incluye, las mercancías normales, las expediciones,

los trasbordos, los artículos de mensajerías no acompañados, el correo, el correo diplomático, los repuestos y provisiones de la compañía y el equipaje no acompañado que se expida como carga en una aeronave de transporte de pasajeros.

Autoridad. Descríbase la fuente de la que depende la autoridad jurídica para adoptar medidas de seguridad y cuál es el organismo responsable del cumplimiento.

Procedimientos de seguridad. Descríbanse los procedimientos seguidos por referencia a agentes acreditados, expedidores conocidos, carga conocida y no conocida, carga de trasbordo, la función del Operador Aéreo, verificaciones aleatorias, registros documentales, control de acceso, almacenamiento y transporte en condiciones de seguridad.

Equipo. Prepárese una lista del equipo disponible para realizar la inspección de la carga aérea y las pruebas ordinarias requeridas, así como los procedimientos de mantenimiento impuestos para asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado.

Indíquense los detalles de los procedimientos por seguir cuando el equipo falla o, por cualquier otro motivo, está fuera de servicio.

Seguridad de las provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronave

Autoridad. Descríbase la fuente en la que se basa la autoridad jurídica para las medidas de seguridad y cuál es el

organismo responsable de su cumplimiento.

Procedimientos de seguridad. Describáse los procedimientos seguidos y las responsabilidades por referencia a provisiones conocidas y desconocidas, medios materiales de seguridad, medidas de control de acceso, almacenes de aduanas, sellos para mercancías que han sido sometidas a intromisión, búsqueda y sello de vehículos, carretillas para aprovisionamiento y contenedores, cargas múltiples, operaciones de aprovisionamiento en la parte aeronáutica, recibo y convalidación de envíos hacia las zonas de seguridad restringida, medidas de seguridad de los Operadores Aéreos.

Control de armas de fuego y de otras armas

Legislación y reglamentación. Deben indicar la legislación y los reglamentos nacionales relativos a la tenencia de armas de fuego, o de otro tipo, a bordo de las aeronaves o en la zona de salida para embarque en la aeronave o a la llegada en el aeropuerto o transportadas por personas en la zona de jurisdicción del aeropuerto. Podrían adjuntarse como apéndices las disposiciones pertinentes de las leyes o decretos apropiados.

Transporte de armas de fuego. Describáse el procedimiento para la manipulación y el transporte de armas de fuego, en cumplimiento de las disposiciones del programa nacional de seguridad, en el equipaje de bodega, o como carga. Describáse la función del Operador Aéreo y de la tripulación. Menciónense cualesquiera arreglos especiales por

aplicar en las zonas de facturación y de recogida del equipaje.

Tenencia de armas de fuego. Describáse la política nacional respecto a la tenencia autorizada de armas de fuego en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política. Explíquense las tareas de los organismos implicados y las de los Operadores Aéreos. Indíquese claramente la autoridad para tenencia de armas concedida al personal de seguridad en vuelo, escoltas de presos, deportados o escoltas de dignatarios. Describáse los procedimientos pertinentes, incluida la notificación al Operador Aéreo de la aeronave y al piloto al mando.

Seguridad de la aeronave

La responsabilidad básica para la seguridad de la aeronave incumbe al Operador Aéreo, en cuyos planes debería tenerse en cuenta el programa de seguridad del aeropuerto de forma que puedan coordinarse las medidas de seguridad.

Control de acceso a la aeronave. Describáse las medidas de protección de la aeronave en tierra por referencia a las obligaciones de la tripulación de la aeronave y al personal de mantenimiento que presta servicios a la aeronave para identificar a las personas que se acercan o embarcan a la aeronave y para comprobar que las aeronaves que no están en servicio o son objeto de mantenimiento tengan todos los puntos de acceso asegurados y retiradas las escalerillas de acceso o las pasarelas de embarque de los pasajeros.

Patrullas de seguridad. Describáse las patrullas de seguridad que se realizan en la parte aeronáutica, con los detalles de las comunicaciones que se proporcionan para control de seguridad y para control de tránsito aéreo local y el equipo de seguridad transportado.

Precauciones previas al vuelo. Describáse las precauciones previas al vuelo que se adoptan regularmente durante situaciones de gran amenaza o a solicitud. Indíquense claramente los organismos implicados y sus respectivas tareas.

Notificación de amenazas. Describáse los procedimientos para reaccionar cuando se tiene información indicando que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quién es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Defínase las responsabilidades en cuanto a informar a la autoridad competente en materia de seguridad si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.

Vuelos bajo creciente amenaza. Describáse los procedimientos por aplicar para determinados vuelos sometidos a creciente amenaza, incluidas las zonas aisladas de estacionamiento, la guarda particular de aeronaves, la escolta a las aeronaves en rodaje y la inspección de las trayectorias de aproximación y de despegue de los vuelos. Inclúyase un plano de los lugares de estacionamiento.

Registro de aeronave. Describáse los procedimientos para la inspección y registro de aeronaves tanto en

operaciones ordinarias como cuando una aeronave pueda ser objeto de gran amenaza. Determine cuáles son los organismos que serán responsables de realizar el registro, la necesidad de listas de verificación para evitar duplicación de esfuerzos, la buena iluminación y el personal bien entrenado con la ayuda de la tripulación de vuelo o el personal auxiliar técnico de la aeronave. Indíquense las medidas por adoptaran si se descubren artefactos explosivos sospechosos y quien asume la responsabilidad de adoptar la decisión de trasladar o evacuar la aeronave y la de continuar las operaciones del aeropuerto.

Equipo de seguridad y especificaciones

Operaciones y mantenimiento. Describáse la asignación de responsabilidades y los organismos que asumen la responsabilidad de la adquisición, instalación, funcionamiento y mantenimiento del equipo de seguridad. Prepárese una lista de todo el equipo de seguridad en el aeropuerto utilizado en apoyo de la seguridad de la aviación civil incluido el número, emplazamiento, mantenimiento y calibración, responsabilidades. Inclúyase el equipo de rayos X, el equipo de detección de explosivos, los detectores de metales manuales y de pórtico, las cámaras de simulación, los perros para detección de explosivos y el equipo para eliminación de explosivos. Adjúntese un plano como apéndice indicando la distribución del equipo en el aeropuerto.

8. RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Plan de contingencia de aeropuerto. El plan de contingencia de aeropuerto debería estar en consonancia con el programa de seguridad del aeropuerto. Las directrices sobre la estructura y el contenido del plan deberían obtenerse de la autoridad competente en materia de seguridad y de la sección de políticas y reglamentación sobre seguridad de la aviación civil. En el plan debería incluirse la información relativa a las responsabilidades para el mando, procedimientos de control y comunicaciones, procedimientos de negociación de rehenes, lugares designados para estacionamiento de aeronaves, acceso y control de emplazamientos en los que han ocurrido incidentes, equipo de comunicaciones, directrices sobre el modo de atender a los medios de prensa, de comunicaciones y al público. Debería adjuntarse como apéndice al programa de seguridad de aeropuerto un ejemplar del plan de contingencia del aeropuerto.

9. INSTRUCCIÓN SOBRE SEGURIDAD

Descríbase el programa de capacitación en seguridad de la aviación impartido al personal de seguridad en el aeropuerto ya todas las demás personas que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación, incluyendo las de gestión, aeropuerto, Operadores Aéreos y personal de seguridad de los agentes acreditados de carga, policía, militares, aduanas y personal de inmigración, miembros de las tripulaciones de aeronaves y demás personal de aeropuerto. Descríbase también cualquier otra clase de instrucción, incluidos los ejercicios del

plan de contingencia y los ejercicios que impliquen una reacción ante un acto de interferencia ilícita, concebidas para someter a prueba la condición de preparación.

10. APÉNDICES

- A. Organigramas que se refieran a la estructura de organización de la Operador del Aeropuerto y de la gestión de la seguridad.
- B. Mapa a escala del aeropuerto y de las zonas periféricas.
- C. Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública y las zonas de seguridad restringidas así como los puntos de control de acceso.
- D. Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación del equipo de seguridad.
- E. Información para ponerse en contacto con los Operadores Aéreos.
- F. Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeropuerto.
- G. Lista de las personas exentas de las medidas de inspección o registro.
- H. Legislación y reglamentación nacionales relativas a la tenencia de armas y de armas de fuego.
- I. Plan de contingencia de aeropuerto-

MAC 17.53 (d) SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS

Es recomendable que el sistema comprenda lo siguiente:

1. Sistema integrado de CCTV debería utilizar equipos de vigilancia en colores.
2. Contar con un número suficiente de cámaras de vigilancia por lo menos acorde al número de áreas o zonas de seguridad restringida y accesos del aeropuerto.
3. Ser capaz de grabar y reproducir cualquier segmento de tiempo de cualquiera de las áreas vigiladas.
4. Personal operador de los controles del CCTV será el idóneo, suficiente y entrenado en el equipo CCTV.
5. Personal operador del equipo del CCTV no podrá permanecer por más de una hora realizando el control de las pantallas, pudiendo realizar rotaciones registradas en otros puestos de seguridad aeroportuaria que no impliquen

limitaciones, como el caso de los operadores de máquinas de rayos X.

MAC 17.55 (b) VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

a) Debería realizarse una verificación de antecedentes para confirmar la identidad de una persona y su experiencia previa, incluidos sus antecedentes criminales de ser apropiado, como parte de la evaluación de personas idóneas para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida. Debería actualizarse la verificación de antecedentes regularmente para garantizar que esas personas reúnen todavía los criterios requeridos. Deben adoptarse precauciones estrictas para evitar la expedición de permisos a personal que no necesite o que raramente necesite entrar en las zonas de seguridad restringidas. No debería utilizarse un cargo o un título como criterio para establecer la necesidad de un permiso. El mejor criterio es la frecuencia de la necesidad de acceso a las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto o el carácter de inspección que revistan las obligaciones de esa persona. Deberían establecerse claramente las excepciones a esta norma y deberían aprobarse comparándolas con las normas establecidas por la autoridad responsable.

b) Todas las compañías y organismos que realicen operaciones en el aeropuerto deben responder de la validez y necesidad de los permisos antes de expedirlos a su personal. Esto supondrá que son responsables de efectuar indagaciones adecuadas previas al empleo, o de otro

tipo, para asegurarse de que la persona en cuestión no será una amenaza para el programa de seguridad de aeropuerto. Los permisos no deberían expedirse sin tales garantías.

c) Debería realizarse una verificación de antecedentes para confirmar la identidad de una persona y su experiencia previa, incluidos sus antecedentes criminales, de ser apropiado como parte de la evaluación de personas idóneas para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica o a una zona de seguridad restringida. Debería actualizarse la verificación de antecedentes regularmente para garantizar que esas personas reúnen todavía los criterios requeridos.

d) Una vez recibida una solicitud y habiéndose cerciorado de que la justificación declarada es válida, la Operador del Aeropuerto responsable debería transmitir la solicitud a uno o más de los órganos encargados de hacer cumplir la ley (policía, militares, aduanas, inmigración) para que se realice la verificación de antecedentes. Cada uno de estos organismos debería tener facultades para oponerse justificadamente a cualquier solicitud de permiso, basándose en motivos de seguridad cuando se considere que el candidato no reúne las condiciones necesarias para que se le autorice el acceso a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Dependiendo de los requisitos legales de los Estados, dichas razones no tendrán que ser explicadas.

e) Una vez completada la verificación de antecedentes, la solicitud debería ser examinada nuevamente por la Operador del Aeropuerto responsable a fin de

determinar a qué zona o zonas de seguridad restringidas necesita tener acceso el solicitante para cumplir con sus funciones descritas. Es obvio, por ejemplo, que un ingeniero de mantenimiento de aeronaves o una persona encargada de la limpieza de las aeronaves no necesita tener acceso a los edificios de la terminal de pasajeros; y por lo contrario, el personal de las tiendas y concesionarios y de limpieza de los edificios de la terminal no necesitan tener acceso a las áreas de operaciones de las aeronaves a fin de cumplir con sus obligaciones de servicio.

f) Cuando el solicitante satisfaga los requisitos, el oficial que expide las autorizaciones debería decidir en qué zonas el solicitante puede entrar cuando sea absolutamente necesario para el ejercicio de las funciones de su puesto y asegure que solamente estas zonas están indicadas en el permiso mediante una codificación numérica, alfabética o por colores. Sin embargo, cabe señalar que en algunas ocasiones, al personal asignado normalmente a una zona específica, sus superiores pueden enviarlo a otras zonas por una razón determinada por lo que serán necesarios procedimientos en los que se reconozcan dichas necesidades.

MAC 17.87. PROGRAMA MODELO DE SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO – EMPRESA DE SEGURIDAD - CONCESIONARIO

1. Obligaciones y organizaciones internacionales

1.1 La estructura y funciones de la OACI y de la CEAC.

1.2 La finalidad de los diversos convenios, del Anexo 17 de la OACI y del Doc 30 de CEAC.

2. Obligaciones y responsabilidades nacionales

2.1 La autoridad competente pertinente del Estado de matrícula

2.2 La autoridad competente pertinente del Estado anfitrión de la operación

2.3 Programa nacional de seguridad de la aviación del Estado anfitrión

3. Política y organización de seguridad de la línea aérea

3.1 Política de seguridad de la línea aérea

3.2 Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de la aviación de la línea aérea

3.3 Información y comunicaciones

3.4 Descripción de las operaciones de la línea aérea

4. Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano

4.1 Finalidad de la inspección y del registro

4.2 Procedimientos de inspección y registro manual de los pasajeros de origen

4.2.1 Normas de inspección y de registro

4.2.2 Lugar de inspección o de registro

4.2.3 Detalles del equipo de inspección

4.2.4 Detalles del operador o proveedor del servicio

4.3 Procedimientos para la inspección y el registro manual de pasajeros de transbordo

4.3.1 Normas de inspección y de registro

4.3.2 Lugar de la inspección o del registro

4.3.3 Detalles del equipo de inspección

4.3.4 Detalles del operador o proveedor del servicio

4.4 Lista de personas a las que se exime de la inspección y del registro

4.5 Inspección y registro del equipaje de mano

4.5.1 Normas de inspección y de registro

4.5.2 Lugar de la inspección y del registro

4.5.3 Detalles de la inspección del equipo

4.5.4 Detalles del operador o del proveedor de servicio

4.6 Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos

4.7 Control del movimiento de la circulación de los pasajeros

4.8 Medidas para categorías especiales de pasajeros

4.8.1 Diplomáticos y otras personas privilegiadas

4.8.2 Mensajerías del gobierno y valija diplomática

4.8.3 Pasajeros de movilidad reducida y con problemas médicos

4.8.4 Pasajeros no admisibles / deportado / prisioneros con escolta

4.9 Política para pasajeros perturbadores

4.9.1 Procedimientos en tierra

4.9.2 .Procedimientos a bordo

4.9.3 Autoridad para utilizar medios de retención

4.9.4 Procedimientos de notificación

5. Seguridad del equipaje de bodega

5.1 Finalidad de las medidas de seguridad

5.2 Verificaciones de la identificación de los pasajeros

5.2.1 Normas de las verificaciones

5.2.2 Lugar de las verificaciones

5.3 Interrogación de pasajeros \

5.3.1 Descripción de las preguntas

- 5.3.2 Lugar de entrega del equipaje
- 5.3.3 Detalles del proveedor del servicio
- 5.4 Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de bodega de origen
 - 5.4.1 Normas para la inspección y registro
 - 5.4.2 Lugar de la inspección y registro
 - 5.4.3 Detalles del equipo de inspección
 - 5.4.4 Detalles del operador o del proveedor del servicio
- 5.5 Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de cabina transbordado
 - 5.5.1 Normas de inspección y registro
 - 5.5.2 Lugar de inspección y registro
 - 5.5.3 Detalles del equipo de inspección
 - 5.5.4 Detalles del operador o del proveedor de servicio
- 5.6 Protección del equipaje de cabina
 - 5.6.1 Descripción de los procedimientos
- 5.7 Procedimientos para presentación y facturación del equipaje de bodega fuera del aeropuerto.
- 5.8 Procedimientos para la tenencia de armas de fuego y otras armas
 - 5.8.1 Disposiciones y reglamentación legales
 - 5.8.2 Procedimientos de aceptación
 - 5.8.2.1 Escoltas de prisioneros y deportados
 - 5.8.2.2 Guardaespaldas de dignatarios del gobierno
 - 5.8.2.3 Guardias de seguridad en vuelo
 - 5.8.3 Protección en tierra
- 5.9 Manipulación de bultos sospechosos
- 6. Seguridad del equipaje de la tripulación, de mano y de bodega
 - 6.1 Normas de inspección y registros
 - 6.2 Lugar de inspección y registro
 - 6.3 Detalles del equipo de inspección
 - 6.4 Detalles del operador o del proveedor de servicios
- 7. Cotejo del pasajero y del equipaje de bodega
 - 7.1 Finalidad de las medidas
 - 7.2 Descripción de los procedimientos
 - 7.2.1 Detalles del equipo si es automatizado
 - 7.2.2 Detalles del manifiesto de ser pertinente
 - 7.2.3 Identificación de pasajeros que no se presentan
 - 7.2.4 Identificación de equipaje no acompañado.
 - 7.3 Procedimientos para la inspección del equipaje no acompañado
 - 7.3.1 Norma de inspección
 - 7.3.2 Lugar de la inspección
 - 7.3.3 Detalles del equipo de inspección
 - 7.3.4 Detalles del operador o del proveedor de servicio
- 8. Seguridad de la aeronave
 - 8.1 Finalidad de las medidas de seguridad
 - 8.2 Registros y verificaciones en la aeronave
 - 8.2.1 Normas de registros y verificaciones ""
 - 8.2.2 Detalles del proveedor de servicio
 - 8.3 Control de acceso a la aeronave
 - 8.3.1 Norma de control de acceso
 - 8.3.2 Detalles del proveedor de servicio
- 9. Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto de la línea aérea
 - 9.1 Finalidad de las medidas
 - 9.2 Descripción de las medidas en la dependencia de aprovisionamiento de línea aérea
 - 9.2.1 Norma de seguridad material de los locales
 - 9.2.2 Norma de control de acceso a los locales.
 - 9.3 Descripción de las medidas para despacho y transporte

- 9.3.1 Norma del control de acceso a comidas preparadas
- 9.3.2 Norma de control de acceso al depósito para despacho
- 9.3.3 Normas de control de acceso a los vehículos

- 10. Seguridad de las operaciones de limpieza de aeronave
 - 10.1 Finalidad de las medidas
 - 10.2 Descripción de las medidas
 - 10.2.1 Norma de control de acceso a los depósitos para limpieza

- 11. Seguridad de la carga, encomiendas de mensajería, paquetes expreso y correo
 - 11.1 Finalidad de las medidas
 - 11.2 Descripción de las medidas para la carga
 - 11.2.1 Procedimientos de aceptación
 - 11.2.2 Plan y criterios para agentes acreditados
 - 11.2.3 Plan y criterios para expedidores conocidos
 - 11.2.4 Norma de inspección y examen físico
 - 11.2.5 Lugar de inspección y de examen físico
 - 11.2.6 Detalles del equipo de inspección
 - 11.2.7 Detalles del operador o del proveedor de servicio
 - 11.2.8 Lista de exenciones de la inspección de seguridad o examen físico
 - 11.3 Descripción de medidas para el equipaje no acompañado y efectos personales transportados como carga
 - 11.3.1 Norma de inspección y registro manual
 - 11.3.2 Lugar de inspección y registro
 - 11.3.3 Detalles del equipo de inspección
 - 11.3.4 Detalles del operador o proveedor del servicio
 - 11.4 Descripción de medidas para encomiendas de mensajería y paquetes expreso
 - 11.4.1 Procedimientos para la aceptación
 - 11.4.2 Norma de inspección y de registro
 - 11.4.3 Lugar de la inspección y registro
 - 11.4.4 Detalles del equipo de inspección
 - 11.4.5 Detalles del operador o del proveedor de servicio
 - 11.5 Descripción de medidas para el correo
 - 11.5.1 Procedimientos de aceptación
 - 11.5.2 Planes y criterios para autoridades de administración de correo acreditadas
 - 11.5.3 Planes y criterios para expedidores conocidos
 - 11.5.4 Norma de inspección
 - 11.5.5 Lugar de la inspección
 - 11.5.6 Detalles del equipo de inspección
 - 11.5.7 Detalles del operador
 - 11.6 Salvaguarda de la carga, encomiendas de mensajerías, paquetes expreso y correo
 - 11.6.1 Descripción de las medidas
 - 11.7 Procedimientos para el transporte de correo diplomático
 - 11.8 Tratamiento de carga o correo sospechosos

- 12. Contratación de personal
 - 12.1 Descripción de los procedimientos para contratación del personal de seguridad, incluidas las verificaciones de antecedentes

- 13. Instrucción del personal
 - 13.1 Descripción de la instrucción inicial para los siguientes grupos de personal
 - 13.1.1 Tripulación de vuelo
 - 13.1.2 Personal de seguridad que desempeña funciones de inspección, registro o verificación
 - 13.1.3 Personal que interroga a los pasajeros

13.1.4 Instrucción en toma de conciencia de otra clase de personal, incluido el personal de manipulación en tierra

13.1.5 Administradores y oficiales de seguridad de línea aérea

13.2 Descripción de la instrucción repetitiva de los siguientes grupos de personal:

13.2.1 Tripulación de vuelo

13.2.2 Personal de seguridad que desempeña funciones de inspección y registro o verificación

13.2.3 Personal que interroga a los pasajeros

13.2.4 Instrucción en toma de conciencia del resto del personal, incluido el personal de manipulación en tierra

13.2.5 Administradores y oficiales de seguridad de la línea aérea

14. Planificación de contingencia

14.1 Descripción de planes para atender a las siguientes contingencias:

14.1.1 Apoderamiento ilícito de aeronave

14.1.2 Amenazas de bomba

14.1.3 Descubrimiento de un artículo sospechoso o prohibido

14.1.4 Falla del equipo

14.1 .5 Medidas mejoradas para un aumento del nivel de amenazas

14.1.6 Vuelos de alto riesgo

15. Notificación de incidentes

15.1 Descripción de los procedimientos de notificación de incidentes de seguridad de la línea aérea

16. Supervisión y vigilancia de la actuación

16.1 Descripción de los arreglos de la línea aérea para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad y control de calidad

17. Procedimientos locales del aeropuerto

MAC 17.109 FORMULARIO PARA EL TRANSPORTE DE ARMAS A BORDO DE LA AERONAVE

AVISO A LAS PERSONAS ARMADAS

Nombre del pasajero		Organismo de autorización	
Núm. De vuelo		Asiento núm	
De:		A:	

Marque uno:

- oficial armado de mantenimiento del orden público (LEO)
- persona armada que viaja sola
- escolta de protección armada

TENGA A BIEN LEER LOS PROCEDIMIENTOS QUE SIGUEN; LOS MISMOS INDICAN LO QUE SE ESPERA DE USTED MIENTRAS ESTÉ EN NUESTRAS ZONAS DE EMBARQUE Y EN VUELO.

1. Si está autorizado a llevar un arma oculta, manténgala oculta en todo momento.
2. Se informará a los pasajeros, al auxiliar de a bordo y al capitán de que usted está armado.
3. Nuestros auxiliares de a bordo y los pilotos han recibido instrucciones sobre cómo hacer frente a los desórdenes de los pasajeros sin ayuda de otros pasajeros y no esperan su ayuda. La descarga de un arma de fuego a bordo de una aeronave puede producir una situación mucho más peligrosa que el desorden original, y esto incluye el secuestro de aeronaves. Si los pilotos resultasen accidentalmente incapacitados, el vuelo podría terminar en una catástrofe. Además, detrás de las paredes, debajo del piso y por encima del cielo raso hay muchas líneas de combustible, cables de control, hilos eléctricos y sistemas hidráulicos, todos ellos esenciales para la seguridad del vuelo y que pueden ser dañados o destruidos por una bala perdida o de rebote.
4. No se les servirá bebidas alcohólicas a las personas que tengan acceso aun arma durante el vuelo.
5. Si usted es un guardia que acompaña a una persona presa, además de lo indicado en los puntos 1 a 4, se aplicarán los siguientes procedimientos:
 - a) usted debe tener instrumentos adecuados para sujetarla. Estos instrumentos pueden ser utilizados en vuelo, si se considera necesario para el control adecuado de la persona presa o para seguridad de los otros;
 - b) normalmente, usted embarcará primero, y se le asignarán los asientos para pasajeros que estén más al fondo de la cabina. Usted deberá sentarse entre la persona presa y el pasillo;
 - c) usted debe acompañar a la persona presa si fuese necesario ir al lavabo;
 - d) al llegar a su destino, usted debe permanecer sentado hasta que los otros pasajeros hayan desembarcado de la aeronave; y
 - e) no se les servirán ni a usted ni a la persona presa bebidas alcohólicas, cuyo consumo les estará vedado.

AL FIRMAR ABAJO y PRESENTANDO LOS CORRESPONDIENTES DOCUMENTOS, USTED SE IDENTIFICA COMO PERSONA AUTORIZADA A TENER DICHAS ARMAS y EN VIAJE OFICIAL PARA EL ORGANISMO MENCIONADO ANTES.

Firma del pasajero

VERIFICACIÓN DE LA IDENTIFICACIÓN EN LA BASE

EXAMINÉ LA IDENTIFICACIÓN DE LA PERSONA MENCIONADA ARRIBA.

Gerente o representante de la administración _____
Fecha _____

AGENTE DE LA COMPAÑÍA: UNA VEZ COMPLETADO y FIRMADO, ADJUNTE EL ORIGINAL ALA TARJETA DE

EMBARQUE, COLOQUE LA PRIMERA COPIA EN EL LEGAJO DE VUELO Y ENTRÉGUELE LA SEGUNDA COPIA AL PASAJERO.

AUXILIAR DE A BORDO: RECÓJALO CON LA TARJETA DE EMBARQUE, INFORME AL CAPITÁN Y DISCRETAMENTE ASEGÚRESE DE QUE TODOS LOS PASAJEROS ARMADOS SABEN QUE OTROS TAMBIÉN LO ESTÁN y CONOCEN LA UBICACIÓN DE SUS ASIENTOS.

ARMAS DE FUEGO EN EL EQUIPAJE DE BODEGA

Usted puede transportar su arma de fuego personal en el equipaje de bodega de la aeronave siempre que:

- a) se declare el arma al transportista;
- b) el arma esté descargada; y
- c) los pasajeros no tengan acceso al equipaje de bodega durante el vuelo.

No deben ponerse en el equipaje de bodega municiones sueltas. Se recomienda que se compren en el lugar de destino. Sin embargo, si esto constituyese un problema, consulte con el empleado de la compañía dado que pueden expedirse pequeñas cantidades si están embaladas de conformidad con la Reglamentación sobre mercancías peligrosas.

HABIENDO DECLARADO AL TRANSPORTISTA QUE SE HA CUMPLIDO CON LAS CONDICIONES QUE ANTECEDEN, SOLICITO EL TRANSPORTE POR AIRE DE (encerrar en un círculo) ESCOPETA, RIFLE, PISTOLA, O _____(especifique).

_____ Nombre del pasajero	_____ Fecha
_____ Núm. de vuelo	_____ Representante del transportista

ORIGINAL PARA LA BASE EN EL PUNTO DE EMBARQUE,
PRIMERA COPIA PARA EL LEGAJO DE VUELO,
SEGUNDA COPIA PARA EL PASAJERO.