

Doc 8973
DISTRIBUCIÓN LIMITADA



Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita

Volumen V
**Manejo de crisis y respuesta a actos
de interferencia ilícita**

Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad

Séptima edición — 2008

Organización de Aviación Civil Internacional

Doc 8973
DISTRIBUCIÓN LIMITADA



Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita

Volumen V
**Manejo de crisis y respuesta a actos
de interferencia ilícita**

Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad

Séptima edición — 2008

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, francés, inglés y ruso, por la
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes
de ventas y librerías, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:
www.icao.int.

Cuarta edición, 1991
Quinta edición, 1996
Sexta edición, 2002
Séptima edición, 2008

**Doc 8973 (distribución limitada) — *Manual de seguridad para la
protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita*
Volumen V — *Manejo de crisis y respuesta a actos
de interferencia ilícita***

Núm. de pedido: 8973
ISBN 978-92-9231-178-0

© OACI 2008

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de
ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su
transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa
y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Introducción	<i>(vii)</i>
Siglas y abreviaturas	<i>(ix)</i>
Capítulo 1. Definiciones	1-1
Capítulo 2. Principios generales	2-1
2.1 Aspectos operacionales	2-1
Capítulo 3. Recopilación y transmisión de la información	3-1
Capítulo 4. Control de tránsito aéreo	4-1
Capítulo 5. Planes de contingencia	5-1
5.1 Principios.....	5-1
5.2 Evaluación de la amenaza y gestión de riesgos.....	5-3
5.3 Ejercicios del plan de contingencia	5-4
5.4 Equipo de manejo de crisis	5-4
5.5 Acceso y control del lugar del incidente	5-6
5.6 Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves	5-7
5.7 Artefactos explosivos sospechosos.....	5-7
5.8 Centro de operaciones de emergencia.....	5-8
5.9 Comunicaciones.....	5-9
5.10 Prensa y medios de comunicación.....	5-10
5.11 Información telefónica y familiares	5-10
5.12 Respuesta a las amenazas	5-11
Capítulo 6. Examen, análisis e informes	6-1
6.1 Introducción.....	6-1
6.2 Informes	6-1
Apéndice 1. Recopilación y difusión de la información concerniente a una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita	A1-1
Apéndice 2. Metodología para evaluación de amenazas	A2-1
Apéndice 3. Modelo de gestión de riesgos	A3-1
Apéndice 4. Medidas que ha de adoptar quien reciba una llamada telefónica de amenaza de bomba	A4-1
Apéndice 5. Evaluación de amenazas de bomba	A5-1

	<i>Página</i>
Apéndice 6. Respuesta a amenazas de bomba contra aeronaves.....	A6-1
Apéndice 7. Lista de verificación para la inspección de seguridad de aeronaves.....	A7-1
Apéndice 8. Artefactos explosivos sospechosos	A8-1
Apéndice 9. Directrices para inspección de seguridad y evacuación.....	A9-1
Apéndice 10. Informe oficial sobre un acto de interferencia ilícita.....	A10-1

INTRODUCCIÓN

Este manual ha sido elaborado para ayudar a los Estados a promover la seguridad y protección de la aviación en la esfera de la aviación civil. El objetivo de este documento es asesorar a los Estados sobre la prevención de los actos de interferencia ilícita y, cuando sea necesario, responder a los mismos por medio de la aplicación de un sistema de seguridad de la aviación compuesto de cuatro elementos principales:

- marco jurídico y vigilancia de la seguridad de la aviación;
- diseño, infraestructura y equipo de aeropuertos;
- contratación, selección, instrucción y certificación de recursos humanos; y
- procedimientos y aplicación de medidas de seguridad.

A fin de lograr un elevado grado de eficacia sostenible, es necesario aplicar un sistema de seguridad de varios niveles combinando principios, procedimientos, programas, tecnologías y contramedidas basándose en cada uno de los elementos anteriores para constituir un enfoque general de “sistema de sistemas” para la seguridad de la aviación.

El manual de seguridad, compuesto de cinco volúmenes que tratan de los elementos mencionados antes, contiene orientación sobre el modo en que los Estados pueden cumplir las normas y métodos recomendados del Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Si bien los métodos de cumplimiento previstos se basan en prácticas y procedimientos reconocidos generalmente y comunes en la industria de la aviación civil internacional, no son los únicos medios de cumplimiento. Otros métodos también pueden ser apropiados para satisfacer las normas y métodos recomendados del Anexo 17 — *Seguridad*. La modificación de las prácticas y los procedimientos propuestos en el manual también puede ser necesaria para ajustarse a las diversas estructuras jurídicas y administrativas de cada Estado.

El texto de este volumen, titulado *Manejo de crisis y respuesta a actos de interferencia ilícita* está dirigido a la autoridad competente, a los explotadores de aeropuertos y aeronaves y a toda otra entidad responsable del manejo de crisis y de la respuesta en casos de emergencia. El presente volumen proporciona orientación con respecto a evaluación de amenazas y riesgos, planes de contingencia, recopilación y transmisión de información durante actos de interferencia ilícita, y el examen, análisis e informe subsiguientes a todo acto de interferencia ilícita.

Los otros cuatro volúmenes del manual de seguridad tratan de los siguientes aspectos de un sistema de seguridad de la aviación:

- Volumen I — *Organización y administración nacionales*, está dirigido a la autoridad competente y proporciona orientación con respecto a la elaboración y aplicación de un marco jurídico nacional y a las responsabilidades de supervisión de un Estado en lo referente a la seguridad de la aviación. Este volumen contiene orientación relativa a aspectos jurídicos, cooperación internacional y medidas de seguridad adicionales tales como oficiales de seguridad de a bordo, personal armado, programa nacional de seguridad de la aviación civil, control de calidad y procedimientos para tramitar información delicada;
- Volumen II — *Contratación, selección e instrucción*, está dirigido a toda entidad responsable de la contratación e instrucción de personal encargado de la seguridad de la aviación. Este volumen

proporciona textos de orientación con respecto a la política nacional de instrucción y al programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil, que incluyen contratación, selección, instrucción y certificación del personal de seguridad, selección e instrucción del personal que no es de seguridad y desarrollo de la instrucción;

- Volumen III — *Seguridad, organización, programas y requisitos de diseño de aeropuertos*, dirigido a los explotadores de aeropuertos y a toda entidad responsable del diseño de la infraestructura aeroportuaria. Este volumen proporciona textos de orientación con respecto a los requisitos de organización, programa de seguridad de aeropuertos y diseño de aeropuertos; y
- Volumen IV — *Medidas preventivas de seguridad*, dirigido a todas las entidades responsables de la aplicación del sistema de seguridad de la aviación, consiste en procedimientos preventivos con respecto a controles de acceso, seguridad de explotadores de aeronaves, aviación general y trabajos aéreos, pasajeros y equipaje de mano, equipaje facturado, categorías especiales de pasajeros, carga y correo y procedimientos de seguridad para otras entidades.

A fin de que este manual mantenga su pertinencia y precisión, las sugerencias para mejorarlo en su formato, contenido o presentación serán bien recibidas. Toda recomendación o sugerencia de ese tipo será examinada y, si se considera apropiada, será incluida en la edición siguiente de este manual. La revisión periódica asegurará que este manual siga siendo pertinente y preciso. Los comentarios al respecto deben dirigirse a:

Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec H3C 5H7
Canadá

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AFS	Servicio fijo aeronáutico
ASTP	Conjunto de material didáctico sobre seguridad de la aviación
ATS	Servicio de tránsito aéreo
AVSEC	Seguridad de la aviación
BD	Desmantelamiento de bombas
CMT	Equipo de manejo de crisis
COE	Centro de operaciones de emergencia
EDDS	Sistema de detección de artefactos explosivos
EDS	Sistema de detección de explosivos
EMT	Equipo de gestión de emergencia
EOD	Proceso de eliminación, destrucción o neutralización de municiones explosivas
FCP	Puesto de mando avanzado
IED	Artefacto explosivo improvisado
IFSO	Oficial de seguridad de a bordo
LAG	Líquidos, geles y aerosoles
NCASP	Programa nacional de seguridad de la aviación civil
NCASQCP	Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil
NCCC	Centro nacional de coordinación y control
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PANS-ATM	Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo
PoC	Punto de contacto
PTI	Determinación precisa del objetivo
RDC	Centro de descanso e información
SAR	Búsqueda y salvamento
STEB	Bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida
TIC	Centro telefónico de información
TIP	Proyección de imágenes de amenaza
UPU	Unión Postal Universal

Capítulo 1

DEFINICIONES

Los términos definidos en el *Vocabulario de aviación civil internacional* (Doc 9713) y en los Anexos se emplean de acuerdo con los significados y usos que en ellos se dan. Existe una amplia variedad de términos que se utilizan en todo el mundo para describir las instalaciones y servicios, los procedimientos y conceptos para las operaciones y la planificación de los aeropuertos. Dentro de lo posible, los términos utilizados en este documento son aquellos que tienen el uso internacional más amplio.

Actos de interferencia ilícita (definición a título de explicación)

Actos, o tentativas, que comprometen la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo;
- apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales;
- comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad, protección y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave en servicio. Aeronave estacionada que está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

Aeronave en vuelo. Una aeronave, desde el momento en que se cierran todas sus puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abran dichas puertas para el desembarque.

Aeronave que no está en servicio. Aeronave que está estacionada por un período de más de 12 horas o que no está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

Aeropuerto. Toda área de un Estado contratante abierta para las operaciones de aeronaves comerciales.

Aeropuerto internacional. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

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 con respecto a la carga o el correo.

Alerta de bomba. Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o el descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

Área de clasificación de equipaje. Espacio en el que se separa el equipaje de salida para agruparlo con arreglo a los vuelos.

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Armas cortas. Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.

Artículos para servicios en vuelo. Todos los artículos que no sean de aprovisionamiento asociados a los servicios en vuelo para los pasajeros, p. ej., periódicos, revistas, auriculares, cintas audio y vídeo, almohadas, mantas y diversiones.

Artículos restringidos. Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones y el público.

Auditoría de seguridad. Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Autoridad de seguridad de la aviación competente. La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.

Aviación corporativa. La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. Nótese que la aviación para empresas es una subcategoría dentro de la aviación general.

Aviso de bomba. Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

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

Carga agrupada. Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es explotador de aeronave regular.

Certificación. Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

COMAIL. Abreviatura de correo de una empresa aérea enviado dentro de su red de estaciones.

COMAT. Abreviatura de materiales de una empresa aérea enviados dentro de su red de estaciones.

Contenedor de equipaje. Receptáculo en que se carga el equipaje para su transporte a bordo de una aeronave.

Control de estupefacientes. Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Correo. Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Depósito de equipaje. Espacio en el que el equipaje facturado y de bodega se almacena hasta su transporte a las aeronaves así como el espacio donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo.

Documento de viaje. Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

Documentos de los explotadores de aeronaves. Cartas de porte aéreo/notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al centraje, para uso de los explotadores de aeronaves.

Edificio de mercancías. Edificio por el que pasan las mercancías entre el transporte aéreo y el terrestre, y en el que están situadas las instalaciones de tramitación, o en el que se almacenan las mercancías hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.

Ejercicio de seguridad. Un ejercicio de seguridad general es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que el plan de contingencia es adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias. Un ejercicio de seguridad parcial es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de cada dependencia participante y los componentes del plan de contingencia, tales como el sistema de comunicaciones, son adecuados.

Equipaje. Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Equipaje facturado que va acompañado. Equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave en la cual está a bordo el pasajero que lo presentó.

Equipaje de mano. Equipaje para transportar en la cabina de una aeronave.

Equipaje de transferencia entre líneas aéreas. Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

Equipaje extraviado. Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipaje no identificado. Equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeropuerto o cuyo propietario no puede ser identificado.

Equipaje no reclamado. Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

Equipo de detección de trazas. Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaz de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma la presencia de materiales explosivos en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

Equipo de seguridad. Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Estudio de seguridad. Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Expedidor reconocido.

Para carga: El originador de bienes para el transporte por vía aérea por su propia cuenta que ha establecido una relación comercial con un agente acreditado o un explotador de aeronaves.

Para correo: El originador de correo para el transporte por vía aérea por su propia cuenta que ha establecido una relación comercial con la autoridad o administración postal autorizada.

Facilitación. La gestión eficiente de un proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

Gestión de crisis. Aplicación de medidas de contingencia en respuesta a niveles de amenaza elevados así como aplicación de medidas y procedimientos en respuesta a emergencias, incluidos los actos de interferencia ilícita.

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

Nota.— Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones.

Inspección de seguridad. Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

Inspección de seguridad de la aeronave. Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Instalaciones de despacho fuera del aeropuerto. Terminal de transporte de pasajeros o mercancías en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.

Investigación de seguridad. Investigación de un acto o tentativa de acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o de un caso supuesto o sospechado de incumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil de un Estado u otros requisitos impuestos por las leyes o los reglamentos relacionados con la seguridad de la aviación civil.

Mercancías. Véase definición de carga.

Mercancías peligrosas. Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o que esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Miembro de la tripulación. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

Oficial de seguridad de a bordo. Persona empleada y que ha recibido instrucción del gobierno del Estado del explotador o del gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Nota.— Para los fines de este manual se empleará la expresión “explotador de aeronaves” en vez de “explotador de transporte aéreo comercial”.

Panel de servicio. Punto de acceso externo de la aeronave utilizado para proveer servicios a las aeronaves, tales como agua, lavabo, toma corriente de tierra y otros compartimientos de servicio que tienen paneles externos desmontables.

Parte aeronáutica. Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte pública. Área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero (véase también Zona sin restricciones).

Pasajero en tránsito. Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.

Pasajero perturbador. Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Pasajeros insubordinados. Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

- agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;

- agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;
- comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo;
- desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

Pasajeros y equipajes de transferencia. Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

Permisos. Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otros documentos expedidos a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. También se expiden y usan permisos para vehículos para fines similares y permitir el acceso de vehículos. Algunas veces, los permisos se denominan tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.

Persona con impedimentos (con movilidad reducida). Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Persona deportada. Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

Nota.— Las autoridades competentes pueden proveer una escolta para estas personas.

Persona no admisible. Persona a quien se le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes. Dichas personas generalmente deben ser transportadas de vuelta a sus respectivos Estados de salida, o a cualquier otro Estado en que sean admisibles, por el explotador de aeronaves en que llegaron. (Véase las normas pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación*, Capítulo 5).

Piloto al mando. Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Plan de contingencia. Plan “preventivo” para incluir medidas y procedimientos para varios niveles de amenaza, evaluaciones de riesgo y las correspondientes medidas de seguridad que han de aplicarse, con el propósito de prever y mitigar los sucesos así como preparar a todas las partes interesadas que tengan funciones y obligaciones en caso de que se realice un acto de interferencia ilícita. Un plan de contingencia establece medidas de seguridad graduales que pueden aumentarse a medida que la amenaza aumenta. Puede ser un plan independiente o incluirse como parte del plan de manejo de crisis.

Plan de emergencia. Plan que establece los procedimientos para la coordinación de la respuesta de diferentes dependencias (o servicios) de aeródromo y de los organismos de la comunidad circundante que podrían ayudar a responder a una emergencia.

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Presentación. El trámite de presentarse a un explotador de aeronaves para ser aceptado en un determinado vuelo.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de seguridad. Medidas escritas adoptadas para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Proveedor conocido de LAG y/o proveedor conocido de STEB. Entidad que asegurará la aplicación de los controles de seguridad y la protección contra interferencia no autorizada con respecto a los suministros de líquidos, geles y aerosoles (LAG) o a los suministros de bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB), respectivamente, desde su punto de ingreso inicial en la parte aeronáutica hasta su entrega a los pasajeros. El proveedor conocido de LAG y/o el proveedor conocido de STEB acepta plenamente la responsabilidad, mediante declaración por escrito, de la introducción y el control de calidad de LAG y de STEB en la cadena de suministro en la parte aeronáutica.

Provisiones. Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y el equipo asociado, utilizados a bordo de una aeronave.

Proyección de imágenes de amenaza (TIP). Soporte lógico aprobado por la autoridad competente que puede instalarse en algunas máquinas de rayos X. El programa proyecta imágenes virtuales de objetos amenazantes (por ejemplo, pistolas, cuchillos, artefactos explosivos improvisados) en la imagen de rayos X de un bolso real que se está examinando o imágenes virtuales completas de bolsos que contienen objetos amenazantes y provee información inmediata a los operadores de la máquina de rayos X respecto a la capacidad de éstos para detectar dichas imágenes.

Prueba de seguridad. Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

Puesto de estacionamiento de aeronave. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Puesto de presentación. Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación.

Punto vulnerable. Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.

Sabotaje. Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Seguridad. Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Servicio de mensajería. Actividad en la que los envíos a cargo de uno o más expedidores se transportan a bordo de un servicio aéreo regular como equipaje de un mensajero que viaja como pasajero, acompañados por la documentación ordinaria correspondiente al equipaje facturado del pasajero.

Sistema de detección de artefactos explosivos (EDDS). Sistema o combinación de diferentes técnicas con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, un artefacto explosivo detectando uno o más componentes de dicho artefacto contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

Sistema de detección de explosivos (EDS). Sistema o combinación de diferentes técnicas con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

Suministros.

- **Suministros para consumo (avitallamiento).** Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.
- **Suministros para llevar (mercancías).** Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

Suministros de LAG. Líquidos, geles y aerosoles, en cualquier volumen, para la venta en las tiendas de los aeropuertos (excluyendo alimentos y bebidas para consumo en los locales del aeropuerto y que no se van a llevar a la cabina de pasajeros de la aeronave) o a bordo en el día o días del viaje, ya sea en la parte aeronáutica o en zonas de seguridad restringidas.

Suministros de STEB. Bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida que deberían utilizarse únicamente para la venta de LAG en las tiendas del aeropuerto o a bordo de las aeronaves.

Sustancia explosiva. Toda sustancia (o mezcla de sustancias) sólida o líquida que de manera espontánea, por reacción química, puede desprender gases a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que causen daños en torno a ella. Esta definición incluye sustancias pirotécnicas aun cuando no desprendan gases. No se incluyen aquellas sustancias que de por sí no son explosivas, pero que pueden engendrar una atmósfera explosiva de gas, vapor o polvo.

Tarjetas de identificación. Véase "Permisos".

Terminal. Edificio principal o grupo de edificios donde se lleva a cabo el despacho de pasajeros y carga en vuelos comerciales así como el embarque a las aeronaves.

Trabajos aéreos. Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, y anuncios aéreos.

Valija diplomática. Envío embalado que tiene inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación.

Vehículo de transferencia de pasajeros a la plataforma. Todo vehículo utilizado para transportar pasajeros entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de seguridad de la aeronave. Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Verificaciones de seguridad para los LAG y las STEB. Verificaciones visuales o controles de seguridad, realizados por el personal de seguridad, para detectar indicios de interferencia, en particular manipulación indebida de sellos, hurto e introducción de dispositivos, objetos o sustancias potencialmente peligrosos. Las verificaciones deberían llevarse a cabo en el punto de ingreso inicial en la parte aeronáutica. Deberían verificarse todos los suministros de LAG y STEB a fin de determinar que han estado protegidos, que no hay rastros ni sospecha de manipulación indebida y que la documentación correspondiente está en orden.

Zona de mantenimiento de aeronaves. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye plataformas, hangares, edificios y talleres, estacionamiento de vehículos y camiones relacionados con estos fines. Normalmente, esta zona se designa zona de seguridad restringida.

Zona de mercancías. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías. Incluye las plataformas, los edificios y almacenes de mercancías, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.

Zona 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).

Zona de pasajeros. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el despacho de pasajeros. Incluye plataformas, edificios de pasajeros, estacionamiento de vehículos y caminos.

Zona de seguridad restringida. Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; 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.

Zona de tránsito directo. Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su supervisión o control directos, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o trasbordo sin solicitar entrada al Estado.

Zona sin restricciones. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

Capítulo 2

PRINCIPIOS GENERALES

2.1 ASPECTOS OPERACIONALES

2.1.1 A pesar de los mejores esfuerzos de los Estados, de las administraciones de aeropuertos y de los explotadores de aeronaves, de vez en cuando pueden producirse actos de interferencia ilícita y tentativas o amenazas de cometerlos. Por lo tanto, los Estados deberían elaborar medidas y procedimientos de manejo de crisis que consistan en identificar una crisis, planificar la respuesta apropiada a la crisis y afrontar y resolver la crisis. Es decir, deberían prepararse para cada aeropuerto planes de contingencia y de emergencia que sean flexibles, a fin de poder aplicarlos a cada tipo de suceso como parte de un plan de manejo de crisis, de conformidad con los requisitos del Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP).

2.1.2 Los planes de emergencia son, por su naturaleza, de “reacción” ante incidentes que ocurren en vuelo o en tierra (que son fundamentalmente emergencias relacionadas con la seguridad operacional, aun cuando comiencen como incidentes relacionados con la seguridad de la aviación) y están concebidos para limitar las consecuencias o las repercusiones de tales incidentes. Los planes de contingencia son más “preventivos” e incluyen medidas y procedimientos para diversos niveles de amenaza, evaluaciones de riesgos y las correspondientes medidas de seguridad que han de aplicarse. Estos planes están dirigidos a prever los acontecimientos y a preparar a todas las partes interesadas que participan en casos de emergencias. En todos los casos, como apoyo de estos planes es necesario disponer de recursos, de instalaciones y servicios y de personal.

2.1.3 Los Estados deberían asegurar que los aeropuertos permanecen abiertos y disponibles para ser utilizados por una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita. Negar el uso de ayudas para la navegación o de servicios de tránsito aéreo (ATS) y de comunicaciones esenciales, apagar las luces, particularmente las de pistas y calles de rodaje, y obstruir deliberadamente las pistas no harán más que aumentar la probabilidad de que esa aeronave sufra un accidente. Cualquiera de estas decisiones, o una combinación de las mismas, puede poner gravemente en peligro las vidas de los pasajeros. El no prestar asistencia a una aeronave en tal caso podría resultar en:

- a) lesiones a las personas a bordo;
- b) daños causados por una explosión en vuelo;
- c) insuficiencia de combustible;
- d) fallas mecánicas; y
- e) otras emergencias imprevistas.

Además, los perpetradores de estos actos pueden desahogar su frustración en los rehenes que tengan en su poder.

2.1.4 En virtud de los convenios sobre seguridad de la aviación, los Estados están obligados a adoptar medidas adecuadas para la seguridad de los pasajeros y los tripulantes de una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita hasta que puedan continuar su viaje. Esta obligación puede presentarse como consecuencia de una amplia diversidad de actos, que van desde el sabotaje a una aeronave en tránsito a través del espacio aéreo de un Estado hasta la terminación de un acto de apoderamiento ilícito en un aeropuerto. También debe tenerse en cuenta el

tiempo que puede ser necesario para volver a poner la aeronave en condiciones de volar después de que se haya utilizado el equipo para salidas de emergencia a fin de evacuar a los pasajeros.

2.1.5 La responsabilidad y autoridad primarias para determinar las medidas que habrán de adoptarse en caso de que una aeronave sea objeto de apoderamiento ilícito en el espacio aéreo o en un aeropuerto deberían asignarse a un solo organismo gubernamental. Este organismo debería coordinar todas las medidas con las autoridades de aviación civil, la administración del aeropuerto, el explotador afectado, el Estado de matrícula o el explotador de la aeronave afectada, y con toda otra organización, en el aeropuerto o fuera del mismo, cuya intervención se considere apropiada.

2.1.6 Cuando se asigne a distintos organismos gubernamentales la responsabilidad de hacer frente a actos de interferencia ilícita que ocurran en vuelo o en tierra, será indispensable establecer un procedimiento claro y preciso antes de que se produzca un suceso para que no haya confusión en cuanto al momento en que la responsabilidad pasa de un organismo a otro durante un acto de interferencia ilícita.

2.1.7 Cuando una aeronave que ha sido objeto de apoderamiento ilícito esté estacionada en un aeropuerto, las autoridades competentes del Estado en que se encuentra el aeropuerto no deberían tomar ninguna medida para poner fin al apoderamiento ilícito de la aeronave sin considerar de antemano los deseos que el piloto al mando haya podido manifestar y, si fuese factible, los de los funcionarios competentes del Estado del explotador de la aeronave. Dado que la seguridad de los pasajeros y de la tripulación debería ser la consideración primordial de quienes adopten una decisión, deben tenerse muy en cuenta todas las circunstancias pertinentes así como la opinión del explotador.

2.1.8 En los planes de contingencia para hacer frente a un acto de interferencia ilícita en el que resulte afectada una aeronave deberían tenerse en consideración los siguientes factores:

- a) el lugar más seguro para la aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita es en tierra (por lo tanto, el plan nacional de contingencia debería ser objeto de estrecha coordinación con los planes de contingencia de aeropuerto);
- b) el objetivo principal es la liberalización sin daño de los pasajeros y de la tripulación, lo que debe anteponerse a otras consideraciones tales como la captura y el castigo de los perpetradores y la protección de los bienes;
- c) la necesidad de asegurarse de que los perpetradores de actos de interferencia ilícita se enfrenten a una respuesta bien organizada y eficaz, de manera que puedan evitarse o reducirse al mínimo los daños o lesiones resultantes de tales actos;
- d) las negociaciones deberían anteponerse siempre al uso de la fuerza hasta el momento en que quienes deciden vean claramente que se han agotado todas las otras posibilidades y que el proceso ha llegado a un punto muerto;
- e) las negociaciones con los delincuentes deberían estar a cargo de personas bien entrenadas¹ y expertas en tales asuntos, puesto que es mucho más probable que esto dé como resultado la terminación con éxito del suceso con el mínimo de pérdida de vidas, personas lesionadas y daños o pérdida de bienes;

1. La OACI ha preparado Conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) para los negociadores (Niveles 1 y 2). Consúltese "aviation security" en el sitio web de la OACI, www.icao.int.

- f) en general, las personas a las que incumbe tomar decisiones sin consultar a las autoridades superiores respecto a las demandas de los delincuentes no deberían negociar directamente con los delincuentes, y sería preferible que no estén inmediatamente disponibles en el Centro de operaciones de emergencia (COE) del aeropuerto ni en otro puesto de mando;
- g) los procedimientos y el equipo para contar con canales de comunicación seguros entre la aeronave y los negociadores; y
- h) la aeronave debería estar estacionada, de ser posible, en el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves para reducir a un mínimo la perturbación de las operaciones normales del aeropuerto.

2.1.9 Los Estados deberían elaborar un procedimiento normalizado para transmitir información confidencial a las partes competentes con respecto a un acto de interferencia ilícita. Las medidas adoptadas deberían asegurar que las personas, incluidos los explotadores de aeronaves que actúan con carácter oficial no revelen a la prensa ni a otras personas información que probablemente ponga en peligro la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

2.1.10 Además de los requisitos incluidos en el Anexo 17, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte 1, Capítulo 13 prescribe que:

- a) los explotadores establecerán y mantendrán un programa aprobado de instrucción en materia de seguridad que asegure que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita;
 - b) el piloto al mando presentará sin demora un informe sobre los actos de interferencia ilícita a la autoridad local designada;
 - c) se dispondrá a bordo de la aeronave de una lista de verificación de los procedimientos de inspección de seguridad de bombas; y
 - d) la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo de las aeronaves de pasajeros deberá poder trabarse por dentro desde el puesto de pilotaje.
-

Capítulo 3

RECOPIACIÓN Y TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN

3.1.1 En caso de que una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, cada Estado contratante encargado de prestarle servicios de tránsito aéreo recogerá y compilará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a los otros Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo (ATS)¹ interesadas. Las dependencias del aeropuerto de destino, conocido o supuesto, también deberían incluirse, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

3.1.2 Esta información debe distribuirse localmente a la autoridad de seguridad competente, a las dependencias ATS interesadas, a las administraciones aeroportuarias competentes, al explotador de la aeronave y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.

3.1.3 La recopilación y difusión rápida y sistemática de la información relativa a esa aeronave exige una cooperación estrecha entre los servicios de seguridad y las correspondientes dependencias ATS de cada Estado a través de cuyo espacio aéreo la aeronave deba o pueda ser que prosiga el vuelo. En particular, es necesaria una cooperación estrecha entre el oficial de seguridad designado y la dependencia ATS competente en cuya área se tuvo conocimiento por primera vez del apoderamiento ilícito. El objetivo es asegurarse de que se recopile y transmita la información esencial y útil, paso a paso, a medida que transcurre el vuelo, a los servicios de seguridad y a las dependencias ATS competentes en cada Estado que pueda resultar implicado, de modo que puedan tomarse medidas de protección a tiempo y en forma apropiada, en ruta y en el punto de destino conocido, probable o posible de la aeronave. En el Apéndice 1 — *Recopilación y difusión de la información concerniente a una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita* se presenta más orientación.

3.1.4 Debería enviarse la notificación inicial a todos los servicios de seguridad y a las dependencias ATS dentro de un área probable que deberá determinarse en cada caso, pero evitándose alertar innecesariamente a una escala muy amplia. Deberían considerarse siempre circunstancias tales como la dirección del vuelo, el alcance de la aeronave, la proximidad de los límites de otros Estados o de otras regiones de información de vuelo y la necesidad de proporcionar toda clase de avisos con antelación. Esto debería realizarse, si fuese posible, en un plazo mínimo de una o dos horas. Por lo menos, debería avisarse con antelación a todos los Estados adyacentes a lo largo o en la proximidad de la trayectoria prevista del vuelo. Es conveniente que todos los servicios de seguridad y las dependencias ATS sigan la misma pauta a medida que transcurra el vuelo.

3.1.5 El Estado en que haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita transmitirá al Estado de matrícula y al Estado del explotador de la aeronave la información relativa al aterrizaje, por los medios más rápidos posibles y a más tardar una hora después de que haya aterrizado la aeronave.

3.1.6 En todos los casos, quien reciba un mensaje debería acusar recibo de forma que el originador sepa que el mensaje ha sido entregado.

1. Para más información sobre los servicios de tránsito aéreo véase *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (Doc 4444) de la OACI.

3.1.7 Tan pronto como las circunstancias indiquen que se puede prescindir de las precauciones especiales de seguridad, la autoridad competente en materia de seguridad debería transmitir esa información a los Estados, aeropuertos y explotadores afectados.

3.1.8 Entre los datos esenciales que deberían recopilarse y transmitirse progresivamente a los interesados deberían incluirse los siguientes:

- a) ruta conocida o prevista del vuelo;
- b) punto de destino conocido o sospechado y hora de llegada prevista;
- c) datos complementarios del plan de vuelo tales como autonomía de combustible (expresada en horas y minutos, de ser posible) y número de tripulantes y pasajeros a bordo;
- d) composición de la tripulación de vuelo y su conocimiento y experiencia de la ruta prevista;
- e) presencia de oficiales de seguridad de a bordo (IFSO) en la aeronave;
- f) disponibilidad a bordo de la aeronave de cartas de navegación y documentos afines; y
- g) limitaciones en cuanto al tiempo de vuelo de la tripulación de vuelo, teniendo en cuenta el número de horas que sus miembros ya han volado.

3.1.9 Además, debería enviarse la información que sigue con los detalles de que pueda disponerse:

- a) número, nombres y nacionalidades de los pasajeros y, de ser posible, de los delincuentes;
- b) número y estado de las personas lesionadas a bordo;
- c) número, tipo y cualquier otra información sobre armas, explosivos y material incendiario, artefactos o sustancias que se sepa, o se piense, que están en poder de los delincuentes; y
- d) condiciones físicas en que se encuentran los miembros de la tripulación de vuelo y los IFSO, si los hubiera, a bordo.

3.1.10 Los medios más eficientes para difundir la información son los siguientes:

- a) las dependencias ATS a lo largo de la ruta del vuelo recopilan y transmiten a las otras dependencias ATS interesadas toda la información necesaria para fines ATS y de búsqueda y salvamento (SAR); y
- b) los servicios de seguridad de cada Estado a lo largo de la ruta del vuelo recopilan y transmiten la información a los otros servicios de seguridad interesados, utilizando el designador YZY para identificar y apresurar de este modo la entrega de los mensajes.

3.1.11 Cada Estado contratante en cuyo territorio haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita debe notificar dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador de la aeronave y notificar inmediatamente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga:

- a) al Estado de matrícula y al Estado del explotador de la aeronave;
- b) a cada Estado del que ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;

- c) a cada Estado del que ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- d) a cada Estado del que se sepa que ciudadanos están o estaban a bordo de la aeronave; y
- e) a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a toda otra organización internacional pertinente.

3.1.12 A fin de que la información sobre amenazas pueda divulgarse inmediatamente, teniendo en cuenta su carácter confidencial y las necesidades locales, podría utilizarse uno de los siguientes medios de comunicación:

- a) teléfono, correo electrónico, telegrama o circuitos del servicios fijo aeronáutico (AFS) para notificar un incidente que es probable ocurra dentro de las 12 horas siguientes;
- b) telegrama, correo electrónico o AFS para notificar un incidente que es probable que ocurra después de las 12 horas siguientes y dentro de los 12 días siguientes; y
- c) correo aéreo certificado o telegrama para notificar un incidente que es probable que ocurra después de transcurridos 12 días; y
- d) la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación (PoC AVSEC)² de la OACI.

3.1.13 Deberían utilizarse designadores para identificar las comunicaciones dirigidas a los servicios de seguridad de aeropuerto según se indica en el documento *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos* (Doc 8585).

3.1.14 Cuando un Estado posea información u otros datos que indiquen que una aeronave determinada puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, el explotador de la aeronave en cuestión y los aeropuertos en los cuales la aeronave pueda aterrizar deben ser notificados a fin de que puedan responder y aplicar toda las medidas de seguridad adicionales que se consideren necesarias para contrarrestar la amenaza y que las autoridades competentes realicen la evaluación de todo aumento del riesgo.

3.1.15 La notificación debería seguir procedimientos de comunicación bien establecidos y ser lo suficientemente segura y rápida como para cerciorarse de su recepción a tiempo por el explotador de la aeronave y otros organismos que deben participar en la respuesta y aplicación de las medidas de seguridad adicionales. La autoridad competente en materia de seguridad debe estar incluida en las notificaciones en caso de que no sea la entidad que inicia esas acciones.

2. Para más información sobre la red PoC AVSEC de la OACI dirigirse a la Sección SFP, a sfp@icao.int.

Capítulo 4

CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

4.1.1 Las aeronaves que sean objeto de apoderamiento ilícito o de amenaza de bomba pueden considerarse en situación de emergencia y recibir el trato correspondiente. Si una de tales aeronaves no estuviera dotada de un transpondedor capaz de transmitir el código 7500 con el que dará la alerta a todas las estaciones radar que tengan radar secundario de vigilancia, la tripulación de vuelo debería utilizar, si es posible, lenguaje claro para el intercambio de información con las autoridades de control en tierra (esto no siempre es posible durante actos de apoderamiento ilícito cuando se produce una intrusión en el puesto de pilotaje).

4.1.2 Debería proporcionarse servicio de información de vuelo de conformidad con el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y con los PANS-ATM. Debería pedirse la ayuda del servicio de alerta (Anexo 11 y PANS-ATM) y del servicio de búsqueda y salvamento (Anexo 12 — *Búsqueda y salvamento*), y la aplicación de los procedimientos relativos a casos de emergencia y falla de las comunicaciones por radio (PANS-ATM), que deberían proporcionarse según lo dicten las circunstancias en torno a cada incidente.

4.1.3 Los Estados deberían prever la posibilidad de que se cometa un acto de interferencia ilícita contra una aeronave mientras esté en el espacio aéreo de jurisdicción de sus instalaciones de control de tránsito aéreo. Debería elaborarse un sistema de notificaciones a base de transmisiones codificadas de un transpondedor radar, comunicaciones orales, señales visuales y otros métodos apropiados. Deberían publicarse instrucciones específicas de control de tránsito aéreo. Cuando no se disponga de transmisiones codificadas de transpondedor radar, puede ser conveniente utilizar en las transmisiones al control de tránsito aéreo la expresión “canal 7500” inmediatamente después del distintivo de llamada de la aeronave. Son igualmente útiles otras opciones, utilizando palabras que no sean corrientes en la terminología normal del servicio de tránsito aéreo.

4.1.4 Los controladores de tránsito aéreo:

- a) deberían estar preparados para reconocer mensajes en lenguaje claro o disimulado que indiquen que ha ocurrido o que está a punto de ocurrir un acto de apoderamiento ilícito, de amenaza de bomba o un acto de sabotaje;
- b) deberían notificar inmediatamente a su supervisor cualquier información recibida por la que se indique que se está cometiendo el apoderamiento ilícito de una aeronave. El supervisor debería notificar inmediatamente el caso:
 - a la autoridad de seguridad competente y a la autoridad de aviación civil (si es que fueran distintas);
 - a la administración competente del aeropuerto;
 - al organismo de búsqueda y salvamento competente que corresponda;
 - al propietario y al explotador de la aeronave;
 - a otros organismos gubernamentales;

- a las dependencias ATS adyacentes; y
- c) deberían cumplir, en los trámites de control de tránsito de una aeronave que haya sido objeto de apoderamiento ilícito, con lo siguiente:
- ser discretos en las comunicaciones con el piloto y prestar oído atento a las solicitudes del piloto;
 - vigilar la aeronave y aplicar los procedimientos normales de control que no exijan transmisiones o respuestas del piloto, excepto en el caso de que el piloto haya establecido la comunicación; y
 - si se envían aeronaves militares para interceptar y escoltar a la que es objeto de apoderamiento ilícito, proporcionar toda la ayuda posible a la aeronave interceptora para que ésta pueda situarse algo por detrás y por debajo de la aeronave objeto de apoderamiento.

4.1.5 En casos de emergencia podría ser necesario, en aras de la seguridad, que una aeronave entre en un circuito de tránsito de un aeropuerto y aterrice sin la debida autorización. Los controladores deberían entonces prestar toda la ayuda posible.

4.1.6 El controlador al que se notifique una amenaza de acto de interferencia ilícita contra una aeronave en un aeropuerto debería notificar inmediatamente el caso a la autoridad competente, al explotador de la aeronave y al explotador del aeropuerto y:

- a) *si la aeronave está en tierra*, negarle la autorización de despegue hasta que se hayan adoptado las medidas apropiadas para determinar que la amenaza es falsa y que puede autorizarse la continuación del vuelo o hasta que la aeronave y su contenido hayan sido inspeccionados y la autoridad competente los declare libres de amenaza. Después de negar la autorización, la torre de control debería ordenar que se despejen las calles de rodaje y las pistas afectadas, y que la aeronave continúe el rodaje o que sea remolcada hasta el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves. Al mismo tiempo, debería darse la alerta a los servicios de salvamento, extinción de incendios y seguridad, de conformidad con el plan de emergencia del aeropuerto; y
- b) *si la aeronave está en vuelo*, autorizarla a aterrizar de conformidad con los procedimientos de emergencia establecidos si así lo solicitara el piloto al mando. En estas circunstancias, la decisión de actuar en uno u otro sentido es responsabilidad exclusiva del piloto al mando. Si decidiera continuar el vuelo, durante el mismo la aeronave debería tratarse como sospechosa y, de común acuerdo con las dependencias ATS adyacentes, se debería imponer una separación adecuada para no poner en peligro a otras aeronaves.
-

Capítulo 5

PLANES DE CONTINGENCIA

5.1 PRINCIPIOS

5.1.1 Como parte de las instrucciones de seguridad de un plan de manejo de crisis, las instrucciones para emergencias y los planes de contingencia deberían elaborarse a escala nacional y para cada aeropuerto. El plan nacional de contingencia debería concentrarse principalmente en los incidentes que afectan a las aeronaves en vuelo, mientras que los planes de contingencia para aeropuertos deberían concentrarse más en incidentes que ocurren en tierra. Estas instrucciones deberían, por lo menos, tratar de:

- a) medidas para una segunda inspección de pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros a raíz de una amenaza;
- b) medidas que han de tomarse con respecto al apoderamiento ilícito o al sabotaje de aeronaves;
- c) medidas que han de tomarse con respecto a ataques en un aeropuerto (contra aeronaves o instalaciones);
- d) amenaza de tales actos;
- e) investigación de artefactos explosivos u otros peligros posibles en los aeropuertos o dentro de las aeronaves; y
- f) planes de contingencia, que deberían contener procedimientos para neutralizar esos objetos.

5.1.2 Los planes de contingencia de los aeropuertos para los incidentes de seguridad de la aviación deberían compilarse casi de la misma manera en que se preparan los planes de emergencia de los aeropuertos para hacer frente a las emergencias que no son de seguridad de la aviación y que ocurren en los aeropuertos. El plan nacional de contingencia también debería seguir el mismo formato, pero debería concentrarse más en los incidentes o emergencias en vuelo. En el *Manual de servicios de aeropuertos* (Doc 9137), Parte 7 — *Planificación de emergencia en los aeropuertos*, figura más información sobre la preparación de planes de emergencia para aeropuertos.

5.1.3 A fin de alcanzar este objetivo, los planes de contingencia para aeropuertos, y los nacionales, deberían exponerse en un manual de fácil comprensión (si fuera posible, debería considerarse incluir los planes de contingencia para aeropuertos en los manuales de emergencia de aeródromo y el plan nacional de contingencia en el programa nacional de seguridad) y deberían contener los siguientes elementos:

- a) políticas en vigor;
- b) opciones posibles;
- c) medidas que han de aplicarse;
- d) recursos disponibles;
- e) responsabilidades; y

- f) proceso decisorio, enlaces con las autoridades y delegación de poderes.

5.1.4 El plan nacional de contingencia debería elaborarse en cooperación con los organismos y las autoridades nacionales que toman parte en la resolución de grandes incidentes y emergencias en el Estado y en su espacio aéreo, considerando las capacidades, los recursos y el potencial de cada aeropuerto nacional y cada región. A nivel de aeropuertos, cada plan de contingencia debería ser un programa coordinado entre las autoridades y los organismos nacionales, cada aeropuerto y la comunidad circundante. Esto es conveniente dado que la planificación y los procedimientos necesarios para manejar las situaciones de gran emergencia respecto a la seguridad en el aeropuerto son similares a otros tipos de emergencias que pueden afectar a una comunidad, particularmente en la respuesta de la autoridad responsable de las funciones de policía y de los organismos de asistencia médica. El plan de contingencia para aeropuertos debería contener los detalles de la respuesta coordinada o la participación de todos los organismos existentes, tanto dentro como fuera del aeropuerto, que podrían ayudar a responder en tales emergencias y debería designar las funciones específicas que debe asumir cada organismo que participa en la respuesta. Ejemplos de tales organismos son:

- a) autoridades de gobierno;
- b) autoridad responsable de funciones de policía;
- c) administración de aeropuertos;
- d) servicios de tránsito aéreo;
- e) explotador de aeronaves;
- f) ejército;
- g) servicios médicos;
- h) servicios de salvamento y extinción de incendios; y
- i) hospitales.

5.1.5 Cada aeropuerto y comunidad tiene sus propias necesidades y peculiaridades debido a las diferencias políticas, jurisdiccionales y del organismo. Sin embargo, las necesidades básicas y los conceptos de planificación de emergencia en materia de seguridad siguen siendo las mismas y los principales problemas comunes que deben resolverse son *mando, control y comunicación*.

5.1.6 La elaboración de un plan de contingencia en un aeropuerto es un gran proyecto y debería respetar los siguientes principios:

- a) desarrollo del proyecto, planificación, definición de los objetivos y del equipo;
- b) identificación de los riesgos posibles teniendo en consideración los puntos fuertes y débiles del aeropuerto, las políticas del Estado y el ambiente local, nacional y regional;
- c) elaboración de medidas y respuestas posibles; y
- d) aplicación de los recursos materiales y humanos necesarios para una respuesta eficaz.

5.1.7 Antes de preparar un plan de contingencia, es indispensable realizar una evaluación completa para obtener información sobre la configuración y las instalaciones del aeropuerto. Tal estudio debería incluir los puntos

vulnerables, la amplitud de los servicios de apoyo disponibles dentro y fuera del aeropuerto, las facilidades para evacuar al personal y desviar las aeronaves de las terminales normales y los lugares disponibles para uso de la policía así como proyectores de iluminación, comunicaciones y puntos de acceso en todo el aeropuerto. El reconocimiento debería identificar y estudiar en especial los puntos más ventajosos en los que podría situarse una aeronave objeto de apoderamiento ilícito.

5.1.8 Mapas, planos y fotografías actualizados del aeropuerto y sus alrededores y los principales tipos de aeronaves empleadas por los grandes explotadores de aeronaves así como un modelo a escala del aeropuerto son ayudas valiosísimas para la planificación y para impartir instrucción. De ser posible, debería organizarse la preparación e instrucción anticipada de las fuerzas que podrían participar en la respuesta familiarizándolas con las instalaciones locales.

5.2 EVALUACIÓN DE LA AMENAZA Y GESTIÓN DE RIESGOS

5.2.1 A fin de asegurar la aplicación eficaz de medidas de seguridad preventivas, el nivel de amenaza debe examinarse continuamente teniendo en cuenta la situación nacional, regional e internacional.

5.2.2 La planificación de contingencia es importante para promover una reacción coordinada y oportuna según el nivel de la amenaza. A fin de asegurar esa reacción en caso de un incidente grave de interferencia ilícita que supone una respuesta del gobierno nacional, los planes nacionales de contingencia deberían incluir detalles sobre política, funciones, líneas de mando y comunicaciones, desde el nivel más alto hasta la autoridad al mando y de control en el lugar.

5.2.3 Las medidas y los procedimientos de seguridad deberían ser flexibles y proporcionados con la evaluación de la amenaza, que puede variar según diversos factores y sus cambios. Como consecuencia, el programa nacional de seguridad de la aviación civil debe dar detalles de los mecanismos para un proceso válido de evaluación de la amenaza así como un plan de gestión de riesgos, que deben seguirse mediante una aplicación oportuna y eficaz.

5.2.4 La mejor manera de lograr una evaluación y un análisis válidos de la amenaza es instituyendo un proceso sistemático y continuo de compilación y evaluación de la información. Esto requiere coordinación a nivel nacional entre todas las entidades responsables así como una estrecha cooperación con los servicios de información regionales e internacionales. En el Apéndice 2 — *Metodología para evaluación de amenazas* figuran textos de orientación.

5.2.5 Cuando exista una amenaza específica, deberían aplicarse medidas preventivas de seguridad predeterminadas y seleccionadas según la naturaleza de la amenaza. La autoridad competente en materia de seguridad de la aviación debe analizar, generalmente por medio de la sección de política y control de seguridad de la aviación civil, los puntos vulnerables del sistema de aviación en relación con la evaluación de la amenaza e iniciar los ajustes apropiados al programa nacional de seguridad de la aviación civil así como el conjunto de medidas de seguridad adicionales que han de aplicarse a cada nivel de amenaza. En el Apéndice 3 — *Modelo de gestión de riesgos* figuran los textos de orientación.

5.2.6 Debido a que el terrorismo es un problema transnacional, un acto de interferencia ilícita puede originarse en un Estado y repercutir en varios Estados. Cada Estado contratante debe estar preparado para esa eventualidad y tener en vigor procedimientos para compartir la información pertinente sobre la amenaza con otros Estados contratantes, por lo menos en la medida posible teniendo en cuenta la protección de las fuentes y los métodos para obtener información. Deberían diseñarse procedimientos para difundir oportunamente información sobre la amenaza y con los controles apropiados. Se recomienda mucho usar la red PoC AVSEC de la OACI¹.

1. Para más información sobre la red PoC AVSEC de la OACI dirigirse a la Sección SFP, a sfp@icao.int.

Evaluación de amenazas y riesgos en los aeropuertos

5.2.7 Cuando se apliquen consideraciones de seguridad en el diseño de aeropuertos será necesario llevar a cabo una evaluación de las amenazas y los riesgos en los aeropuertos. Se recomienda mucho que estas evaluaciones de las amenazas y los riesgos se realicen juntamente con las autoridades nacionales competentes de manera que el diseño del aeropuerto sea lo suficientemente flexible como para adaptarlo a futuros requisitos de seguridad de la aviación. Cuanto más pronto se asignen recursos apropiados a la evaluación de las amenazas y los riesgos respecto del aeropuerto, mejor se aplicarán los requisitos adicionales, sin necesidad de una reestructuración importante y costosa. Cuando se conocen, aún en la etapa de diseño, los puntos fuertes y débiles de un aeropuerto con respecto a los posibles ataques terroristas es indispensable contar con información para la toma de decisiones.

5.3 EJERCICIOS DEL PLAN DE CONTINGENCIA

5.3.1 Los planes de contingencia deberían ponerse en práctica y ser objeto de ejercicios con regularidad, a fin de identificar los puntos débiles y las modificaciones necesarias para concluir sin daños una situación de emergencia real. Debería ponerse un énfasis particular en asegurar la fiabilidad operacional y la compatibilidad de todo el equipo de comunicaciones designado para usarlo durante un incidente.

5.3.2 Además de los grandes ejercicios generales sobre los planes de contingencia generales que deben realizarse por lo menos cada dos años, deberían organizarse ejercicios periódicos de menor escala adicionales a las pruebas, inspecciones, evaluaciones y auditorías de las diferentes partes de los planes de contingencia, por lo menos anualmente, como se menciona en el Programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil.

5.3.3 En cada caso, el resultado de ejercicios, pruebas, auditorías e investigaciones debería comunicarse a las autoridades de seguridad y de aeropuerto que, después de realizar las debidas consultas con los organismos interesados en los que quedan incluidos autoridades competentes, explotadores de aeronaves y toda otra parte interesada o afectada, deberían reevaluar las medidas y los procedimientos de seguridad y adoptar las medidas que sean necesarias para remediar los puntos débiles. Si se previeran modificaciones en los procedimientos para la inspección de pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros, la cuestión debería ser examinada por el comité de seguridad del aeropuerto y las autoridades competentes, y se debería dar aviso con suficiente antelación a los organismos interesados a fin de permitirles incorporar los cambios en sus procedimientos.

5.4 EQUIPO DE MANEJO DE CRISIS

5.4.1 El Programa nacional de seguridad de la aviación civil debe establecer, en términos claros y concisos, las oficinas y organizaciones responsables para manejar cada tipo de suceso. Al mismo tiempo, los planes de contingencia que requiere el programa nacional de seguridad de la aviación civil deben ofrecer la flexibilidad necesaria para que haya una respuesta eficaz a las eventualidades que pueden surgir durante un suceso.

5.4.2 Dependiendo de la importancia de la crisis, habría que hacer intervenir a dos equipos de crisis: 1) el Equipo de manejo de crisis (CMT) en el Centro de operaciones de emergencia (COE) a nivel de aeropuerto, y 2) el Centro nacional de coordinación y control (NCCC) a nivel del COE nacional. El NCCC está integrado por oficiales de alto nivel del gobierno y representa el mando ejecutivo. El CMT está situado en el aeropuerto y representa el mando operacional del incidente. El CMT recibe apoyo de grupos administrativos, logísticos y operacionales. Los miembros del CMT deberían ser escogidos según sus competencias, experiencia y conocimiento de diferentes tipos de crisis².

2. La OACI ha elaborado un ASTP sobre *Manejo de crisis de seguridad de la aviación* (ASTP/CRISMAN) que contiene detalles sobre la función, estructura y organización del CMT.

5.4.3 Durante un incidente puede producirse la toma de rehenes, y en ese caso el plan de contingencia tendrá que tener en cuenta la necesidad de negociar por los rehenes y posiblemente la intervención armada para terminar el incidente. La negociación por los rehenes es una tarea a tiempo completo para personal entrenado y se debería ofrecer a los negociadores instrucción especializada completa³. El plan de contingencia debería especificar quién proporcionará el personal de negociación y las líneas de mando. La provisión de otros recursos tales como intérpretes, alojamiento, instalaciones de comunicación y los requisitos específicos de toda unidad de intervención armada que intervenga en un incidente deben estar incluidos en el plan.

5.4.4 Es esencial que el jefe del CMT haya sido nombrado por las autoridades supremas del Estado. Debería existir una clara comprensión de quién está al mando cuando se señale una crisis. El jefe del CMT debería tener experiencia y capacitación apropiada en manejo de crisis. El título del jefe, su nombre y sus funciones deberían estar claramente indicados en el plan de contingencia.

5.4.5 Por regla general se asignará a la autoridad competente en seguridad de la aviación la responsabilidad general del manejo de crisis. A otros organismos de gobierno, especialmente a la administración de aviación civil, a la autoridad responsable de las funciones de policía y las autoridades militares, al Ministerio de Relaciones Exteriores y a las administraciones de aeropuerto se les asignarán funciones de apoyo para la autoridad competente en seguridad de la aviación. También deberían adoptarse disposiciones para que participen el explotador de la aeronave afectada y un miembro superior de tripulación de vuelo familiarizado con el tipo de aeronave en cuestión, cuando se considere apropiado.

5.4.6 Debido a sus funciones y deberes de coordinación únicos, la sección de política y control de seguridad de la aviación civil quizá sea la organización más apropiada para asignarle las responsabilidades del establecimiento, mantenimiento y disponibilidad operacional del COE nacional. Esto quizá no sea aplicable en todos los casos, particularmente cuando la responsabilidad en casos de respuesta a grandes incidentes compete a una autoridad nacional encargada de las funciones de policía.

5.4.7 Del mismo modo, el oficial de seguridad de aeropuerto será el funcionario más apropiado a quien se pueda asignar las responsabilidades de establecimiento, mantenimiento y disponibilidad operacional del COE del aeropuerto.

5.4.8 Además de los recursos y conocimientos mencionados en la Parte 7 del *Manual de servicios de aeropuertos* necesarios para responder eficazmente a un acto de interferencia ilícita en el que resulte implicada una aeronave, se incluirán todos los siguientes o algunos de ellos:

- a) procedimientos de inspección de seguridad de artefactos explosivos durante el vuelo;
- b) manipulación y colocación en lugar seguro durante el vuelo de artefactos explosivos sospechosos;
- c) autoridad de policía responsable de reaccionar ante una situación de crisis;
- d) negociación para liberar rehenes;
- e) psiquiatría y psicología;
- f) comunicaciones;
- g) servicios de tránsito aéreo;

3. La OACI ofrece los ASTP para negociadores (Niveles 1 y 2) como base, además de la capacitación más especializada que ofrecen especialistas sobre negociación a tiempo completo.

- h) operaciones y configuración del aeropuerto;
- i) lugar especial de estacionamiento para aeronaves sometidas a actos de interferencia ilícita;
- j) expertos y documentos disponibles de lugares adyacentes;
- k) operaciones de vuelo; y
- l) otros servicios auxiliares (p. ej., lingüistas o especialistas en cuestiones religiosas).

5.5 ACCESO Y CONTROL DEL LUGAR DEL INCIDENTE

5.5.1 Debería establecerse una zona controlada que abarque el área principal del incidente. Dentro de la zona controlada, debería establecerse un cordón externo y otro interno que rodee el incidente propiamente dicho con un puesto de mando avanzado (FCP) para controlar todo el acceso al cordón interno. Normalmente, los cordones están protegidos por personal armado. El objetivo del cordón externo es proteger el lugar del incidente e impedir que el público, la prensa y el personal del aeropuerto y del explotador de la aeronave que no es indispensable tengan acceso al lugar. El objetivo del cordón interno es aislar el lugar del incidente e impedir que tenga acceso al mismo toda persona que no esté directamente involucrada en la solución de la crisis. El acceso al cordón interno se permite únicamente con el acuerdo del comandante del FCP. En caso de un acto de apoderamiento ilícito es importante que el FCP sea móvil. En la Figura V-1 se ilustra un ejemplo de lugar del incidente⁴.

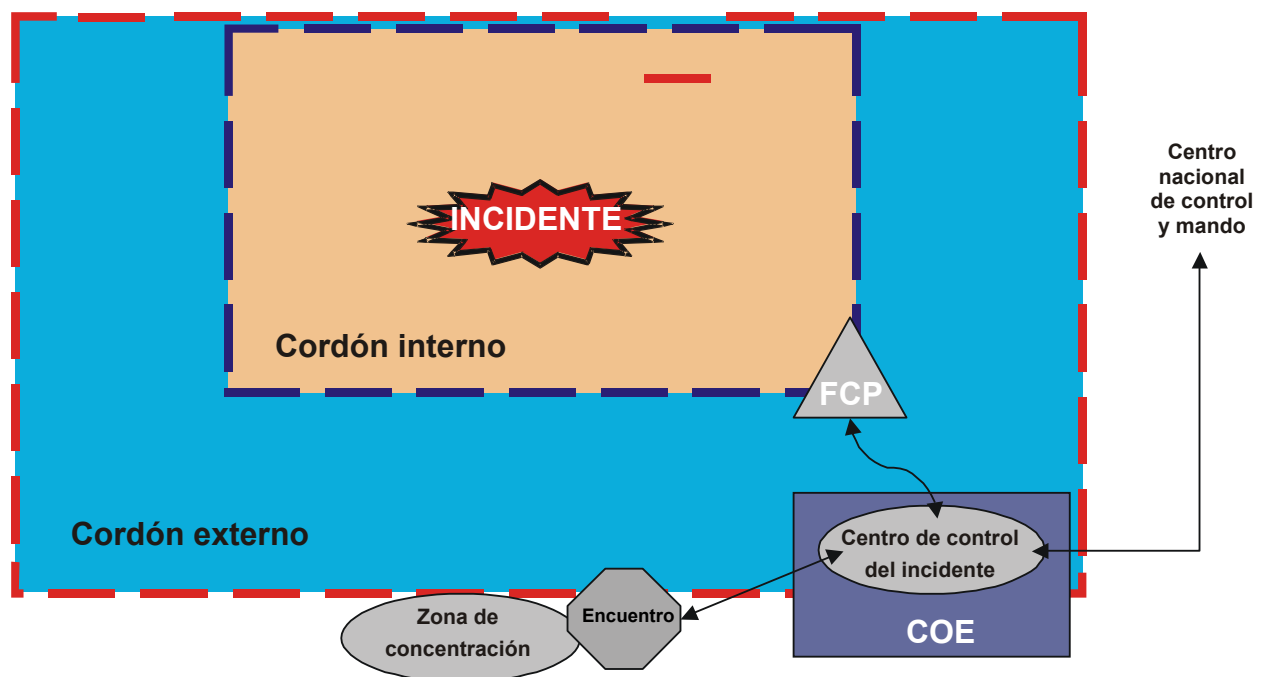


Figura V-1. Ejemplo de lugar del incidente

4. La OACI ha elaborado una ASTP sobre *Manejo de crisis de seguridad de la aviación* (ASTP/CRISMAN) con detalles de las funciones y la coordinación en el sitio del incidente.

5.5.2 Los planes deben incluir el control del tránsito alrededor del aeropuerto y dentro de la parte pública del aeropuerto para permitir el acceso y la salida rápidos de los vehículos de emergencia y de toda otra persona u organismo que sean necesarios en el aeropuerto para ayudar a resolver el incidente. Debería designarse un punto de encuentro y una zona de concentración fuera del cordón interno para todos los organismos que lleguen al lugar del incidente. Los servicios de emergencia tales como bomberos y ambulancia deberían estar a la escucha y preparados en el punto de encuentro fuera del cordón externo para estar en condiciones de intervenir rápidamente en caso de que se produzca una explosión o un incendio.

5.6 PUESTO AISLADO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

5.6.1 Es importante que cuando se sospeche que una aeronave tiene un artefacto explosivo o una sustancia peligrosa a bordo quede aislada de las operaciones normales. Para lograrlo, cada aeropuerto debería asignar un puesto aislado de estacionamiento al que pueda trasladarse tal aeronave. De ser posible, el lugar elegido debería estar a un mínimo de 400 metros de todo otro puesto de estacionamiento de aeronaves, calles de rodaje, pistas, edificios, zona pública, zona de depósitos de combustible o de almacenamiento de explosivos o material incendiario. El puesto aislado de estacionamiento de aeronaves también podría utilizarse para aeronaves objeto de apoderamiento ilícito que requieran servicios o atención especiales, por lo que debería prestarse atención a su emplazamiento a fin de que no pueda ser fácilmente observada desde las zonas públicas fuera del perímetro del aeropuerto.

5.6.2 Debería procurarse que bajo la superficie del estacionamiento de aeronaves no haya servicios tales como tuberías de gas, tuberías de las tomas de reabastecimiento ni otras tuberías de combustible o cables de electricidad. De ser posible, podría designarse un segundo puesto aislado de estacionamiento para el caso en que el principal puesto aislado de estacionamiento no esté disponible o en caso de una crisis múltiple.

5.6.3 Los procedimientos de emergencia del aeropuerto deberían designar uno o más puntos a los que podrían ser dirigidas las aeronaves afectadas. Sin embargo, los planes deben ser lo suficientemente flexibles en caso de que la aeronave no pueda estacionarse en un punto designado y deben permitir que la aeronave cambie su posición. Al seleccionar los puntos designados debería tenerse en cuenta lo siguiente:

- a) la disponibilidad de los puntos de aproximación cubiertos para facilitar la acción de las fuerzas de seguridad; por ejemplo, edificios adyacentes, características naturales tales como ondulaciones del terreno y árboles;
- b) la necesidad de que la policía y otras unidades tengan acceso rápido y fácil a la escena para hacer frente a la situación;
- c) el posible peligro para otras aeronaves o las personas en lugares cercanos y riesgos tales como los tanques de combustible;
- d) la necesidad de aislamiento respecto a la prensa y el público; y
- e) la continuación, tanto como sea posible, del tráfico aéreo normal que llegue y salga del aeropuerto durante el incidente.

5.7 ARTEFACTOS EXPLOSIVOS SOSPECHOSOS

5.7.1 Si se encuentra a bordo de una aeronave, o en el equipo, los edificios o las instalaciones, un artefacto o una sustancia que se sospecha son explosivos, es esencial ocuparse del caso inmediatamente. El transporte de tal

artefacto o sustancia hacia fuera del aeropuerto, a través de zonas públicas, crea riesgos innecesarios. Por lo tanto, se recomienda que en los aeropuertos haya un área aislada de desmantelamiento. Idealmente, dicho lugar debería estar próximo, pero no a menos de 100 m del puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.

5.7.2 El oficial de seguridad de aeropuerto debería estudiar el aeropuerto y predeterminar las rutas hacia el área de desmantelamiento, desde todos los lugares del aeropuerto en los que probablemente puedan descubrirse sustancias o artefactos explosivos sospechosos, que sean más seguras para tal clase de transporte. Al hacer este estudio deberían considerarse las mejores rutas para evitar otras aeronaves estacionadas, edificios, zonas públicas, instalaciones de combustible y energía eléctrica, tuberías de gas, ayudas para las comunicaciones y la navegación. Debería haber siempre más de una ruta desde cualquier lugar en el aeropuerto hacia el área de desmantelamiento aislada.

5.7.3 Cuando el técnico en neutralización de explosivos traslade uno de estos artefactos o sustancias debería tratar de eliminar la posibilidad de que las señales electrónicas procedentes de las instalaciones del aeropuerto activen el mecanismo detonador. Debe evitarse la utilización de equipos de transmisión móviles o portátiles en un radio de 30 m (o de 10 m en caso de transmisores de baja potencia) del artefacto sospechoso.

5.7.4 A fin de reducir al mínimo el efecto de una explosión, debería preverse un área de contención de explosiones. Debería consultarse a expertos en neutralización de explosivos y deberían prestárseles todas las facilidades que necesiten. Además de preverse un refugio para que los expertos trabajen eficientemente, la construcción del área de contención de explosiones debería permitir que el vehículo que transporte el artefacto sospechoso pueda entrar para descargarlo.

5.7.5 Para hacer detonar algunos de los artefactos explosivos se utilizan mecanismos sencillos sensibles a los cambios de presión que actúan cuando se alcanza una determinada altitud. Para comprobar si en el equipaje, carga o correo hay tal artefacto, es conveniente una cámara de simulación de cambios de las condiciones atmosféricas. Al mismo tiempo, debería simularse toda otra condición de vuelo que probablemente se presente, incluyendo señales acústicas y electrónicas generadas por los motores y el equipo de las aeronaves.

5.8 CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

5.8.1 El plan de contingencia para responder a un incidente de interferencia ilícita a escala nacional y de aeropuerto, cuando se ponga en práctica, deberá controlarse desde un emplazamiento central. La mejor manera de lograrlo es mediante un centro de mando o centro de operaciones de emergencia (COE). La información sobre planificación, establecimiento y funcionamiento de los centros de operaciones de emergencia de aeropuerto figura más adelante y se ha publicado en el *Manual de servicios de aeropuertos* (Doc 9137), Parte 7 — *Planificación de emergencia en los aeropuertos*. Ese texto abarca todos los tipos de emergencias importantes que pueden ocurrir en un aeropuerto o en sus inmediaciones y será útil si se decide que es necesario un COE de nivel nacional. El estado de preparación de cada uno de los COE para las operaciones debe someterse a prueba periódicamente.

5.8.2 Es necesario que el COE de un aeropuerto esté provisto de medios de comunicación eficaces y flexibles que permitan la comunicación directa con la aeronave afectada así como con los servicios ATS y con todas las dependencias de los servicios de seguridad cuya asistencia sea probablemente necesaria en el aeropuerto.

5.8.3 Una norma del Anexo 14 — *Aeródromos* requiere que se elaboren planes de emergencia de aeródromo en los que se prevea la coordinación de las medidas adoptadas en las emergencias que ocurran en los aeródromos. En dicho Anexo figura también un método recomendado en el que se prevé un COE como foro para esa coordinación.

5.8.4 La experiencia ha demostrado que para el manejo de la respuesta a un acto de interferencia ilícita es indispensable un COE que funcione bien y esté bien equipado. El COE actúa como punto de contacto para el control y

coordinación de todos los organismos que participan en la respuesta y, como tal, los procedimientos para su uso y dotación deberían estar claramente indicados en los planes de contingencia.

5.8.5 El COE debería estar situado en un lugar fuera del recinto del aeropuerto que sea fácilmente accesible. El acceso al COE debe ser permanente y debe ser posible llegar al COE en el menor tiempo posible. El ambiente del COE debe ser amplio y abierto para que el grupo pueda trabajar en condiciones de estrés sin interferencias mutuas en el trabajo de uno y otro.

5.8.6 El COE debería tener por lo menos el equipo y las características siguientes:

- a) suficiente espacio de escritorios, sillas y útiles de oficina para todos los miembros del equipo de gestión de emergencia (EMT);
- b) computadoras o conexiones para computadoras portátiles;
- c) todos los modos de telecomunicaciones: radio, televisión, suficientes líneas telefónicas, teléfonos celulares;
- d) mapas, planos y fotografías actualizados del aeropuerto y sus alrededores y los principales tipos de aeronaves que utilizan los grandes explotadores de aeronaves así como un modelo a escala del aeropuerto;
- e) alimentación eléctrica auxiliar;
- f) tableros de presentación, planos del lugar, planos de las plantas del edificio, planos de infraestructura (agua, cloacas, electricidad, gas);
- g) instalaciones para el aseo personal y las comidas; y
- h) lugar cercano reservado para los medios de comunicación, familiares y parientes.

Además, el COE debería:

- a) estar restringido al personal autorizado; y
- b) ser fácilmente accesible.

5.8.7 La disponibilidad operacional de cada COE debería ser sometida a prueba periódicamente.

5.9 COMUNICACIONES

5.9.1 Las comunicaciones, a menos que ya hayan tomado posición, probablemente sean un problema importante. Deben hacerse anticipadamente arreglos de contingencia para avisar a las administraciones de los servicios telefónicos. Serán necesarios enlaces entre el puesto de mando avanzado y el personal desplegado dentro del cordón interno. También serán necesarios enlaces con el COE. Probablemente, el sistema de radio sea el único que ofrece el grado de flexibilidad necesario, pero cabe recordar que las transmisiones de radio pueden ser escuchadas por los perpetradores, la prensa y otras personas, a menos que estén codificadas o se empleen métodos de transmisión seguros.

5.9.2 Es muy conveniente establecer pronto líneas terrestres seguras desde el puesto de mando avanzado al COE, los negociadores y la torre de control. El COE necesita buenas comunicaciones internas y debería contar con

enlace de comunicaciones con el centro de control del gobierno, la central de policía, los servicios de emergencia, las autoridades aeroportuarias, la torre de control y el explotador de aeronaves afectado.

5.9.3 Deberían usarse al máximo teléfonos por cable pero, cuando se necesiten teléfonos celulares o móviles durante una emergencia como una alternativa a las comunicaciones por radio o por líneas terrestres, será necesaria una configuración especial. Debería pedirse al proveedor del servicio de teléfono celular o móvil que disponga la inmovilización de todos los teléfonos celulares o móviles que no sean indispensables dentro del área del incidente.

5.10 PRENSA Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN

5.10.1 La presión del interés de los medios informativos durante un gran incidente relacionado con la seguridad será considerable. Es importante que los medios de comunicación sean tratados de una manera justa pero firme para asegurar que no publiquen información que podría impedir llevar a cabo las medidas planificadas o que adopten las fuerzas de seguridad. El control de la información acerca de la situación es de principal importancia dado que, en el pasado, las comunicaciones radiofónicas de la policía y las aeronaves fueron interceptadas y retransmitidas como noticia en las redes públicas. También se sabe de equipos de camarógrafos que se infiltraron en el área del incidente y filmaron las operaciones. Esto puede elevar peligrosamente la tensión de los perpetradores y, además, la divulgación prematura de información respecto a las operaciones puede frustrar los planes tácticos.

5.10.2 Sin embargo, también es aconsejable asegurar que los medios de comunicación sean tratados con consideración y se les dé la información y asistencia que sea posible sin comprometer la seguridad de los pasajeros afectados ni a la policía y al personal de seguridad que hace frente a la situación. Si se les niega toda información a los medios informativos estos se frustrarán y es poco probable que cooperen con la policía. Al contrario, tratarán de obtener información por todos los medios con lo que, intencionalmente o no, reducirán la posibilidad de una solución pacífica. Se debería llegar a un acuerdo inicial con los medios informativos de que se informará regularmente a la prensa en una sala dedicada a tal efecto (por ejemplo, cada hora o cada dos horas) de modo que el oficial de comunicaciones seleccionado por la policía y el CMT comuniquen únicamente información oficial y segura. Además, los comunicados de prensa deberían ser aprobados por el jefe del CMT antes de su difusión.

5.10.3 La autoridad competente en materia de seguridad y otras entidades que participan en la respuesta a los actos de interferencia ilícita deberían actuar con mesura al proveer información que pueda ser entregada a los medios informativos y difundida por estos con respecto a los actos de interferencia ilícita, durante o después del suceso. En particular, debería reducirse al mínimo la publicidad acerca de los métodos y la planificación reales empleados por los delincuentes y las medidas de seguridad aplicadas por los Estados para impedir actos de interferencia ilícita.

5.11 INFORMACIÓN TELEFÓNICA Y FAMILIARES

5.11.1 Debería haber instalaciones separadas, fuera del COE, para atender al público que solicitará información con respecto a las personas involucradas en el incidente. Será necesario establecer un centro telefónico de información (TIC)⁵, que no debe estar necesariamente en el sitio del incidente, con un número de teléfono dedicado y personal capacitado para atender el elevado número de llamadas del público, familiares y amigos de las personas afectadas. Cabe esperar llamadas del extranjero en diferentes idiomas. Dado que los familiares y amigos pueden proporcionar información útil para la solución de la crisis (nombre, edad, nacionalidad, fisonomía, estado de salud, etc.) es indispensable elaborar un sistema predeterminado y sistemático para recoger datos (formularios especiales detallados para compilar detalles sobre los pasajeros y las personas que llaman), de modo que el CMT pueda hacer un análisis

5. En el Doc 8973, Volumen III — *Seguridad, organización, programas y requisitos de diseño de aeropuertos* figura más información sobre el TIC.

correcto de la información (y no el TIC, que debería concentrarse en la recolección de información y en el análisis elemental, como mantener una lista exacta de las personas involucradas). Toda la información proporcionada por el TIC al público y a los familiares y amigos debería estar estrictamente coordinada con el CMT y el oficial encargado de los medios de comunicación.

5.11.2 Además de la gran cantidad de llamadas que lleguen al aeropuerto del incidente, algunos parientes y amigos pueden encontrarse en el aeropuerto de salida o en el de destino, o en el del incidente en caso de que éste haya ocurrido en otro lugar. Los familiares y amigos que se encuentran en el aeropuerto del incidente deberían estar aislados del resto del público en un centro de descanso e información (RDC)⁶. El RDC debería estar separado del TIC y del COE; idealmente, debería estar aislado de la parte pública del aeropuerto. Las principales funciones del RDC son ayudar a los familiares y amigos durante un período muy difícil, quitar la presión de tratar con personas estresadas de las entidades que participan directamente en la solución del incidente y también recoger información adicional sobre las personas involucradas o víctimas de la crisis. Los formularios usados por el RDC deberían seguir el mismo formato que los formularios del TIC, pero indicar claramente que la fuente de información está físicamente presente en el RDC. Todos los formularios del RDC deberían ser transmitidos al TIC antes de enviarlos al CMT. El CMT podría decidir entrevistar a los familiares y amigos para confirmar los datos recibidos y a fin de obtener información.

5.11.3 Se recomienda realizar prácticas con estricta regularidad sobre el funcionamiento del TIC y el RDC, por lo menos una vez al año, a fin de mantener un nivel de conocimientos elevado del personal, y para que el procesamiento se realice de forma adecuada y veloz. En el caso de lesiones o muertes, la información recogida por el TIC y el RDC sobre los familiares y amigos es de capital importancia para la policía.

5.12 RESPUESTA A LAS AMENAZAS

5.12.1 Es muy importante que el plan de contingencia de aeropuerto refleje claramente, de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil, la responsabilidad en cuanto a la evaluación de todas las amenazas de bomba y violencia posibles. Sea que afecten a aeronaves en tierra o en vuelo, o a edificios en el aeropuerto. Deben nombrarse evaluadores y entrenarlos adecuadamente a fin de que puedan evaluar la amenaza y proporcionar orientación respecto a qué medidas de seguridad se consideran apropiadas para hacer frente a la amenaza recibida.

5.12.2 Todo aviso de bomba recibido por teléfono, mensaje escrito u otro medio de comunicación indicando que ocurrirá un acto ilícito en un aeropuerto o en vuelo debe ser considerado una amenaza seria. Debería investigarse completamente cada amenaza e informarse de la misma inmediatamente para proteger al público. Las personas apropiadas deberían estar familiarizadas con un formato específico de presentación de informes, del cual figura un ejemplo en el Apéndice 4 — *Medidas que ha de adoptar quien reciba una llamada telefónica de amenaza de bomba*.

5.12.3 Si bien algunos Estados, debido a la situación local existente, pueden necesitar una evaluación más estricta de las amenazas, la experiencia ha demostrado que la técnica descrita seguidamente para la evaluación de las amenazas es fiable en la mayoría de las circunstancias.

Identificación precisa del objetivo

5.12.4 Es necesario un procedimiento sistemático para evaluar amenazas de bomba a fin de asegurarse, en la medida de lo posible, de que cuando realmente exista una bomba u otro artefacto la evaluación lleve a una medida positiva y que cuando la amenaza sea falsa la evaluación cause una perturbación mínima en las operaciones.

6. En el Doc 8973, Volumen III — *Seguridad, organización, programas y requisitos de diseño de aeropuertos* figura más información sobre el RDC.

5.12.5 Varios Estados han ideado un procedimiento de este tipo empleando una técnica llamada “determinación precisa del objetivo” (PTI). El método fue concebido para llevar a un evaluador de amenazas de bomba a una conclusión lógica. El método PTI ayudará a clasificar la amenaza como:

- a) específica;
- b) no específica; o
- c) falsa.

5.12.6 El método PTI consiste en usar características específicas de la información contenida en el aviso para determinar su credibilidad. Cuanto más información dé quien efectúa la llamada (la mayoría de los avisos son anónimos y se hacen por teléfono), es más probable que se deba tomar seriamente. En el Apéndice 5 — *Evaluación de amenazas de bomba* figura más orientación sobre la PTI.

Medidas de la tripulación de vuelo

5.12.7 El Anexo 6 — *Operación de aeronaves* requiere que los explotadores establezcan y mantengan programas de instrucción que permitan a los miembros de la tripulación actuar de la manera más apropiada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita.

5.12.8 Después de evaluar la situación, el piloto al mando debería comunicar las circunstancias relativas a la amenaza contra una dependencia ATS. Sin embargo, deberían considerarse seriamente las consecuencias que podrían ser resultado de una decisión del ATS o de otras autoridades de un Estado que es contrario a lo solicitado por el piloto al mando.

5.12.9 El Convenio de Tokio especifica los poderes del piloto al mando durante el vuelo y autoriza las medidas específicas que ha de tomar dicho oficial en caso de un acto ilícito. Además, el piloto al mando tendrá autoridad sobre todos los miembros de la tripulación, incluidos los guardias de seguridad. Si el piloto al mando no puede hacerlo, otro miembro calificado de la tripulación debería asumir el mando, de conformidad con la secuencia prevista en el manual del explotador. Todos los miembros de la tripulación bajo la dirección del comandante asistirán a dicho oficial por todos los medios.

5.12.10 Debe tenerse muy en cuenta que una persona que comete un acto ilícito a bordo de una aeronave en vuelo puede estar en un estado mental inestable o extremadamente cambiante o nerviosa. Por consiguiente, los miembros de la tripulación deberían:

- a) abstenerse de conversaciones innecesarias o acciones que podrían irritar a esa persona;
- b) asegurarse debidamente de que los pasajeros no se inquieten y al tratar de dominar al individuo, no actuar de manera que pueda poner en peligro la seguridad operacional. Una medida práctica para contener a los pasajeros sería ordenarles que se pongan el cinturón del asiento; y
- c) no servir más bebidas alcohólicas.

5.12.11 La seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo es de primordial importancia para la realización segura del vuelo. Una vez que ha comenzado un acto de apoderamiento ilícito, debería procurarse disuadir a los perpetradores de que entren al compartimiento de la tripulación de vuelo.

5.12.12 En muchos casos, el destino de una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita estará en una región de la cual la tripulación de vuelo no posee los documentos y manuales necesarios para el vuelo.

Por consiguiente, es conveniente proveer a la tripulación de vuelo con un conjunto resumido del material de navegación de emergencia vigente para posibles lugares de aterrizaje de desvío que no están en la ruta prevista. Este conjunto técnico y de navegación de emergencia ayudará a la tripulación a aterrizar en condiciones de seguridad en un aeropuerto con el que no está familiarizada pero que está dentro del alcance de la aeronave. En el *Manual sobre la aplicación de las disposiciones de seguridad del Anexo 6* (Doc 9811 — de distribución limitada) figuran directrices adicionales sobre medidas de la tripulación en caso de un acto de interferencia ilícita.

Amenaza de bomba en tierra

5.12.13 Cuando una amenaza de bomba esté asociada con una aeronave que aún está en tierra, una vez que se ha evaluado el aviso los explotadores de la aeronave, en consulta con las autoridades del aeropuerto y otras entidades responsables de hacer cumplir la ley, deberían:

- a) desembarcar a todos los pasajeros y a la tripulación con todo el equipaje de mano por escalerillas o pasarelas. Los toboganes de evacuación deberían emplearse en condiciones de extrema emergencia únicamente;
- b) desplazar la aeronave a un sitio alejado, como un puesto aislado de estacionamiento;
- c) aislar y volver a inspeccionar a todos los pasajeros y su equipaje de mano y mantenerlos en un área separada hasta que los miembros de la tripulación, el equipaje facturado, la carga y las provisiones hayan sido inspeccionados, manualmente o por otros medios y declarados seguros;
- d) descargar todo el equipaje facturado y pedir a los pasajeros que identifiquen sus equipajes, que deberían ser entonces inspeccionados, manualmente o por otros medios, antes de volverlos a cargar;
- e) descargar toda la carga, que debería ser entonces inspeccionada manualmente o por otros medios antes de volver a cargarla;
- f) descargar y verificar la integridad de las provisiones; y
- g) realizar una inspección de seguridad de la aeronave.

5.12.14 En caso de una amenaza de bomba la aeronave debería ser objeto de una inspección de seguridad, realizada únicamente por personal de las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley designado y capacitado a tal efecto.

Amenaza de bomba en vuelo

5.12.15 En caso de una amenaza de bomba en vuelo, la responsabilidad de las decisiones adoptadas recaen en el piloto al mando. Para hacer frente a una amenaza de bomba dirigida contra una aeronave en vuelo puede ser necesario adoptar algunas de las medidas siguientes o todas ellas:

- a) evaluación de la amenaza;
- b) respuesta/decisión, incluso si la reacción será evidente o secreta;
- c) realización de procedimientos de inspección de seguridad en vuelo;
- d) evaluación de los posibles efectos de la presurización o igualación de la presión de la aeronave;

- e) establecimiento del orden de la inspección de seguridad (p. ej., primero la parte pública);
- f) disposiciones sobre las tareas de inspección para la tripulación de vuelo;
- g) anuncio de la amenaza por el piloto al mando a los pasajeros;
- h) disposiciones para la posible participación de los pasajeros en la inspección;
- i) establecimiento de procedimientos de emergencia una vez que se haya detectado un artefacto explosivo sospechoso; y
- j) determinación de la ruta de vuelo y procedimientos de aterrizaje y desembarque.

5.12.16 En el Apéndice 6 — *Respuesta a amenazas de bomba contra aeronaves* figura más orientación sobre las medidas que han de tomarse en caso de una amenaza de bomba en vuelo.

Procedimientos de inspección

5.12.17 Las autoridades aeroportuarias o el explotador de la aeronave deberían prever medidas y procedimientos suplementarios específicos, dependiendo que si la alerta de bomba o el descubrimiento de un artefacto explosivo sospechoso se refiere a una aeronave en vuelo o en tierra o a un edificio o zona de la terminal o del aeropuerto. En cada aeronave debería haber un plan de inspección y una lista de verificación. La lista de verificación debería elaborarla el departamento técnico del explotador de la aeronave. Debería haber diferentes listas de verificación, según los diferentes tipos de aeronaves y de configuración de cabina.

5.12.18 La inspección de un edificio o de una aeronave para encontrar un artefacto explosivo sospechoso identificado por una amenaza de bomba debería seguir las directrices básicas siguientes:

- a) las inspecciones serán más eficaces si las llevan a cabo personal familiarizado con el edificio o la aeronave en cuestión;
- b) las inspecciones se deben llevar a cabo de un modo sistemático y las zonas aprobadas deberían estar marcadas claramente;
- c) necesidad de imponer y mantener un control estricto del acceso al edificio o a la aeronave que es objeto de inspección durante el período en que se realiza esta tarea;
- d) los equipos de inspección deberían recibir orden de no tocar o interferir con ningún objeto desacomodado que puedan descubrir y de alertar inmediatamente a la persona responsable del equipo de inspección; y
- e) los artefactos explosivos sospechosos que se encuentren durante la inspección deberían marcarse claramente y el área inmediata quedar aislada por un cordón.

5.12.19 En el Apéndice 9 — *Directrices para la inspección de seguridad y evacuación de aeronaves y edificios* figura más orientación.

Procedimientos de inspección de seguridad de aeronaves en vuelo

5.12.20 El gran número de aeronaves en servicio en todo el mundo hace que sea imposible ofrecer en este manual procedimientos recomendados de inspección de aeronaves que sean adecuados en todos los casos. Los

explotadores de aeronaves deberían elaborar una lista de verificación de los procedimientos de inspección de seguridad para cada tipo de aeronave en servicio e incluir esta lista de verificación como parte del conjunto de documentos de seguridad de la tripulación de vuelo (para ayudarse en este proceso véase el Apéndice 7 — *Lista de verificación para la inspección de seguridad de aeronaves*). Debería establecerse un programa de instrucción y mantenerlo para todos los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina.

5.12.21 A fin de evitar la duplicación de esfuerzos, la inspección de seguridad de una aeronave debería realizarla sistemáticamente personal familiarizado con la aeronave en cuestión con una lista de verificación y asignándole áreas específicas de la aeronave. Debería prestarse atención a aquellas partes a las que los pasajeros han tenido acceso, tales como las cabinas principales de pasajeros y las áreas de cocina y lavabos, pero en la inspección deberían incluirse también el puesto de pilotaje y todo otro compartimiento de la cabina inferior accesible en vuelo.

5.12.22 En general, una inspección de seguridad debería realizarse con extrema precaución, empleando linternas y espejos cuando se registren partes confinadas u oscuras. Las partes que deben inspeccionarse deberían incluir todas las puertas con picaporte o de acceso fácil. Las áreas en que hay equipo deberían inspeccionarse cuidadosamente, puesto que existe la posibilidad de que se haya escondido una bomba detrás o debajo del equipo. Podría no ser necesario inspeccionar algunas áreas si una puerta, compartimiento o pieza de equipo estuvieran adecuadamente sellados o asegurados y no hubiera muestras de alteración o manipulación indebida.

5.12.23 Es difícil dar orientación a los equipos de inspección sobre la apariencia de artefactos explosivos sospechosos, puesto que pueden estar disimulados de muchos modos. Debería informarse brevemente a los equipos de inspección para que busquen especialmente objetos no identificados o cualesquiera otros objetos que:

- a) que no deberían estar allí;
- b) no se sabe por qué están allí; y
- c) están fuera de lugar.

5.12.24 Dada la posibilidad de que dentro del equipo o de los componentes de la aeronave se encuentren ocultos artefactos explosivos o armas, las inspecciones de las aeronaves que se consideran en mucho riesgo, deberían llevarlas a cabo personal de seguridad entrenado y competente ayudado, cuando sea necesario, por la tripulación de la aeronave o por personal de apoyo técnico aeronáutico.

5.12.25 Deberían adoptarse otras medidas de conformidad con el Apéndice 8 — *Artefactos explosivos sospechosos* y el Apéndice 9 — *Directrices para la inspección de seguridad y evacuación de aeronaves y edificios*.

Procedimientos de evacuación

5.12.26 Si la administración del aeropuerto o del edificio, en consulta con el oficial de seguridad de aeropuerto, decide proceder a la evacuación, el oficial de seguridad de aeropuerto debería ordenar qué pisos o áreas deben abandonarse. En edificios de uno o dos pisos, la evacuación puede realizarse de un modo relativamente fácil; sin embargo, en un edificio con más de tres pisos, la evacuación debería limitarse a la zona inmediata a aquella en que se ha encontrado la sustancia o el objeto sospechosos, o la zona que está específicamente identificada en la amenaza y el espacio equivalente en los pisos inmediatamente superior e inferior.

5.12.27 La decisión de evacuar los edificios a los cuales el público normalmente tiene acceso debería tomarla la administración del edificio, de preferencia después de consultar con el oficial de seguridad de aeropuerto o la autoridad de policía, o con ambos. Los explotadores deberían establecer procedimientos similares para sus propios edificios. Deberían tenerse en cuenta los siguientes factores:

- a) la cantidad y frecuencia de amenazas falsas y el efecto que la evacuación de edificios tiene en la frecuencia de tales amenazas;
- b) los peligros posibles que resultan de la evacuación, por ejemplo, numerosas personas concentradas en los vestíbulos o en las escaleras donde probablemente habría una bomba; y
- c) los problemas y peligros creados por la evacuación de zonas públicas (donde el acceso del público general está permitido).

5.12.28 En el Apéndice 9 — *Directrices para la inspección de seguridad y evacuación de aeronaves y edificios* figura más información sobre procedimientos de evacuación.

Evacuación de servicios de tránsito aéreo

5.12.29 Las administraciones de los servicios de tránsito aéreo deberían preparar procedimientos específicos para prever la posible necesidad de evacuar las dependencias ATS en caso de una amenaza de bomba. Esos procedimientos serían básicamente iguales a los que se aplican en caso de interrupción de las actividades de las dependencias ATS debido a incendio, desastres naturales o colapso de las instalaciones de comunicaciones esenciales. Los procedimientos deberían tener en cuenta el lugar en que están situadas las dependencias ATS y la dotación de las mismas, la cantidad y tipo de tránsito que atienden, todo otro medio disponible para asegurar la provisión continua de servicios de tránsito aéreo y las instalaciones de comunicaciones disponibles.

5.12.30 Los procedimientos deberían abarcar los siguientes aspectos:

- a) las facultades, los medios y los métodos para impartir órdenes de evacuación;
- b) la o las dependencias a las que debería transferirse la responsabilidad de proveer temporalmente servicios de tránsito aéreo;
- c) los medios y métodos para notificar a las dependencias mencionadas en b) y transferir datos de vuelo esenciales a dichas dependencias;
- d) los medios y métodos para notificar a las aeronaves en vuelo la situación y los procedimientos que se les ha de aplicar;
- e) los medios y métodos para notificar a las aeronaves en tierra y a los explotadores la situación; y
- f) reanudación de las actividades normales después de eliminada o neutralizada la amenaza de bomba, y los medios y métodos para impartir órdenes respecto a dicha reanudación.

5.12.31 Cabe admitir que en muchos casos, por ejemplo cuando grandes centros de control de área u oficinas de control de aproximación resulten afectadas, consideraciones sobre la seguridad de los pasajeros, los miembros de tripulaciones y las aeronaves pesarán en contra del cierre completo de la dependencia ATS. En esos casos, es importante que los procedimientos prevean una reducción del personal ATS.

5.12.32 Los procedimientos de inspección para edificios descritos en el Apéndice 9 — *Directrices para inspección de seguridad y evacuación* deberían adaptarse y aplicarse a los edificios en que están situadas las dependencias ATS, cuando sea necesario.

Capítulo 6

EXAMEN, ANÁLISIS E INFORMES

6.1 INTRODUCCIÓN

6.1.1 Después de cada suceso o amenaza, la autoridad de seguridad competente debería realizar, tan pronto como sea posible, un examen y análisis de todo lo sucedido. Según la naturaleza y gravedad del suceso, pudiera ser conveniente obtener informes escritos de los participantes. En todo caso, todas las personas involucradas deberían informar sobre la función que les ha tocado desempeñar, los problemas y las soluciones a que llegaron, las relaciones con otros participantes, la eficacia de las comunicaciones y las observaciones acerca de la necesidad de enmendar o revisar el plan de contingencia o el programa de seguridad de que se trate.

6.1.2 Los resultados de este examen y análisis deberían ponerse a disposición de todos los participantes junto con las recomendaciones de la sección nacional de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil para hacer mejoras de carácter general y para subsanar toda deficiencia. Todas las medidas que el Estado juzgue necesarias para corregir una deficiencia han de ser notificadas a la OACI en la primera oportunidad.

6.1.3 Después del examen y análisis, la autoridad competente debería realizar, o disponer que se lleve a cabo, una crítica general del suceso, en la que deberían participar todos los oficiales de seguridad del aeropuerto y de los explotadores de aeronaves, los miembros de los comités de seguridad y otras personas oficialmente interesadas en el asunto. La finalidad de esta crítica es compartir la experiencia con aquéllos que no estuvieron directamente involucrados, para que se beneficien de ella y estén mejor preparados para responder a sucesos futuros en los cuales puedan tener que actuar.

6.2 INFORMES

6.2.1 La notificación de actos de interferencia ilícita es importante y los Estados afectados por un acto de este tipo deben proporcionar a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del suceso lo antes posible, una vez resuelto el caso. Siempre que lo juzguen apropiado, los Estados deberían proporcionar ejemplares de los informes preparados para la OACI a otros Estados a los que pudieran interesar.

6.2.2 La información proporcionada por los Estados será analizada por la OACI con objeto de facilitar la tarea del Consejo al considerar propuestas en materia de normas, métodos recomendados o procedimientos, nuevos o revisados, destinados a proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Esta información también se utilizará para preparar otros textos de orientación e incluirlos en este manual y otros documentos pertinentes de la OACI.

6.2.3 La experiencia ha demostrado que las formas y tendencias respecto a actos de sabotaje, colocación de bombas, amenazas de bombas y extorsión evolucionan constantemente. Por lo tanto, es lógico esperar que aparezcan continuamente nuevas modalidades de actos ilícitos.

6.2.4 Un programa eficaz de seguridad de la aviación civil nacional e internacional debe prever la revisión periódica de las medidas y los procedimientos de seguridad, a fin de salir al paso de nuevas modalidades, así como de nuevos métodos y técnicas utilizados en la comisión de actos de interferencia ilícita.

6.2.5 Por lo tanto, es esencial que los Estados pidan, y suministren a la OACI, informes sobre los aspectos no políticos de todo tipo de sucesos. El Estado debería analizar por completo estos informes, extraer las conclusiones adecuadas y difundir información significativa y recomendaciones, de modo que se puedan tomar medidas de protección eficaces. Los informes deberían enviarse prontamente e incluir detalles de las deficiencias en los programas de los Estados que se hayan puesto en evidencia mediante un examen o análisis, una crítica del suceso y planes para mejorar los métodos y procedimientos que hayan fallado.

6.2.6 Los detalles de cuestiones importantes, tales como técnicas y métodos nuevos o inusitados de los delinquentes, deben enviarse tan pronto como se disponga de ellos a las autoridades competentes de los aeropuertos en los cuales pudieran aplicarse técnicas similares. Aunque no es conveniente que ello sea de conocimiento público, es esencial informar cuanto antes a todos los aeropuertos que puedan experimentar sucesos similares, particularmente a los de los Estados adyacentes. De este modo se facilitará la pronta preparación y aplicación de contramedidas y procedimientos eficaces.

6.2.7 Dado que las medidas preventivas son la piedra angular del programa de seguridad de la aviación, cada Estado contratante proporcionará prontamente a la OACI los informes sobre todo incidente de apoderamiento ilícito, tenga éxito o no. Un informe final completo supone frecuentemente una investigación considerable y no es posible terminarlo antes de que transcurran varias semanas después del incidente. Por lo tanto, para que la OACI pueda mantenerse al tanto de los cambios en la evolución de los hechos se solicitan los informes siguientes:

- a) informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita, que el Estado de matrícula debe preparar y remitir tan pronto como sea posible (Apéndice 10); y
- b) informe final sobre un acto de interferencia ilícita, que los Estados deben preparar y remitir una vez completadas las investigaciones (no los procedimientos judiciales) (Apéndice 10).

6.2.8 Los informes han sido concebidos de forma que puedan aplicarse a cualquier acto de interferencia ilícita:

- a) acto de apoderamiento ilícito de una aeronave;
- b) tentativa de apoderamiento ilícito de una aeronave;
- c) acto ilícito contra la seguridad de la aviación civil (comprendidos actos de sabotaje, daños dolosos, bombas y otros artefactos y sustancias explosivos que se hayan encontrado en aeropuertos, aeronaves, correo aéreo, carga aérea, equipaje, etc.);
- d) tentativa de acto ilícito contra la seguridad operacional de la aviación civil;
- e) cualquier otro acto de interferencia ilícita (comprendidos los ataques armados a aeropuertos y otros actos ilícitos dirigidos contra el personal, las instalaciones y los vehículos que estén fuera del aeropuerto y otros actos que pudieran convertirse en una amenaza contra la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios); y
- f) otros actos no previstos en los apartados anteriores.

Fechas de envío de los informes

6.2.9 La autoridad competente debería preparar los informes preliminares y enviarlos a los Estados a los que corresponda y a la OACI por correo aéreo en un plazo de 30 días a partir del suceso, redactados en uno de los idiomas de trabajo de la Organización. Si fuera necesario adoptar medidas correctivas inmediatas, deberían proporcionarse a

los Estados a los que proceda y a la OACI los detalles pertinentes, tan pronto como se conozca la información, utilizándose para ello los medios más adecuados y rápidos de que se disponga.

6.2.10 De ser posible, la autoridad competente de cada uno de los Estados afectados debería remitir los informes finales en un plazo de 60 días (por lo menos, del Estado en que se inició el suceso y del Estado en que terminó) según lo indicado a continuación:

- a) al Estado que instituyó la investigación, si delegó la responsabilidad en otro Estado;
- b) al Estado de matrícula;
- c) al Estado del explotador;
- d) a los Estados de los que hayan resultado muertos, lesionados o detenidos ciudadanos como consecuencia del suceso;
- e) a todo Estado que haya proporcionado información pertinente, instalaciones importantes, expertos u otro tipo de ayuda; y
- f) a la OACI.

6.2.11 En aras de la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, los Estados que realizaron la investigación deberían publicar sus informes finales sobre el suceso, y las actualizaciones necesarias, tan pronto como sea posible y enviar un ejemplar a la OACI.

6.2.12 La autoridad encargada de la investigación debería, en cualquier etapa de las pesquisas sobre un suceso, proporcionar de inmediato a las autoridades competentes, incluidas las de otros Estados, las recomendaciones sobre las medidas correctivas que deban adoptarse rápidamente para evitar sucesos similares. La adopción de dichas medidas no debería postergarse hasta que se haya completado el informe final.

Apéndice 1

RECOPIACIÓN Y DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN CONCERNIENTE A UNA AERONAVE QUE ES OBJETO DE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

OBJETIVO

1. Se trata de asegurar que toda la información pertinente relativa a una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita esté a disposición de los Estados que probablemente sean afectados por el vuelo, a fin de que puedan tomarse a tiempo y en forma apropiada las decisiones debidas para proteger a los pasajeros y a los miembros de la tripulación, a la aeronave y a todas las aeronaves civiles en su proximidad y a otras que probablemente resulten afectadas por las operaciones de esa aeronave.

INFORMACIÓN REQUERIDA

2. La información pertinente que debe ser recopilada, cotejada y difundida consiste en lo siguiente:

- a) ruta prevista o supuesta;
- b) detalles del plan de vuelo;
- c) condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave;
- d) número y estado de las personas heridas a bordo;
- e) número de tripulantes, pasajeros y delincuentes a bordo;
- f) número, tipo y otros detalles de las armas, artefactos explosivos e incendiarios que se sabe o se supone están en posesión de los delincuentes o artefactos explosivos/incendiarios encontrados a bordo de la aeronave;
- g) estado físico de los miembros de la tripulación de vuelo;
- h) composición y pericia de la tripulación de vuelo por lo que respecta al vuelo previsto;
- i) número de horas anteriormente voladas por la tripulación de vuelo y límites de tiempo de vuelo; y
- j) cartas de navegación y documentos afines disponibles a bordo para la ruta y el punto de destino previstos.

3. En el Adjunto A a este apéndice están tabuladas las fuentes de las que puede obtenerse la información y las oficinas u oficiales que pueden necesitar esa información.

ASIGNACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

4. Un cierto número de factores variables determinarán si la información requerida puede obtenerse del explotador, de las dependencias de tránsito aéreo (ATS) o de los servicios de seguridad. Entre estos factores se incluyen:

- a) cuándo, dónde y bajo qué circunstancias se tuvo conocimiento por primera vez del acto ilícito;
- b) qué comunicación con la tripulación de vuelo o con los delincuentes, si hubo alguna, ha sido posible o permitida;
- c) los cambios en la ruta y punto de destino observados por las dependencias ATS o de los que han sido advertidas;
- d) la posibilidad de determinar: lesiones a personas a bordo; reserva de combustible, suministros, incluyendo alimentos esenciales y agua, y condiciones de aeronavegabilidad; condición, composición y pericia de los miembros de la tripulación; número de rehenes a bordo de la aeronave y las circunstancias que prevalecen en ese momento;
- e) la posibilidad de determinar el número, tipo, etc., de armas, material y artefactos explosivos e incendiarios en posesión de los delincuentes, o artefactos explosivos/incendiarios encontrados a bordo de la aeronave; y
- f) la misión del explotador, particularmente en los casos en que el mismo:
 - no tiene representante en el aeródromo del aterrizaje más reciente; o
 - no ha participado en el servicio de mantenimiento de la aeronave.

5. No es conveniente asignar la responsabilidad de la recopilación y difusión de toda la información requerida para fines de seguridad a una entidad no gubernamental tal como un explotador, que quizás no tenga siempre un representante disponible en los aeropuertos en los que la aeronave aterrizó o probablemente aterrice. Tampoco es conveniente asignar a las dependencias ATS la responsabilidad de recopilar información ajena al ATS en un momento en que estas dependencias quizás estén ocupadas con un volumen máximo de trabajo. Por lo tanto, se recomienda que la responsabilidad principal para la recopilación y difusión de la información requerida con fines de seguridad se asigne a un servicio de seguridad designado.

6. Sin embargo, debería pedirse a las dependencias ATS y al explotador que, en la medida de lo posible, ayuden a recopilar la información requerida. Sería apropiado asignar la responsabilidad a este nivel y del siguiente modo:

- a) explotador: proporcionar todos los detalles pertinentes disponibles que no figuren en el plan de vuelo;
- b) dependencias ATS: proveer toda la información ATS disponible, ayudando, cuando sea posible, a obtener del piloto cualquier otra información que sea necesaria; y
- c) servicio de seguridad designado: recoger, recopilar y cotejar toda la información requerida, incluyendo el asesoramiento especializado solicitado por el piloto al mando de la aeronave, y transmitir inmediatamente esa información por el medio más rápido disponible a otros servicios de seguridad que probablemente estén afectados y al piloto al mando de la aeronave cuando se considere necesario o conveniente, informando al mismo tiempo de las medidas tomadas a la autoridad competente.

Nota.— En algunos casos será conveniente utilizar los medios de comunicación del explotador ya que puede que sean el medio más rápido disponible.

DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN

7. El carácter urgente de todo acto de interferencia ilícita crea la necesidad de que, una vez conocida, la información pertinente sea transmitida inmediatamente y por el medio más rápido disponible, a fin de poder aplicar los planes para la protección de la aeronave afectada y de todas las otras aeronaves que probablemente estén afectadas por su operación. Por lo tanto, la primera dependencia ATS que tiene conocimiento de que una aeronave es objeto de un acto de interferencia ilícita debería transmitir un mensaje inicial de alerta, que contenga toda la información pertinente disponible, a todas las dependencias ATS que puedan resultar afectadas teniendo en cuenta la autonomía de la aeronave en razón del combustible, la posibilidad de cambios repentinos de punto de destino y otros factores pertinentes.

8. A medida que transcurre el vuelo, las dependencias ATS deben transmitir la información actualizada que se necesita para los fines ATS y SAR de acuerdo con el Anexo 11 y los PANS-ATM.

9. Como una medida paralela, los servicios de seguridad de los Estados interesados deberían transmitir toda la información pertinente disponible a los servicios de seguridad del punto de destino conocido o supuesto de la aeronave, y a los servicios de seguridad de los Estados que se espera que sobrevuele.

10. Los requisitos para que las dependencias ATS envíen información relativa a una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita están comprendidos actualmente en las disposiciones del Anexo 11 y de los PANS-ATM.

RESUMEN DE LAS MEDIDAS ACOSTUMBRADAS

11. Para resumir, la serie de medidas que se consideran como requisito para satisfacer el objetivo son:

- a) inmediatamente que se sabe, observa o sospecha que una aeronave ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita, el ATS informa a los servicios de seguridad designados y al explotador;
- b) si la aeronave se desvía de su ruta original y se desconoce su punto de destino, las dependencias ATS, utilizando los detalles disponibles del plan de vuelo y toda otra información fiable, intentarán determinar la ruta o rutas o el punto de destino, reales o supuestos; y lo notificarán a los servicios de seguridad designados y al explotador;
- c) el ATS transmite un mensaje de alerta a todas las dependencias ATS que puedan estar interesadas en el vuelo, dando los detalles que estén disponibles;
- d) el ATS pide información complementaria del plan de vuelo a la dependencia ATS del aeródromo de salida;
- e) el explotador ayuda a facilitar la información requerida a los servicios de seguridad designados;
- f) los servicios de seguridad recopilan toda la información requerida y la transmiten tal como está especificado en el párrafo 9;

- g) estos procedimientos se repiten, según sea necesario, durante el vuelo;
- h) los servicios de seguridad del aeropuerto de aterrizaje previsto o supuesto inician el plan de emergencia del aeropuerto para proteger a las personas heridas o enfermas, los pasajeros y los miembros de la tripulación, y la aeronave. Si fuera necesario, los servicios de seguridad del aeropuerto también pondrán en ejecución los planes para hacer frente a un desastre que sea resultado de un accidente en el aterrizaje o una explosión subsecuente o un incendio a bordo de la aeronave; y
- i) cuando la aeronave llega a su punto de destino final y termina el acto de interferencia ilícita, el ATS envía al aeropuerto de salida y a todos los destinatarios del mensaje de alerta un mensaje de llegada y de cualquier cambio subsecuente al mismo; los servicios de seguridad tomarán las mismas medidas.

Adjunto A al Apéndice 1

TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA, DESTINATARIOS Y FUENTES POSIBLES (respecto a un acto de interferencia ilícita que afecta a más de un Estado o aeropuerto)

Información requerida	Requerida por	Fuentes posibles
DETALLES DEL PLAN DE VUELO		
ruta prevista o supuesta niveles de vuelo desviaciones de la ruta prevista o supuesta	dependencias ATS centro de coordinación de salvamento servicios de seguridad designados explotador	explotador piloto si el piloto no está en comunicación con tierra, las dependencias ATS equipadas con radar pueden ser capaces de facilitar información útil con respecto a las desviaciones de la ruta observaciones de otras aeronaves
PUNTO DE DESTINO		
punto de destino previsto o supuesto y hora prevista de llegada horas de combustible a bordo equipo de emergencia y de supervivencia	administraciones de aeropuerto servicios de seguridad dependencias ATS explotador	dependencias ATS mensaje de plan de vuelo explotador piloto centro de coordinación de salvamento si reabastecida de combustible, administración de aeropuerto o explotador, y los servicios de seguridad de aeropuerto
CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE		
deterioro de la maniobrabilidad de la aeronave como resultado de un acto de violencia, explosión u otro tipo	administraciones de aeropuerto servicios de seguridad dependencias ATS explotador centro de coordinación de salvamento	piloto explotador servicios de seguridad de aeropuerto otras personas que obtuvieron la información observando

Información requerida	Requerida por	Fuentes posibles
NÚMERO DE TRIPULANTES, PASAJEROS, REHENES Y DELINCUENTES Y SU ESTADO FÍSICO		
<p>número total a bordo</p> <p>número de heridos de gravedad</p> <p>indicación de si un mínimo esencial de los tripulantes ha sido incapacitado; si es así, el grado de la incapacitación</p> <p>detalles de quienes necesitarán medicamentos que les han sido prescritos o cuidados médicos especiales inmediatamente después del aterrizaje</p> <p>número, tipo, etc., de armas, artefactos explosivos e incendiarios, que se sabe o se supone están en posesión de los delincuentes o han sido encontrados a bordo de la aeronave</p> <p>riesgo de accidente al aterrizar o de explosión subsecuente o fuego</p> <p>suficientes alimentos esenciales, agua potable y de otro tipo a bordo</p>	<p>administraciones de aeropuerto</p> <p>servicios de seguridad</p> <p>dependencias ATS</p> <p>explotador</p> <p>centro de coordinación de salvamento</p>	<p>el número de tripulantes y pasajeros puede obtenerse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • del piloto • de la dependencia ATS del aeropuerto de salida • del explotador <p>la información sobre el estado físico de las personas y alimentos y agua a bordo de la aeronave se puede obtener:</p> <ul style="list-style-type: none"> • del piloto • de los servicios de seguridad de aeropuerto • del explotador • de otras personas que obtuvieron la información observando
COMPOSICIÓN, EXPERIENCIA Y PERICIA DE LA TRIPULACIÓN POR LO QUE RESPECTA A LAS RUTAS QUE PROBABLEMENTE SE SEGUIRÁN Y AL PUNTO DE DESTINO CONOCIDO O SUPUESTO		
<p>explicación obvia</p>	<p>administraciones de aeropuerto</p> <p>servicios de seguridad</p> <p>dependencias ATS</p>	<p>explotador</p> <p>piloto</p> <p>los servicios de seguridad de aeropuerto cuando se han efectuado cambios en la tripulación sin consultar al explotador</p>
CARTAS DE NAVEGACIÓN Y DOCUMENTOS AFINES DISPONIBLES A BORDO ADECUADOS PARA LA RUTA Y PUNTOS DE DESTINO PREVISTOS O SUPUESTOS		
<p>explicación obvia</p>	<p>dependencias ATS, si se desvía el vuelo hacia un área para la que no hay cartas y documentos afines adecuados a bordo</p>	<p>explotador</p> <p>piloto</p>

Apéndice 2

METODOLOGÍA PARA EVALUACIÓN DE AMENAZAS

INTRODUCCIÓN

1. El Anexo 17 — *Seguridad* exige que cada Estado contratante evalúe constantemente el grado de amenaza para las operaciones de la aviación civil en su territorio y ajuste en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil. En este requisito se atiende a dos conceptos — evaluación de amenazas y gestión de riesgos — que juntos constituyen la base de una respuesta viable y eficaz en función del costo frente a aquellas amenazas que tienen como blanco la aviación civil.
2. Una de las tareas más difíciles para los profesionales en seguridad de la aviación es diseñar un plan de seguridad eficaz que esté correlacionado con las amenazas contra la aviación civil. La determinación precisa de la o las amenazas debe ser la primera etapa del proceso.
3. Por consiguiente, se ha preparado una metodología para evaluación de amenazas que se describe en este apéndice. Hay múltiples beneficios en la aplicación de esta metodología, que es polifacética por cuanto puede aplicarse a evaluar las amenazas contra un explotador de aeronave, un aeropuerto o un Estado. En segundo lugar, si bien la mayoría de las organizaciones tienen recursos humanos y tecnológicos limitados, puede realizarse una evaluación válida de las amenazas aunque no se haya recibido información importante de carácter reservado ni se cuente con abundante personal especializado, porque se usa un enfoque analítico cuantitativo. Además, uno de los principales beneficios del uso de esta metodología es que ofrece un procedimiento fiable para identificar la amenaza, lo cual a su vez ayuda a los profesionales en seguridad y a quienes adoptan decisiones a asignar de forma óptima los fondos para adquirir equipo de seguridad crítico y desplegar el personal. Este último aspecto es parte del concepto de gestión de riesgos y se analiza en el Apéndice 3.
4. Puede reconocerse fácilmente que la responsabilidad de evaluar la índole y el grado de las amenazas contra la aviación civil en un Estado puede ser delegado a otra entidad, tal como un servicio de inteligencia o un componente militar, y no a la autoridad de aviación civil. Por consiguiente, estos textos de orientación se proporcionan primariamente para ayudar a los Estados contratantes a cumplir los requisitos del Anexo 17, si no tuvieran ningún otro proceso de evaluación de amenazas para la aviación civil. La finalidad es que la autoridad competente responsable de evaluar las amenazas considere la posibilidad de adaptar este modelo, según sea necesario, para hacerlo corresponder a las circunstancias particulares del Estado.

PROCESO ANALÍTICO

5. Al concebirse una metodología de evaluación de amenazas es preferible utilizar un enfoque sistemático y cuantificable, para evaluar lo que constituiría una o varias amenazas concretas contra un aeropuerto, un explotador de aeronaves o un país. Por consiguiente, en la estructura de este enfoque metodológico se aplican tres principios fundamentales de seguridad: *identificar*, *aplicar* y *mantener*. Cuando se realiza una evaluación de amenazas, el analizador utiliza principalmente el primer principio, *identificar*, mientras que los otros dos principios desempeñan una función significativa en el proceso de gestión de riesgos.

6. Al emprender la tarea de evaluar amenazas contra la aviación civil, en los campos de inteligencia y seguridad de la aviación hay varias fuentes de datos empíricos y de datos estadísticos disponibles, a partir de los cuales se forma un análisis de las tendencias pasadas de actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional. Sin embargo, para proporcionar a los encargados de la adopción de decisiones una evaluación de amenazas actualizada y digna de crédito deben explorarse múltiples fuentes de información. Por ser frecuentemente difícil encontrar información fiable relativa a amenazas contra la aviación, en el análisis debe optimizarse la información esporádica y vaga de que se disponga. Los analizadores de este tipo de información, sean especialistas bien entrenados en servicios de información, oficiales encargados de imponer la ley o profesionales en seguridad de la aviación, deben, por consiguiente, evaluar sistemáticamente tanto los datos como los antecedentes para determinar la amenaza y sus repercusiones en las operaciones aéreas y en la seguridad del público viajero.

7. Es importante observar que cuando se hace un análisis de amenazas, el analizador debe evitar la influencia de normas institucionalizadas tales como actitudes y hábitos que una organización puede perpetuar como normas establecidas que impiden un proceso bien pensado. El analizador debe procurar no limitarse meramente a métodos o procesos tradicionales, sino que debe incorporar el pensamiento tradicional a las técnicas innovadoras de evaluación.

DETERMINACIÓN DE LA AMENAZA Y CRITERIOS DE VULNERABILIDAD

8. El analizador debe determinar en primer lugar la amenaza y los criterios de vulnerabilidad antes de realizar la evaluación, decidiendo cuáles serán los puntos de concentración o “centros de gravedad”. Los centros de gravedad pueden definirse como aquellos factores o criterios que se estima que tienen el peso o valor máximos en un proceso determinado. Los centros de gravedad se modifican según el “sistema” que se esté estudiando. Ejemplos de sistemas son un país, un aeropuerto, un explotador de aeronaves o un grupo de personas.

9. Este enfoque metodológico puede adaptarse a cualquier sistema mencionado anteriormente, siempre que el proceso se construya con valores cuantificables adscritos a los centros de gravedad seleccionados. Cabe reconocer que la mayoría de las organizaciones tienen recursos humanos y tecnológicos limitados, y que un enfoque analítico cuantitativo requiere menos información para llegar a una conclusión; además, dirige al analizador a considerar solamente los datos pertinentes con objetividad, en lugar de hacer una especulación subjetiva.

10. En este proceso se utilizan dos facetas del análisis que en su conjunto constituyen un medio fiable de evaluar la amenaza y de determinar una respuesta en materia de seguridad mediante la aplicación de medidas de gestión de riesgos. En primer lugar, debe comprenderse que un acto *deliberado* de interferencia ilícita contra la aviación civil por definición debe ser premeditado y realizado por los delincuentes *con un fin*. Esto significa que alguien tiene un motivo para realizar un acto de interferencia ilícita y, por lo tanto, lleva adelante el plan y lo ejecuta. Por consiguiente, antes de evaluar la forma en que puede realizarse un acto de interferencia ilícita contra un blanco, el analizador debe considerar los motivos por los que se cometería un acto de interferencia en la aviación civil y la probabilidad de que se perpetre. (Esta premisa elimina la posibilidad de emplear esta metodología para analizar una amenaza respecto a un incidente en el que un pasajero perturbador o mentalmente inestable, cuyas acciones no pueden predecirse y son espontáneas, interrumpe las operaciones).

11. El siguiente paso sería crear instrumentos de trabajo para el proceso de evaluación. El instrumento de trabajo para esta metodología ha sido denominado “matriz de vulnerabilidad”. Las dos matrices de vulnerabilidad descritas en este apéndice pueden combinarse para constituir el análisis final en un proceso de seguimiento de gestión de riesgos o pueden utilizarse independientemente una de la otra, dependiendo de las necesidades del analizador. Cabe señalar que para evaluar las vulnerabilidades de un aeropuerto debe utilizarse como mínimo la matriz sobre categorías de amenazas contra la seguridad de la aviación.

12. Para fines de estos textos de orientación, la Matriz de vulnerabilidad núm. 1 traza el perfil de un grupo que tiene el potencial de perpetrar actos de interferencia ilícita (véase la Tabla A2-1). La segunda matriz se extiende a categorías de amenazas contra la seguridad de la aviación que pueden adaptarse para evaluar la amenaza dirigida a un blanco posible, tal como un aeropuerto, o para evaluar la actitud en materia de seguridad de la aviación de un explotador de aeronaves o de un Estado (véanse las Tablas A2-2 y A2-3).

PERFIL DE GRUPOS

13. Para que una matriz de vulnerabilidad dé el perfil de un grupo, es preciso suponer que la mayoría de los “sistemas antropogénicos” pueden ser organizados en función de cinco atributos básicos. Por consiguiente, cualquier grupo puede ser definido en relación con los siguientes componentes: *liderazgo*, *esencia del sistema*, *infraestructura*, *población* y *mecanismo de combate*. Estos cinco atributos se convertirán ahora en los centros de gravedad para nuestra evaluación de un grupo que tiene el potencial de perpetrar actos de interferencia ilícita, sea un grupo terrorista, sea una facción insurgente, sea un grupo de delincuentes organizado.

14. La función de *liderazgo* incluye la jerarquía de grupo, la presencia de representación política legítima y el uso de personalidades carismáticas, por nombrar unos pocos ejemplos.

15. La *esencia del sistema* puede describirse como la voluntad y los medios de un grupo para llevar metas teóricas, tales como programas políticos o causas religiosas a su aplicación práctica, mediante operaciones de vigilancia, adquisición de armas, desarrollo de fuentes de financiación e instrucción de sus agentes.

16. En la *infraestructura* se combinan varios elementos, tales como la magnitud y el número de las “células” o subunidades del grupo, una red establecida de comunicaciones y un uso eficaz de líneas de transporte y de suministros.

17. El *atributo* de población se refiere a la existencia de una red de apoyo amplia constituida por simpatizantes locales u otros que pueden proporcionar refugio seguro, alimentos y dinero al grupo, porque están de acuerdo con los objetivos del grupo o, posiblemente, por miedo o coacción.

18. El *mecanismo de combate* es el atributo encargado de llevar a cabo la acción del grupo en prosecución del logro de sus objetivos. Podríamos referirnos a estos miembros del grupo como “combatientes”, por ejemplo, piratas aéreos o “técnicos” tales como constructores de bombas.

19. En relación con los cinco atributos mencionados, pueden añadirse otras categorías funcionales secundarias según la profundidad del análisis que desee el analizador. Estas categorías secundarias pueden incluir factores tales como la capacidad del grupo en cuanto a cometer acciones violentas, lugar y antecedentes de actividades previas y nivel de compromiso con sus fines ideológicos (es decir, ataques suicidas por bombas humanas). Una vez obtenido el valor total asignado a cada centro de gravedad, el resultado proporcionará al analizador un perfil del grupo y una estimación fiable de la capacidad probable del grupo en cuanto a realizar un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil.

CATEGORÍAS DE AMENAZAS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

20. La segunda matriz de vulnerabilidad se basa en seis categorías de amenazas. La matriz puede ampliarse para incluir otros factores que se consideren importantes para el analizador, pero para los fines de esta matriz modelo el número de categorías se ha limitado a aquellas que más frecuentemente afectan a la misión de la seguridad de la aviación.

21. Entre las categorías se incluyen la presencia de un grupo que podría perpetrar un acto de interferencia ilícita, un historial de los ataques contra la aviación civil, la existencia de luchas internas, las condiciones de crisis económica, el volumen de vuelos y el tránsito de vuelos de alto riesgo. Estas seis esferas de concentración representan centros de gravedad distintos de los que pueden usarse para trazar el perfil del grupo. Puede observarse que estos centros de gravedad se adaptan mejor a la evaluación de amenazas contra los Estados, los explotadores de aeronaves o los aeropuertos.

22. Una vez obtenido el valor total, el analizador tiene un método cuantificable para predecir el nivel de amenaza respecto al blanco que se está evaluando. Si el total se combina con los totales de un perfil de grupo, el resultado puede vincularse directamente a la aplicación de contramedidas de seguridad que correspondan a la amenaza evaluada.

23. Debe destacarse en este momento que, como ocurre con cualquier método analítico, las ventajas de tal proceso solamente son válidas si el método se aplica de modo sistemático. La revisión periódica de la vigencia de los datos es esencial cuando se examina un cambio en la amenaza evaluada. Por lo tanto, con una gestión y control adecuados, este enfoque metodológico para la evaluación de amenazas continuará proporcionando a los profesionales de la seguridad de la aviación y a quienes adoptan decisiones los medios para una gestión eficaz de los riesgos y una respuesta de seguridad.

ANÁLISIS FINAL

24. Al completar las matrices explicadas en las Tablas A2-1 a A2-3, el analizador debería:

- a) especificar en primer lugar los criterios con que se ha de evaluar;
- b) llenar las columnas según los valores dados para ambas matrices;
- c) sumar los puntos de cada hilera o columna según corresponda; y
- d) asignar prioridades a las contramedidas para que el número mayor de puntos equivalga a un nivel superior de amenaza y de vulnerabilidad.

25. En general, puede suponerse que cada evaluación de amenaza debería ir acompañada de una explicación completa en la que se incorporaran los motivos en los que se basan determinadas conclusiones. Una explicación bien fundamentada justifica el programa de gestión de riesgos resultante que se diseñará para contrarrestar la o las amenazas contra la aviación civil que se han evaluado.

Tabla A2-1. Matriz de vulnerabilidad núm. 1

Muestra de criterios y valores de los atributos del sistema para un perfil de grupo
(Pueden añadirse otras preguntas de ser necesario)

[NOMBRE DEL GRUPO POR EVALUAR]

ATRIBUTOS	CRITERIOS	VALORES	PUNTOS
LIDERAZGO	¿Tiene jefatura el grupo? ¿Está centralizada? ¿Está unida en sus objetivos?	Cada respuesta Sí equivale a un punto. Cada respuesta NO o NO SE SABE equivale a cero.	
ESENCIA DEL SISTEMA	¿Tiene el grupo una causa o motivo? ¿Ha hecho pública esa causa? ¿Es el grupo suficientemente capaz de actuar?	Cada respuesta Sí equivale a un punto. Cada respuesta NO o NO SE SABE equivale a cero.	
INFRAESTRUCTURA	¿Tiene el grupo una estructura conocida? ¿Es una estructura amplia? ¿Es eficaz?	Cada respuesta Sí equivale a un punto. Cada respuesta NO o NO SE SABE equivale a cero.	
POBLACIÓN	¿Ha recibido el grupo apoyo de fuentes locales o de gobiernos extranjeros? ¿Cuenta con adherentes locales? ¿Son entusiastas los miembros del grupo?	Cada respuesta Sí equivale a un punto. Cada respuesta NO o NO SE SABE equivale a cero.	
MECANISMO DE COMBATE	¿Recluta el grupo miembros activamente? ¿Reciben los miembros entrenamiento en operaciones? ¿Ha realizado el grupo ataques con éxito?	Cada respuesta Sí equivale a un punto. Cada respuesta NO o NO SE SABE equivale a cero.	
TOTAL DE PUNTOS			

Leyenda:

TOTAL DE PUNTOS 11 – 15 = Alta probabilidad de que este grupo perpetre un acto ilícito.

TOTAL DE PUNTOS 6 – 10 = Probabilidad media de que este grupo perpetre un acto ilícito.

TOTAL DE PUNTOS 0 – 5 = Baja probabilidad de que este grupo perpetre un acto ilícito.

Tabla A2-3. Definiciones y valores de las categorías de amenazas contra la seguridad de la aviación en la matriz de vulnerabilidad núm. 2

Presencia de un grupo	Presencia conocida de un grupo que tiene el potencial de perpetrar actos ilícitos.		
Valores	Presente = Valor 1	No aplicable = Valor 0	
Historial de ataques	Se han registrado ataques anteriores. Esto puede incluir cualquier forma de acción violenta, pero se debe prestar especial atención a los ataques dirigidos contra la aviación civil, tales como apoderamiento ilícito de una aeronave, bombas en un aeropuerto u oficina de billetes del explotador de aeronaves y otros ataques armados en las cercanías del aeropuerto.		
Valores	Frecuentes = Valor 2	Ocasionales = Valor 1	No aplicable = Valor 0
Luchas internas	Existen condiciones para perturbaciones, como guerra civil en curso o inminente u otros disturbios políticos.		
Valores	Serias = Valor 2	Pequeñas = Valor 1	No aplicable = Valor 0
Problemas económicos	Existe una situación de crisis económica que probablemente lleve a una disminución grave de la financiación y que puede repercutir en la capacidad de mantener las medidas de seguridad de la aviación.		
Valores	Serios = Valor 2	Pequeños = Valor 1	No aplicable = Valor 0
Número de vuelos	Volumen de tránsito aéreo. (Cuanto mayor sea el número de vuelos, especialmente los de pasajeros, más riesgo habrá de que ocurra un acto ilícito).		
Valores	50 + vuelos por semana = Valor 3	20 – 49 vuelos por semana = Valor 2	1 – 19 vuelos por semana = Valor 1
Vuelos de alto riesgo	Todo explotador de aeronave o vuelo que pudiera considerarse especialmente vulnerable frente a un acto de interferencia ilícita. Ejemplos de explotadores de aeronaves o vuelos de alto riesgo incluyen los que han sido blanco de ataques previos; los que transportan pasajeros en vuelos una sola vez o vuelos repetitivos estacionales tales como eventos deportivos internacionales o peregrinajes religiosos en los que un ataque elevaría al máximo los comentarios de los medios de comunicación; y frecuentes disturbios laborales.		
Valores	Presentes = Valor 1	No aplicable = Valor 0	

Apéndice 3

MODELO DE GESTIÓN DE RIESGOS

INTRODUCCIÓN

1. El Anexo 17 exige que cada Estado contratante mantenga bajo examen constante el grado de amenaza contra la aviación civil en su territorio y establezca y aplique políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP). Este requisito atiende a dos conceptos — evaluación de amenazas y gestión de riesgos — los cuales en conjunto constituyen la base de una respuesta viable y eficaz en función del costo para los actos de interferencia ilícita en la aviación civil. Este apéndice se concentra en el modelo de gestión de riesgos. Los textos de orientación relativos a una metodología para realizar una evaluación de amenazas figuran en el Apéndice 2.

ANTECEDENTES

2. Desde hace tiempo los profesionales en materia de seguridad han reconocido que la aplicación intensa de medidas preventivas que correspondan a un nivel de amenaza más elevado lleva consigo gastos que pueden ser una carga financiera muy pesada para los recursos de un Estado o de una administración de aviación. Por consiguiente, se considera más eficaz desplegar las defensas dónde y cuándo sean más necesarias en lugar de aplicarlas en todas partes. Este concepto se denomina gestión de riesgos.

3. Las normas del Anexo 17 constituyen un conjunto básico de medidas de seguridad preventivas que se confía en que serán aplicadas por igual en los aeropuertos para la aviación civil de todos los Estados contratantes, sea cual fuere el contexto de amenazas que repercuten en las operaciones de la aviación civil. Aunque estas disposiciones se establecieron para asegurar normas mínimas uniformes en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil, no hay normas específicas para atender a condiciones de amenaza variables. Siempre que un Estado aplique medidas de seguridad adicionales para enfrentar un nivel de amenaza más elevado, puede que su aplicación sea difícil de mantener, especialmente cuando estas medidas extraordinarias no han sido adaptadas a la amenaza concreta. Por consiguiente, una vez el Estado haya evaluado adecuadamente la naturaleza y el grado de amenaza en su territorio, podrá aplicar medidas mejoradas en sus aeropuertos y a los explotadores de aeronaves que ofrecen servicios hacia y desde su territorio. A fin de alentar a todos los Estados contratantes para que apliquen un enfoque uniforme, este modelo de gestión de riesgos puede utilizarse y ser adaptado en la medida necesaria pues ha sido elaborado para prestar ayuda a los Estados contratantes en su respuesta a condiciones de creciente amenaza.

4. Los Estados pueden beneficiarse de aplicar un enfoque de gestión de riesgos por el que se llevan a la práctica medidas mejoradas, ya sea para impedir que se perpetre un acto ilícito contra los aeropuertos o las operaciones de los explotadores de aeronaves o, como mínimo, para mitigar las consecuencias resultantes de un acto ilícito. Entre las ventajas más patentes se incluyen la de asignar de forma óptima los recursos fiscales y de personal y la de alentar al público a que tenga confianza en la seguridad de los viajes por vía aérea hacia y desde ese Estado.

CONCEPTO DE GESTIÓN DE RIESGOS

5. En general, en las metodologías de evaluación de amenazas y de gestión de riesgos se aplican tres principios de seguridad fundamentales: *identificar*, *aplicar* y *mantener*. Al hacer una evaluación de amenazas, en primer lugar se emplea el primer principio, mientras que el segundo y el tercer principios desempeñan una función significativa en el proceso de gestión de riesgos.

6. El objetivo principal de cualquier contramedida de seguridad es la prevención. Por consiguiente, después de completada la primera etapa de *identificar* la o las amenazas contra la aviación civil, la siguiente tarea es la de diseñar una respuesta de seguridad apropiada que corresponda a la amenaza. En esta tarea se emplea el principio de *aplicar*.

7. Si se acepta la hipótesis de que los posibles delincuentes con intención de interferir en la aviación civil pueden derrotar a un sistema de seguridad si tienen suficiente información, tiempo y oportunidad, entonces el objetivo lógico sería aplicar el modo óptimo de disuadir a los delincuentes de realizar un acto de interferencia ilícita con éxito. Por consiguiente, es esencial que se considere la aplicación de medidas de seguridad preventivas que sean idóneas.

8. Esta intervención operacional lleva al tercer principio, *mantener*, que puede ser descrito como un Estado que tenga la voluntad política y la capacidad consiguiente de mantener prácticas de seguridad que sean adecuadas y fiables. Sin el compromiso de *mantener* medidas de seguridad de la aviación eficaces, la eficacia de los otros principios resultará disminuida. Cuando se adoptan etapas para impedir actos de interferencia ilícita y otras actividades delictivas dirigidas contra los aeropuertos y explotadores de aeronaves, es necesario evaluar la sostenibilidad de las medidas de seguridad mediante inspecciones, auditorías y estudios, tales como los que se prevén en un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NCASQCP).

MATRIZ DE GESTIÓN DE RIESGOS

9. En esta sección se proporcionan criterios para tres niveles de condiciones de amenaza que están correlacionados con los tres conjuntos de contramedidas propuestas en la matriz de gestión de riesgos descrita en la Tabla A3-1:

- a) *Primer nivel —Básica*: Indica condiciones de baja amenaza según las cuales a falta de información de inteligencia verificable para indicar que un explotador de aeronave o un aeropuerto es considerado como blanco de un ataque puede existir la *posibilidad* de interferencia ilícita por personas o grupos, debido a causas tales como disturbios civiles, conflictos laborales y la presencia activa de facciones contrarias al gobierno;
- b) *Segundo nivel — Intermedia*: La información de inteligencia indica que hay una *probabilidad* de que uno o más explotadores de aeronaves o aeropuertos sean blanco de un ataque; y
- c) *Tercer nivel — Alta*: La información de inteligencia indica que uno o más explotadores de aeronaves o aeropuertos son *concretamente* el blanco de un ataque.

10. Antes de asignar contramedidas deben considerarse las siguientes medidas:

- a) evaluar la índole y el grado de amenaza contra un explotador o aeropuerto, de conformidad con una evaluación de amenazas válida;
- b) determinar la duración de las condiciones de amenaza más elevada;
- c) familiarizarse con la configuración y operaciones de las instalaciones afectadas;
- d) realizar un inventario del personal y del equipo de seguridad disponibles;
- e) examinar las medidas de seguridad vigentes; y
- f) evaluar el número de vuelos y pasajeros y el volumen de equipaje y carga que habrían de estar sometidos a procedimientos de seguridad mejorados.

Tabla A3-1. Medidas de seguridad propuestas para condiciones de amenaza básica, intermedia y alta

NÚM.	ESFERA CENTRAL	BÁSICA	INTERMEDIA	ALTA
1	Límites entre la parte pública y la parte aeronáutica	Establecer los límites entre la parte pública y la parte aeronáutica. Proteger e inspeccionar todos los pasos por los límites a intervalos irregulares.	Aplicar medidas básicas y más vigilancia y patrullas.	Aplicar medidas intermedias.
2	Zonas de seguridad restringidas	Controlar el acceso a las zonas de seguridad restringidas en todo momento. Emplear un sistema de pases u otros medios para vehículos, personal y tripulaciones ¹ . Verificar todas las ID y los pases en los puntos de acceso. Inspeccionar aleatoriamente los vehículos y suministros.	Aplicar medidas básicas más la inspección de por lo menos el 20% del personal, los artículos transportados y vehículos antes de permitir el acceso.	Aplicar medidas básicas más la inspección del 100% del personal, los artículos transportados y vehículos antes de permitir el acceso.
3a	Inspección de los pasajeros (si está centralizada)	Inspeccionar manualmente a todos los pasajeros que salen o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se les permita el acceso a la zona de seguridad restringida.	Aplicar medidas básicas más la inspección manual del 10% de los pasajeros en la puerta de salida.	Inspeccionar manualmente a todos los pasajeros que salen una vez más en la puerta de salida o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se embarquen. Inspeccionar manualmente el 20% de los pasajeros que hayan sido inspeccionados con equipo de detección de metales.
3b	Inspección de los pasajeros (en la puerta de salida)	Lo mismo que 3a.	Lo mismo que 3a.	Lo mismo que 3a.
4a	Inspección del equipaje de mano (si está centralizada)	Inspeccionar todo el equipaje de mano de los pasajeros que salen, sea manualmente o con aparatos de rayos X. El 10% del equipaje de mano inspeccionado con aparatos de rayos X ha de ser objeto de inspección manual.	Aplicar medidas básicas más el 10% de inspección manual del equipaje de mano (o mediante tecnología moderna aprobada) en la puerta de salida.	Inspeccionar una vez más el equipaje de mano de todos los pasajeros que salen en la puerta de salida, sea manualmente o con aparatos de rayos X antes de que se embarquen. Inspeccionar manualmente el 20% del equipaje de mano (o mediante tecnología moderna aprobada) que haya sido inspeccionado con aparatos de rayos X.

1. Realizar verificaciones de antecedentes antes de expedir un pase.

<i>NÚM.</i>	<i>ESFERA CENTRAL</i>	<i>BÁSICA</i>	<i>INTERMEDIA</i>	<i>ALTA</i>
4b	Inspección del equipaje de mano (en la puerta de salida)	Lo mismo que para 4a.	Lo mismo que para 4a.	Lo mismo que para 4a.
5	Separación de los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados	Separar los pasajeros que salen inspeccionados de los pasajeros que entran. Cuando no pueda lograrse una separación material aplíquense medidas compensatorias de conformidad con la evaluación de la amenaza realizada por la autoridad nacional.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y aumentar la vigilancia de las medidas compensatorias.
6	Verificaciones e inspecciones de seguridad de la aeronave	Verificar/inspeccionar las aeronaves (cuando entren en servicio) de origen antes de la salida y las aeronaves en tránsito para asegurar que no se han colocado o dejado a bordo armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.	Aplicar medidas básicas.	Realizar una inspección de seguridad completa de la aeronave con el apoyo de técnicas adecuadas de detección, a discreción de la autoridad competente.
7	Control del acceso a la aeronave	Restringir el acceso a la aeronave al personal autorizado que tenga funciones a bordo y a los pasajeros. Deberían cerrarse las puertas de la aeronave y retirarse las escalerillas si la aeronave no está vigilada o se han retirado las pasarelas telescópicas.	Aplicar medidas básicas.	Controlar estrictamente el acceso a la aeronave con guardias en cada puerta utilizada. Todo el personal que trate de tener acceso ha de someterse a inspección manual junto con los artículos que lleven.
8	Evaluación de riesgos de los pasajeros	Ningún requisito.	Ningún requisito.	Someter a todos los pasajeros a un sistema de evaluación de riesgos y determinados pasajeros a una inspección más estricta.
9	Cotejo del equipaje facturado	Realizar cotejo positivo del equipaje facturado de la tripulación y de los pasajeros antes de cargarlo, sea mediante medios manuales o automatizados. Debe identificarse todo el equipaje no acompañado.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas o identificación positiva de pasajeros y bultos.

NÚM.	ESFERA CENTRAL	BÁSICA	INTERMEDIA	ALTA
10	Inspección del equipaje facturado	Inspeccionar el 100% del equipaje facturado de origen y de transferencia, sea a mano, con equipo convencional de rayos X o sistema de detección de explosivos (EDS). Con respecto a la transferencia de equipaje facturado, podrá hacerse una excepción cuando se haya establecido un proceso de validación y aplicación continua de procedimientos para la inspección en el punto de origen y el equipaje esté posteriormente protegido contra interferencias no autorizadas desde el aeropuerto de origen hasta las aeronaves que salen en el aeropuerto de transferencia.	Aplicar medidas básicas y, cuando se utilicen aparatos de rayos X, inspeccionar también el 10% de los bultos, manualmente o sometiéndolo a tecnología moderna de rayos X.	Aplicar medidas intermedias, pero utilizar la mejor tecnología y los mejores procedimientos disponibles.
11	Equipaje facturado no acompañado	Inspeccionar todo el equipaje facturado no acompañado excepto cuando pueda verificarse su origen y propiedad ² .	Inspeccionar todo el equipaje no acompañado, sea manualmente o con equipo del sistema de detección de explosivos, o someterlo a una simulación de vuelo utilizando una cámara de compresión, o no transportarlo.	Aplicar medidas intermedias.
12	Protección del equipaje facturado	Proteger el equipaje facturado de la interferencia no autorizada desde el punto de inspección o aceptación, de ambos el primero, hasta la salida de la aeronave. Si peligrara la integridad del equipaje facturado, se lo volverá a inspeccionar antes de cargarlo en la aeronave.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y mantener el equipaje facturado bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarlo en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarlo.
13	Carga aérea	Someter todos los artículos a controles de seguridad de los explotadores de aeronaves o de agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave.	Aplicar medidas básicas con una nueva inspección aleatoria y más verificaciones. (Excepción para agentes acreditados).	Someter toda la carga aérea a controles de seguridad o a una simulación plena en vuelo y seguidamente protegerla hasta su carga. A las aeronaves que solamente transportan carga se aplican solamente medidas intermedias.

2. En este contexto, equipaje facturado no acompañado significa el equipaje facturado que ha sido separado involuntariamente del pasajero.

<i>NÚM.</i>	<i>ESFERA CENTRAL</i>	<i>BÁSICA</i>	<i>INTERMEDIA</i>	<i>ALTA</i>
14	Protección de la carga aérea	Someter todos los artículos a controles de seguridad del explotador de aeronaves o de los agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y mantener la carga bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarla en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarla.
15	Correo	Someter todos los artículos a controles de seguridad del explotador de aeronaves o de agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave.	Aplicar medidas básicas con nueva inspección aleatoria y más verificaciones (Excepción para agentes acreditados).	Inspeccionar todo el correo o someterlo a simulación de vuelo en cámara de compresión y seguidamente protegerlo hasta que se cargue. A las aeronaves que solamente transportan carga se aplican solamente medidas intermedias.
16	Protección del correo	Proteger el correo de interferencia no autorizada desde el punto donde se aplican controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y mantener el correo bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarlo en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarlo.
17	Artículos para servicios en vuelo y provisiones	Someter todos los artículos a controles de seguridad para impedir la introducción de artículos prohibidos en los artículos para servicios en vuelo o las provisiones que se cargan a bordo de la aeronave, y seguidamente protegerlos hasta que se carguen en la aeronave.	Inspeccionar una proporción razonable de artículos para servicios en vuelo y provisiones y escoltarlos a la aeronave o transportarlos en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida.	Preparar todos los artículos para servicios en vuelo y las provisiones bajo la supervisión de seguridad directa del explotador de aeronaves o inspeccionarlos antes de cargarlos y escoltados hasta la aeronave o enviarlos sellados.
18	Coordinador de seguridad designado	Ningún requisito.	Ningún requisito.	Designar un coordinador de seguridad especial para garantizar que se han aplicado adecuadamente todas las medidas.

Apéndice 4

MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR QUIEN RECIBA UNA LLAMADA TELEFÓNICA DE AMENAZA DE BOMBA

CARACTERÍSTICAS DE LAS AMENAZAS DE BOMBAS

1. La experiencia ha demostrado que pueden dirigirse amenazas de bomba a:
 - a) aeronaves en tierra o en vuelo;
 - b) instalaciones, servicios y edificios de aeropuerto; o ayudas para la navegación en los aeropuertos o en sus inmediaciones; y
 - c) carga para ser transportada por vía aérea; o instalaciones, servicios y edificios para carga.

RECIBO DE AVISOS DE BOMBA

2. Los aeropuertos, los explotadores de aeronaves y los agentes de carga pueden recibir avisos telefónicos de bomba provenientes directamente de las personas que amenazan o de intermediarios, por ejemplo, los medios de comunicación, las agencias de prensa. Sea cual fuere el caso, quienes reciban tales llamadas deben tratar de obtener tanta información como sea posible acerca de la amenaza para facilitar su evaluación e identificar a la persona que amenaza.
3. A fin de facilitar la recopilación de información, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos deberían instalar grabadoras de cinta en centralillas y teléfonos adecuados. El equipo en bucle continuo, que debería mantenerse continuamente en funcionamiento, es preferible a las grabadoras convencionales porque para hacer una grabación con éstas es necesario hacer una conmutación. Cuando se haya registrado una amenaza de bomba, la cinta magnética debería conservarse como prueba.

INSTRUCCIONES Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL

4. El personal que probablemente reciba llamadas telefónicas con avisos de bomba, los operadores de centralillas telefónicas y el personal de venta de billetes de los explotadores de aeronaves, deberían ser informados brevemente, antes de que entren en servicio, sobre las medidas que habrán de adoptar. En cuanto a las respuestas requeridas de los mismos, deberían incorporarse a las instrucciones pertinentes al personal.
5. Estas personas deberían recibir una lista de verificación para facilitar sus reacciones. Los supervisores también deberían estar conscientes de la respuesta requerida y de la necesidad de transmitir la información acerca de estas amenazas a evaluadores de amenazas de bomba bien entrenados.

MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR QUIEN RECIBA UN AVISO DE BOMBA

6. Toda persona que reciba directamente por teléfono una amenaza de bomba debería:
- escuchar atentamente y tomar nota de las palabras concretas que utiliza quien llama;
 - tomar medidas para seguir la pista de la llamada o dar la alerta a un colega para que pueda hacerlo;
 - tomar las medidas que puedan ser necesarias para grabar la llamada si no se hace automáticamente;
 - prolongar la llamada para obtener la mayor cantidad de información posible;
 - hacer a la persona que llame las siguientes preguntas:

¿DÓNDE está la bomba?	Lo primero que se pregunta para que pueda planificarse una evacuación
¿CUÁNDO explotará?	Para que se conozca el tiempo disponible para la evacuación
¿QUÉ aspecto tiene?	Para ayudar a reconocer el artefacto durante una inspección
¿QUIÉN es usted?	Para comprobar si quien llama pertenece a un grupo creíble
¿POR QUÉ ha llamado?	Para formarse un cuadro mejor del incidente y mantener en línea a la persona que llama a fin de ayudar a seguir la pista de la llamada
<p><i>Nota 1.— Las preguntas deberían dirigirse de forma abierta en lugar de insinuar la respuesta. Por ejemplo, pregunte "¿dónde está, exactamente, la bomba?" en lugar de, "¿está la bomba en la bodega de la aeronave?"</i></p> <p><i>Nota 2.— Es importante seguir el orden de las preguntas puesto que la persona que llama podría colgar antes de que se hayan completado las preguntas.</i></p>	

- de ser posible someter a prueba la credibilidad de quien llama inventando un número de vuelo, una hora de vuelo o un lugar que no exista y preguntando a la persona que llama si es ese al que la persona se refiere; y
 - informar al supervisor, quien debería transmitir la información al evaluador designado de amenazas de bomba, a la policía o a los servicios de seguridad.
7. Las personas que reciban llamadas de intermediarios deberían:
- preguntar y tomar nota por escrito de la hora precisa a la que se recibió el aviso y las palabras exactas que utilizó la persona que hizo la llamada; y
 - preguntar al intermediario si obtuvo respuestas a cualesquiera de las preguntas indicadas anteriormente y acerca del origen de la llamada y de la identidad de quien llamó.
8. Quien reciba una amenaza de bomba por escrito debería conservar el mensaje y entregarlo al supervisor con información precisa acerca de la forma en que descubrió el mensaje. Los mensajes descubiertos en vuelo deberían entregarse inmediatamente al piloto al mando.
9. Los supervisores deberían entrevistar a la persona que reciba tal llamada o mensaje a fin de completar el formulario de informe que figura a continuación y retransmitirlo sin demora al evaluador de amenazas de bomba designado.

MUESTRA DE FORMULARIO DE INFORME DE AMENAZA DE BOMBA

Nombre de la persona que recibe el mensaje:	Hora:	Fecha:
Mensaje: (Palabras exactas de la persona que llama)		

¿DÓNDE ESTÁ LA BOMBA?

Terminal	Instalaciones de depósito de combustible	Zona de carga	Oficinas de explotador de aeronaves o zona de mantenimiento	Otros lugares
Aeronave	Número de vuelo	Salida	Destino	
¿Parecía estar familiarizado quien llamaba con la aeronave o con el edificio al describir el lugar? SÍ / NO				

¿CUÁNDO EXPLOTARÁ?

Hora:	Día:	Fecha:
¿En vuelo?: SÍ / NO	¿Si se mueve?: SÍ / NO	Otros detalles:

¿QUÉ ASPECTO TIENE?

Cartera de documentos	Carretilla de compras	Maleta
Bulto/paquete	Otros (describa)	

¿QUIÉN ES USTED?

Nombre:	Organización:
¿Dónde está usted en este momento?	

¿POR QUÉ HA LLAMADO?

--

ANTECEDENTES (Haga un círculo sobre la respuesta adecuada)

Origen de la llamada

Local	Larga distancia	Interna (desde el edificio)	Teléfono público/celular/móvil
-------	-----------------	-----------------------------	--------------------------------

¿Se intentó seguir la pista de la llamada? SÍ / NO

Identidad de la persona que llama

Sexo:	Edad aproximada:	Idioma utilizado:
-------	------------------	-------------------

Características de la voz

Fuerte	Suave	Aguda	Profunda
Ronca	Agradable	Otras	

Dicción

Rápida	Clara	Tartamudeando	Confusa
Lenta	Alterada	Nasal	Otra

Ruido de fondo

Ruidoso	Silencio	Trenes	Aeronaves
Tráfico callejero	Voces	Máquinas de oficina	Máquinas de fábrica
Cocina	Festejos	Animales	Música
Mezcla (describa)			

Acento

Local	No local	Coloquial	Regional	Extranjero
-------	----------	-----------	----------	------------

Manera

Irritada	En calma	Irracional	Racional
Coherente	Incoherente	Deliberada	Emotiva
Intoxicada	Riéndose	Honrada	Obscena
Otras (describa)			

Dominio del idioma

Excelente	Bueno	Mediano	Escaso	
-----------	-------	---------	--------	--

**COMPLETE EL FORMULARIO Y TRANSMÍTALO AL EVALUADOR
DE AMENAZAS DE BOMBA DESIGNADO**

**CONVERSE ACERCA DEL AVISO DE BOMBA CON EL EVALUADOR DE AMENAZAS DE BOMBA
O CON LAS AUTORIDADES DE POLICÍA ÚNICAMENTE**

Apéndice 5

EVALUACIÓN DE AMENAZAS DE BOMBA

1. Es preciso contar con un procedimiento sistemático para evaluar las amenazas de bomba a fin de garantizar, dentro de lo humanamente posible, que cuando haya realmente una bomba u otro artefacto, la evaluación genere medidas positivas y que cuando la amenaza resulte ser un engaño, la evaluación produzca perturbación mínima en las operaciones.
2. De acuerdo con la técnica denominada “determinación precisa del objetivo” (PTI), descrita en el Capítulo 5 de este manual, los Estados deberían asegurarse de que en los planes de contingencia se prevé:
 - a) una respuesta controlada de las personas que reciban avisos de bomba;
 - b) una evaluación de la amenaza y de los riesgos que implica efectuada por personal designado y acreditado (evaluadores de amenazas de bomba) aplicando PTI;
 - c) la coordinación de las medidas que se adopten debería ser apropiada al riesgo evaluado;
 - d) la detección de personas responsables de amenazas de bomba; y
 - e) las medidas de seguimiento.
3. Los planes de contingencia deberían ser objeto de ejercicios frecuentes.

CARACTERÍSTICAS DE LAS AMENAZAS DE BOMBA

4. La experiencia ha demostrado que las amenazas de bomba pueden dirigirse a:
 - a) aeronaves en tierra o en vuelo;
 - b) instalaciones, servicios y edificios de aeropuertos; o ayudas para la navegación en los aeropuertos o en sus inmediaciones; y
 - c) carga para ser transportada por vía aérea; o instalaciones, servicios y edificios para carga.

RECIBO DE AVISOS DE BOMBA

5. Los aeropuertos, explotadores de aeronaves y agentes de carga pueden recibir llamadas telefónicas con avisos de bomba provenientes directamente de las personas que amenazan o de intermediarios, por ejemplo, los medios de comunicación o las agencias de prensa. En el Apéndice 4 se esbozan las medidas que ha de adoptar quien reciba una llamada telefónica de amenaza de bomba.

EVALUACIÓN DE AMENAZAS DE BOMBA EN TIERRA

6. La evaluación de amenazas de bomba implica una gran responsabilidad. Los evaluadores de amenazas de bomba deberían estar adecuadamente entrenados y estar disponibles las 24 horas del día. Los explotadores de aeronaves y los aeropuertos deberían tener en la empresa por lo menos un evaluador en servicio o a la espera de llamadas, en todo momento. Cuando se reciba una amenaza contra una aeronave en tierra, el explotador de la aeronave a la que se dirige la amenaza y los servicios de seguridad de aeropuerto competentes deberían convenir en una evaluación.
7. Los explotadores de aeronaves pueden exigir que el piloto al mando comunique las amenazas de bomba recibidas a bordo de una aeronave en vuelo al personal de operaciones en tierra para su evaluación o pueden autorizarle para que evalúe por sí mismo las amenazas. Cuando se autorice a los pilotos al mando evaluar las amenazas de bomba estos deberían recibir orientación de la policía o de los servicios de seguridad del Estado.
8. Es importante que el evaluador de amenazas de bomba obtenga todos los detalles del mensaje de la amenaza, idealmente en un formulario de informe de amenaza de bomba completado (véase el Apéndice 4) por la persona que recibió la amenaza y por los medios más rápidos posibles.
9. El evaluador de amenazas de bomba debería evaluar la amenaza recorriendo metódicamente el formulario que ha sido diseñado para conducir al evaluador a una evaluación lógica de la amenaza como VERDE, ÁMBAR o ROJA, con las medidas requeridas según lo descrito a continuación.

VERDE	Un aviso que quizás no identifique el objetivo o un grupo concreto de objetivos o que de cualquier otro modo no sea creíble.	Las contramedidas vigentes niegan la amenaza. No son necesarias otras precauciones.
ÁMBAR	Un aviso que puede estar relacionado con uno o más objetivos, pero dudándose de que sea creíble o de que las contramedidas vigentes sean eficaces.	Esto puede implicar un peligro y hacer necesario el aumento de las contramedidas.
ROJO	Un aviso específico de que la amenaza es de una índole que permite identificar un objetivo concreto o cuando quien ha llamado se ha identificado positivamente a sí mismo o a la organización implicada y se juzga que su amenaza es creíble.	Probablemente implica un peligro para personas, bienes o actividades comerciales y, por consiguiente, merece que se apliquen contramedidas. Adoptar todas las contramedidas necesarias.

Nota.— La categoría de avisos ROJOS contra aeronaves en vuelo debería notificarse inmediatamente al piloto al mando de la aeronave y al aeropuerto de destino o de desviación designado.

10. Aunque el procedimiento depende en gran parte de que la respuesta sea “sí” o “no” a una serie de preguntas, el evaluador también debe tener en cuenta otros factores que pueden repercutir para que la amenaza sea creíble, pero no exclusivamente, lo siguiente:

- a) el historial reciente de avisos e incidentes para el aeropuerto y los principales explotadores de aeronaves;

- b) la influencia posible de acontecimientos en curso tales como:
- conflictos laborales relacionados con el explotador de aeronaves del vuelo de que se trate o del aeropuerto;
 - conflictos con las comunidades vecinas o con grupos de protesta del medio ambiente preocupados, por ejemplo, por la ampliación o construcción del aeropuerto;
 - se han notificado recientemente a los medios de comunicación incidentes que pueden incitar a hacer llamadas falsas; y
 - personas importantes que pueden ser el blanco atrayente de una amenaza en el aeropuerto o que son pasajeros en el vuelo;
- c) si se hubieran notificado incidentes tales como pasajeros con billete y sin sitio, pasajeros a los que se les negó el embarque, o controversias en la presentación y facturación o en la puerta de embarque que impliquen a amigos o parientes;
- d) si ha ocurrido algo particular o exclusivo acerca de la carga que se transporta en el vuelo; y
- e) qué otras medidas de seguridad han sido adoptadas y cuál es la opinión de la policía o de la autoridad de seguridad locales sobre el aviso.

EVALUACIÓN DE AMENAZAS DE BOMBA EN VUELO

11. Las amenazas escritas descubiertas a bordo de una aeronave en vuelo son probablemente falsas, pero cada una debe ser considerada según sus méritos a fin de evaluar los riesgos que implica. Cuando el piloto al mando esté autorizado a evaluar las amenazas, los explotadores de aeronaves deberían proporcionarle orientación para que pueda evaluar los riesgos y decidir acerca de las medidas a seguir; por su parte, los pilotos deberían considerar lo siguiente:

- a) las circunstancias en torno a la amenaza para determinar si tiene origen antes de la salida de la aeronave o durante el vuelo. El piloto al mando debería considerar si la amenaza pudiera haberse descubierto durante la inspección de la aeronave previa al vuelo o en una etapa anterior del vuelo;
- b) los términos concretos de la amenaza, para determinar si sugiere que hay un motivo verosímil para la amenaza que se ha formulado. Es muy probable que un aviso sea genuino si hay un motivo para ello, tal como el deseo de evitar víctimas como resultado de una explosión. Es probable que una persona que formule tal amenaza trate de asegurarse de que se recibe y que hay tiempo para reaccionar. Cuando no hay motivo claro que pueda deducirse de la amenaza, es menos probable que sea genuina;
- c) si hay alguna persona a bordo (por ejemplo, un dignatario político o cualquier otra persona bien conocida) que pudiera ser blanco de una amenaza;
- d) si hay pasajeros a bordo que pudieran ser responsables de una amenaza (por ejemplo, un pasajero potencialmente perturbador, deportado o no admisible, personas jóvenes o pasajeros pendencieros);
- e) si es posible ponerse en contacto con el centro de operaciones del explotador de aeronaves por radio, para determinar si éste es un incidente aislado o uno de una serie de acontecimientos similares que afecten al explotador de aeronaves; y

- f) si el piloto al mando no está convencido de que el incidente es un engaño, debería tratar de obtener información del centro de operaciones del explotador de aeronaves acerca de la amenaza contra los intereses del explotador en el aeropuerto de salida, con miras a establecer si hay motivos verosímiles para atacar a la aeronave o perturbar el vuelo y acerca de la calidad de las medidas de seguridad en el aeropuerto de salida. Por consiguiente, los explotadores de aeronaves deberían preparar procedimientos para poner la información disponible a disposición del piloto al mando con la mínima demora posible.

DISUASIÓN Y DETECCIÓN DE PERSONAS RESPONSABLES DE AMENAZAS DE BOMBA

12. Los explotadores de aeronaves y de aeropuertos deberían anotar y conservar los detalles de los incidentes de amenazas de bomba y remitir un informe a la sección de política y control de seguridad de la aviación civil de los Estados, de modo que puedan estudiarse las tendencias y que la autoridad competente de policía pueda investigar las circunstancias.

13. Cuando se determine quién inició una amenaza de bomba, esta persona debería ser enjuiciada según la legislación pertinente del Estado; deberían presentarse las pruebas del costo y la inquietud que causó el incidente para que las considere el juzgado y las condenas deberían publicarse para disuadir a otros posibles delincuentes.

MEDIDAS DESPUÉS DE LA EVALUACIÓN POSITIVA DE AMENAZAS

14. En consulta con la policía y con otros organismos competentes, cada explotador de aeronave y de aeropuerto debería preparar planes de contingencia para aplicarlos cuando se formulen amenazas de bomba que se evalúen como ROJA o ÁMBAR a fin de reducir los riesgos dimanantes de tales amenazas. Las medidas que deberían incluirse en los planes de contingencia relativos a aeronaves se describen en el Apéndice 6.

Apéndice 6

RESPUESTA A AMENAZAS DE BOMBA CONTRA AERONAVES

AERONAVE EN TIERRA

1. Cuando una amenaza de bomba esté relacionada con una aeronave que todavía está en tierra, una vez evaluada la amenaza los explotadores de la aeronave, en consulta con las autoridades del aeropuerto, deberían:
 - a) hacer que desembarquen todos los pasajeros y la tripulación con todo su equipaje de mano por escalerillas o toboganes; los toboganes de evacuación solamente deberían utilizarse en caso de extrema emergencia;
 - b) trasladar la aeronave a un lugar distante, tal como el puesto aislado de estacionamiento;
 - c) aislar y volver a inspeccionar a todos los pasajeros y su equipaje de mano y mantenerlos en una zona separada hasta que los miembros de la tripulación, el equipaje facturado, la carga y las provisiones hayan sido inspeccionados, manualmente o de otro modo y hayan sido declarados en condiciones de seguridad;
 - d) descargar todo el equipaje facturado y exigir que los pasajeros identifiquen su equipaje, el cual debería seguidamente ser inspeccionado manualmente o de otro modo antes de volver a cargarlo;
 - e) descargar toda la carga que seguidamente debería ser inspeccionada manualmente o de otro modo antes de volver a cargarla;
 - f) descargar las provisiones y verificar su integridad; y
 - g) inspeccionar la aeronave.

AERONAVE EN VUELO

2. Cuando una amenaza de bomba esté relacionada con una aeronave en vuelo, y una vez evaluada la amenaza como positiva, el explotador de la aeronave debería comunicarse con el piloto al mando ya sea directamente, ya sea por conducto de la dependencia ATS, para proporcionarle información acerca de la amenaza y del artefacto posible y sobre la forma de reaccionar.
3. Al recibir la información, el piloto al mando debería ordenar que los miembros de la tripulación realicen una inspección discreta de la aeronave, siempre que esto sea posible en vuelo y se realice de tal modo que no cause pánico en los pasajeros.
4. En aquellos casos en que la evaluación de amenaza de bomba indique que es improbable que haya una bomba a bordo de la aeronave, pero el explotador de la aeronave o el piloto al mando deseen actuar con prudencia antes de

emprender, por ejemplo, un vuelo prolongado por encima del agua, la aeronave debería desviarse a un aeródromo en el que pueda aterrizar con seguridad. Una vez realizado el aterrizaje, debe considerarse la adopción de las medidas descritas anteriormente para amenazas a aeronaves en tierra.

5. Cuando el piloto al mando tenga bases razonables para creer que hay una bomba a bordo de la aeronave deberían considerarse los efectos que una explosión a bordo de la aeronave pudiera tener en las personas en tierra, particularmente en zonas densamente pobladas. Deberían adoptarse las medidas descritas en las directrices siguientes:

- a) debería declararse una aeronave en emergencia a la dependencia ATS, indicándose la índole de la emergencia, y la aeronave debería desviarse hacia el aeródromo civil o militar más próximo en el que pueda aterrizar en condiciones de seguridad. La ruta hacia el aeródromo designado más próximo debería apartarse de zonas densamente pobladas;
- b) si se requiere que la aeronave realice una aproximación para aterrizar en una zona densamente poblada debería permitirse que aterrice en ese aeródromo, de conformidad con los procedimientos de emergencia vigentes. Su tiempo de vuelo no debería prolongarse para desviar la aeronave hacia otro aeródromo;
- c) si no se pudiera realizar un aterrizaje inmediato, debería considerarse obtener el asesoramiento de expertos comunicándose por radio con la dependencia ATS o con otra estación de tierra, la que a su vez debería proporcionar un enlace de línea alámbrica con los expertos en neutralización de explosivos del Estado. Durante las transmisiones, debería tenerse en cuenta la posibilidad de que se estén escuchando las comunicaciones entre la aeronave y las dependencias ATS, con el consiguiente riesgo. Debería considerarse el uso de comunicaciones telefónicas a bordo o teléfonos celulares digitales; y
- d) el piloto al mando podría considerar también dirigir preguntas discretas para corroborar si alguno de los pasajeros tiene conocimientos sobre desmantelamiento de bombas (BD) o eliminación, destrucción o neutralización de explosivos (EOD). Estas pericias deberían mencionarse solamente con las letras iniciales para reducir la probabilidad de alarmar a otros pasajeros. Debería tenerse precaución en aceptar las pericias que cualquier pasajero pueda decir que tiene y, de ser posible, verificar sus antecedentes por conducto de la dependencia ATS o de una estación de tierra con la que la aeronave esté comunicándose.

6. Además de las directrices mencionadas, si se descubre un artefacto explosivo sospechoso a bordo de una aeronave, el piloto al mando debería dar las siguientes órdenes:

- a) no mover, tocar, ni abrir el objeto sospechoso;
- b) los pasajeros deberían retirarse lo más lejos posible del objeto, recibir instrucciones de ajustar los cinturones de sus asientos e inclinar la cabeza por debajo de la parte superior del respaldo del asiento; y
- c) deberían alejarse cualesquiera objetos de oxígeno portátil, botellas de alcohol y botiquines de primeros auxilios. Deberían tenerse disponibles todos los extintores de incendios.

7. Si puede realizarse un aterrizaje de inmediato, el objeto sospechoso debería dejarse en su lugar, cubrirlo con plástico y seguidamente acumular a su alrededor almohadas, mantas, abrigos y otros materiales que absorban una explosión. El objeto sospechoso debe mantenerse seco (por lo que se usa polietileno) pero los materiales circundantes deberían estar mojados para reducir el riesgo de incendio.

8. Si no puede realizarse un aterrizaje de inmediato, el piloto al mando debería ser asesorado por expertos en neutralización de explosivos según lo descrito anteriormente y considerar la posibilidad de desplazar el objeto sospechoso, especialmente si su posición plantea una amenaza real a la aeronave. Por referencia a los manuales de vuelo de la

aeronave debería determinarse el lugar en que una bomba presente menos riesgo en ese tipo de aeronave. Si el lugar es una puerta, en el centro de la puerta en la que se haya colocado el artículo sospechoso debería amontonarse una plataforma estable de materiales duros que atenúen una explosión, tales como el equipaje de mano.

9. Es improbable que un artefacto explosivo colocado en una aeronave pueda estar dotado de un mecanismo de activación por manipulación. No obstante, si se desplaza deben aplicarse las siguientes medidas:

- a) no debería abrirse el objeto sospechoso;
- b) debería verificarse si es posible mover el objeto, es decir, por ejemplo, que no está unido por una cuerda a la estructura de la aeronave, lo cual pudiera indicar que hay un mecanismo de activación por manipulación;
- c) debería moverse suavemente y mantenerse en la misma posición en la que se encontró; y
- d) debería colocarse en la misma posición en el lugar preparado de riesgo mínimo de bombas y empaquetarse según lo descrito anteriormente y procurar impedir cualquier movimiento durante el vuelo o durante las operaciones de deceleración o aterrizaje.

Nota 1.— No debería hacerse ninguna tentativa de aplicar procedimientos que impliquen desconectar o cortar circuitos eléctricos en los artículos sospechosos.

Nota 2.— Como regla general no debe arrojarse desde una aeronave ningún paquete u objeto sospechoso en vuelo, particularmente a través de una puerta lateral, salida de emergencia o escotilla. Los ensayos realizados han demostrado que tal medida someterá el objeto a fuertes sacudidas de la corriente de aire, lo que podría causar una explosión muy cerca del fuselaje o de los motores de la aeronave y tener como consecuencia la pérdida del mando de la aeronave y la destrucción de ésta.

10. Si no se descubriera ningún artículo sospechoso y no pudiera realizarse ningún aterrizaje de inmediato, el piloto al mando debería considerar lo siguiente:

- a) aunque pudiera haberse recibido una amenaza de bomba y hubiera sido evaluada como ROJA, la aeronave debería volar en condiciones lo más normales posibles, tratando de llegar a un equilibrio entre la necesidad de un aterrizaje rápido y el riesgo consiguiente a prisas indebidas;
- b) debería declararse una emergencia y la aeronave debería desviarse a un aeródromo conveniente lo más cerca posible. En la selección del aeródromo deberían tenerse en cuenta los requisitos de performance de aterrizaje, las ayudas para la aproximación, las instalaciones y servicios de emergencia y la proximidad de trayectorias de aproximación por encima de zonas densamente pobladas;
- c) deberían informarse a la dependencia ATS dando detalles completos sobre las intenciones de vuelo a fin de que puedan iniciarse medidas adecuadas en tierra en el aeródromo de aterrizaje previsto;
- d) debería informarse a la tripulación de cabina a fin de que se prepare para un posible aterrizaje de emergencia y para utilizar máscaras de oxígeno o para evitar el humo;
- e) si fuera posible en relación con las operaciones, debería reducirse a cero la presión diferencial de la cabina de pasajeros haciendo que la aeronave descienda a la altitud de cabina. No debería elevarse la altitud de la cabina. Manténgase esta altitud de cabina hasta la parte superior de la fase de descenso. Cuando lo permitan las consideraciones de altitud mínima de seguridad y distancia mínima de seguridad, debe tratarse de que la aeronave descienda a una altitud inferior a 3 000 m (10 000 ft);

- f) debería hacerse todo lo posible para reducir a un mínimo las maniobras de la aeronave y evitar turbulencias;
 - g) debería considerarse cuidadosamente la selección entre un vuelo rápido para reducir a un mínimo el tiempo de vuelo y el volar lentamente para reducir a un mínimo las cargas aerodinámicas y los daños en caso de ruptura del fuselaje. En la mayoría de los casos, la velocidad de penetración del aire turbulento será una solución intermedia razonable;
 - h) debería prestarse atención a establecer la configuración de aterrizaje de la aeronave tan pronto como sea posible; y
 - i) debería pedirse al aeródromo de aterrizaje que indique los detalles de requisitos de estacionamiento alejado y la disponibilidad inmediata de escalerillas para los pasajeros. Debería informarse al aeródromo de la necesidad de que los pasajeros se alejen de la aeronave, por lo menos a 200 m en dirección contra el viento tan pronto como sea posible después del aterrizaje.
11. Cuando una aeronave aterrice después de que se reciba una amenaza de bomba que ha sido evaluada como ROJA o ÁMBAR, debe preverse el desembarque de los pasajeros y de la tripulación con una demora mínima (con su equipaje de mano si las circunstancias lo permiten). Deberían proporcionarse los servicios de emergencia necesarios para preservar vidas e impedir lesiones y la aeronave debería estacionarse donde no haya peligro para personas o locales en caso de una explosión. Deberían aplicarse seguidamente las medidas relativas a amenazas de bomba contra una aeronave en tierra.
-

Apéndice 7

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES

1. La inspección regular de aeronaves en busca de artefactos explosivos sospechosos y armas puede realizarse antes del comienzo de cada vuelo basándose en una evaluación de riesgos realizada por la autoridad competente. Será necesario una inspección similar cuando se sospeche que una aeronave es el blanco de un acto de interferencia ilícita. La diferencia entre ambos tipos de inspección consiste solamente en el grado y en la profundidad de la misma, que dicten las circunstancias aplicables a cada situación.
2. El gran número de aeronaves en servicio por todo el mundo hace imposible proporcionar aquí la orientación para procedimientos recomendados de inspección de aeronaves que sean adecuados en todos los casos. Los explotadores de aeronaves deberían elaborar una lista de verificación con procedimientos de inspección para cada tipo de aeronave en servicio e incluir esta lista de verificación como parte del conjunto de material de seguridad de la tripulación de vuelo. El uso de tal lista de verificación por los equipos de tierra será particularmente conveniente en lugares en los que solamente personas familiarizadas con el tipo o la configuración particular de la aeronave sean los miembros del puesto de pilotaje y los de la tripulación de cabina de pasajeros.
3. El puesto aislado designado de estacionamiento de aeronaves será probablemente el mejor lugar del aeropuerto en que pueda inspeccionarse una aeronave objeto de una amenaza específica, pero los planes de contingencia deberían reconocer que no siempre es posible tener acceso a ese lugar.
4. Las inspecciones deberían realizarse en buenas condiciones de iluminación, lo cual puede exigir el uso de grupos electrógenos auxiliares o conectar las líneas de energía eléctrica de tierra a la aeronave. Será necesario imponer y mantener el control del acceso a la aeronave antes de que se inicie la inspección, lo cual debería hacerse con un número mínimo de personas a bordo.
5. Para evitar duplicación de esfuerzos, la inspección de una aeronave debería realizarla sistemáticamente personal que esté familiarizado con esa aeronave en particular, provisto de una lista de verificación y asignado a partes específicas de la aeronave. Debería prestarse atención a aquellas partes a las que los pasajeros han tenido acceso, tal como las cabinas principales de pasajeros y las zonas de cocina y lavabos, pero en la inspección debería incluirse también el exterior del puesto de pilotaje y las bodegas de carga de la aeronave.
6. Antes de iniciar la inspección, debe aplicarse un control estricto de acceso a la aeronave que sea objeto de inspección. Esto es necesario para asegurarse de que no se introducen a la aeronave artefactos una vez haya sido inspeccionada. Seguidamente, debe mantenerse el control del acceso hasta que se cierren las puertas de la aeronave antes del remolque.
7. Quienes realizan la inspección deberían recibir instrucciones de no tocar objetos sospechosos, sino sencillamente informar al coordinador de la inspección, marcar el lugar con un objeto prominente (sin tocarlo) y retirarse de la zona inmediata para esperar ulteriores instrucciones. Cuando se descubra un artefacto sospechoso no debe descartarse la posibilidad de que haya otros artefactos secundarios.

8. El uso de comunicaciones por teléfono portátil es útil para coordinar la inspección y frecuentemente es el único medio de asegurar procedimientos de salvamento adecuados y rápidos para inspección y evacuación. Sin embargo, una vez localizado un artefacto sospechoso, quienes usan las comunicaciones por teléfono portátil deberían retirarse inmediatamente y asegurarse de que nadie más permanece en el área, sino que se retiran hacia fuera del recinto con la mayor rapidez posible. No deberían utilizarse radios para transmitir desde un lugar a 25 m de un artefacto sospechoso.

9. Deben abrirse todas las puertas de entrada, escotillas, conductos de entrada y de escape, puertas de servicio y de acceso, etc., para poder llegar a todas las zonas que han de ser objeto de inspección. Sin embargo, debe hacerse una verificación para asegurarse de que todas las puertas y cubiertas que fueron abiertas para fines de inspección se cierran al concluir esta tarea.

10. Es difícil dar orientación a los equipos de inspección acerca de la apariencia de artefactos explosivos sospechosos, puesto que pueden estar disimulados de muchos modos. Debería informarse brevemente a los equipos de inspección para que busquen especialmente objetos no identificados o cualesquiera otros objetos que:

- a) no deberían estar allí;
- b) no se sabe por qué están allí; y
- c) están fuera de lugar.

INTERIOR DE LA AERONAVE

- Asientos, incluyendo bolsas, cojines y por debajo de los asientos
- Compartimiento para el libro de vuelo y el manual de vuelo
- Compartimiento de máscaras de oxígeno de la tripulación
- Todo el piso, comprendidas la parte de delante de los pedales del timón de dirección y por debajo de todos los asientos del puesto de pilotaje
- Techo, paredes laterales y posteriores
- Compartimiento de chalecos salvavidas
- Guardarropa y lugar de depósito del equipaje de la tripulación
- Mesa y gaveta del puesto del tercer miembro de la tripulación
- El área que circunda los pedales de dirección/frenos
- Botiquín de primeros auxilios

Entrada delantera

- Escalera, incluyendo la parte inferior
- Conexión de la escalera al fuselaje, así como el soporte en ese punto
- Compartimiento del tobogán de emergencia
- Asiento del auxiliar de a bordo, compartimiento de la balsa salvavidas y parte posterior del asiento
- Parabrisas delantero y espacio de almacenamiento, incluyendo compartimientos
- Compartimiento de máscaras de oxígeno
- Techo y pared
- Compartimiento del extintor de incendios

**Pasillo hacia el puesto de pilotaje —
Puesto de pilotaje**

- Paredes, techo y piso
- Guardarropa
- Estantería de equipaje — toda el área, sin el equipaje
- Compartimientos por encima de la estantería de equipaje y el guardarropa
- Depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe
- Área por encima y a lo largo de la pared lateral del espacio de almacenamiento, costado anterior del lavabo delantero

Compartimiento delantero

- Guardarropa y compartimiento de máscaras de oxígeno y chalecos salvavidas
- Asientos de los auxiliares de a bordo y pasajeros (y también por debajo de los asientos)
- Literas de los pasajeros
- Techo, piso y paredes
- Compartimiento de chalecos salvavidas de la tripulación y los pasajeros
- Armario para equipo de oxígeno portátil
- Asientos (bolsas y compartimiento de la máscara de oxígeno)
- Mesa entre los sillones del salón posterior y sus compartimientos
- Compartimiento del tobogán de escape
- Armarios para material de lectura

Cocina delantera

- Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho
- Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador
- Inspeccionar los contenedores retirados de la cocina y del bar
- Compartimiento de máscaras de oxígeno (bar)
- Puerta de servicio de la cocina (lugar para cintas magnetofónicas; hueco de la bisagra)
- Alojamiento del tobogán de escape
- Compartimientos encima de las puertas de servicio

Lavabos delanteros

- Retirar materiales sucios y ya utilizados
- Retirar los recipientes debajo de los lavabos, inspeccionando el contenido y las áreas correspondientes y alrededor de cada lavabo
- Inspeccionar el receptáculo para toallas
- Receptáculo para papel higiénico
- Inodoro
- Espejo y compartimientos
- Paredes, techo y piso
- Puerta
- Compartimiento de máscaras de oxígeno
- Acceso al depósito de agua potable
- Depósito de aguas residuales

Cabina principal

- Asientos (bolsas, compartimientos de máscaras de oxígeno, cojines y por debajo de los asientos)
- Estantes de almohadas, mantas y pasamanos
- Piso — no retirar la alfombra, a menos que se sospeche la presencia de un objeto extraño
- Paredes laterales, incluyendo ventanillas y cortinas
- Mamparos y nichos en la base de los mismos, y compartimiento de máscaras de oxígeno
- Techo
- Nichos de las luces
- Compartimientos en el extremo posterior de cada pasamanos
- Compartimientos detrás de los asientos posteriores de la cabina
- Compartimiento del equipo de camilla encima de la sombrerera
- Compartimiento del chaleco salvavidas de demostración
- Compartimientos para la soga de escape de emergencia
- Compartimiento de los toboganes de escape
- Puerta principal y hueco para la misma, con la puerta cerrada
- Estantes de revistas
- Compartimiento de las balsas salvavidas
- Bolsas de chalecos salvavidas
- Literas de pasajeros
- Armario para equipo de oxígeno
- Depósito de las anillas para sujetar la carga
- Receptáculos de material de lectura
- Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado
- Equipos de servicio de oxígeno para los pasajeros — bajarlos e inspeccionarlos
- Gavetas de depósito de los cilindros de oxígeno y CO₂ en los costados anteriores de las cocinas 1 y 3 y lavabos posteriores
- Cubiertas para la salida de emergencia sobre el ala
- Asiento del auxiliar de cabina en la puerta de entrada posterior
- Depósito de agua potable y vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe en el piso
- Luces portátiles para la evacuación de emergencia — retirarlas e inspeccionarlas

Cocina central y bar

- Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho
- Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador
- Inspeccionar todos los contenedores retirados de la aeronave
- Paredes, techo y piso
- Estantes para cristalería en el mamparo anterior del bar
- Botiquín de primeros auxilios en el compartimiento de la parte posterior de la unidad posterior — sólo si no está precintado
- Compartimiento situado encima de la puerta de servicio
- Puerta de servicio y su hueco
- Compartimientos de los toboganes de escape
- Asientos de los auxiliares de a bordo en el pasillo de la cocina núm. 2
- Compartimiento de máscaras de oxígeno en el techo
- Luces portátiles de evacuación de emergencia — retirarlas e inspeccionarlas

Área de la cocina posterior y bar

- Asiento de los auxiliares de a bordo
- Cocina — retirar todos los contenedores
- Abrir e inspeccionar todos los compartimientos
- Paredes, techo y piso
- Compartimientos en el mamparo anterior
- Inspeccionar los contenedores retirados de la aeronave
- Armario del correo diplomático
- Nicho de la bisagra de la puerta de servicio de la cocina
- Compartimientos de los toboganes de escape (en cada puerta)
- Huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior
- Compartimientos de las balsas salvavidas
- Compartimientos de los cilindros de oxígeno en el techo

Lavabos traseros

- Retirar materiales sucios y ya utilizados
- Retirar e inspeccionar el recipiente debajo del lavabo
- Inspeccionar el lavabo y el área vecina
- Receptáculo para toallas
- Receptáculo para papel higiénico
- Asiento del inodoro y su tapa
- Espejo y compartimientos
- Asiento de auxiliares de a bordo
- Puerta
- Paredes, techo y piso
- Compartimiento de máscaras de oxígeno
- Acceso al depósito de agua potable
- Depósito de aguas residuales

Guardarropas traseros

- Retirar la ropa y el equipaje de mano
- Inspeccionar toda el área
- Catres y cunas para niños
- Compartimiento de máscaras de oxígeno
- Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado
- Compartimiento de chalecos salvavidas

EXTERIOR DE LA AERONAVE

Fuselaje (deberían inspeccionarse las áreas detrás y dentro de las puertas y aberturas que se señalan a continuación):

- Radomo
- Panel del conector neumático a tierra
- Tomas de aire del compresor de cabina
- Paneles de acceso al compresor de cabina

- Puerta de la antena del sistema de navegación doppler
- Salidas de aire del compresor de cabina
- Paneles de acceso a los mandos del termointercambiador
- Aletas de guía de la salida del termointercambiador
- Salida de aire del equipo de radio
- Nicho de la luz anticollisión (desmontando la luz)
- Armario de seguridad y su contenido
- Linternas (verificar las pilas)
- Precintos de los botiquines de primeros auxilios, para comprobar si están en debidas condiciones
- Precintos de los paneles de las balsas salvavidas, para comprobar si están en debidas condiciones
- Puerta del compartimiento de accesorios
- Puertas del colector de combustible de los depósitos auxiliares
- Válvulas de seguridad de la presión de cabina
- Panel posterior de servicio de aguas residuales
- Válvula reguladora de la presión de cabina
- Paneles posteriores de servicio del sistema de desperdicios
- Puerta de acceso al mecanismo estabilizador
- Puerta de acceso al cono de cola
- Panel posterior de servicio de agua potable
- Puertas de carga posteriores
- Puertas de carga delanteras
- Panel anterior de servicio de agua potable
- Puerta para el conector de aire acondicionado de tierra
- Puerta de fusibles de energía externa
- Receptáculo de la toma de energía externa

Compartimiento del compresor de cabina

- Todo el compartimiento, especialmente el área con huecos y cavidades

Compartimiento de accesorios

- Todo el compartimiento, así como todas las instalaciones

Compartimientos de carga

- Compartimiento de carga delantero, especialmente el área por debajo del panel de cierre a presión abisagrado de la puerta de carga
- Compartimiento del depósito de aguas residuales
- Cajas de herramientas
- Compartimiento posterior de carga (especialmente el área de las juntas abisagradas de la puerta de carga)
- Zona inmediatamente por detrás del compartimiento posterior de carga

Cavidades de alojamiento de las ruedas del tren de aterrizaje

- Alojamiento de la rueda de proa — área posterior de los accesos y paneles con cierre a cremallera
- Todos los huecos donde van alojadas las ruedas principales, más la zona de los encastrados de las alas izquierda y derecha
- Tren de aterrizaje, ruedas — neumáticos, llantas, frenos y partes tales como montantes, riostras, vigas, brazos, actuadores, bastidores y bogies

Alas

- Borde de salida de las secciones de flaps
- Cubiertas de cierre a presión, de acceso a la tubería de alimentación cruzada
- Cubiertas de cierre a presión, de acceso a los cilindros de extinción de incendios
- Adaptadores para el reabastecimiento de combustible a presión
- Paneles de cierre a presión para inspección
- Respiraderos de los depósitos de combustible

Motores y sus soportes

- Toma y salida de aire de los motores y conducto de la soplante
 - Aleta de la toma de aire del termointercambiador neumático y del aceite del motor
 - Cubierta de reabastecimiento de aceite del motor
 - Puerta de salida de aire del termointercambiador del motor
 - Cubierta de reabastecimiento de aceite del mando de velocidad constante
 - Abrir las puertas del capó del motor y los álabes deflectores de la soplante. Debe inspeccionarse toda la instalación del motor y todas las aberturas en las puertas del capó y soportes del motor.
-

Apéndice 8

ARTEFACTOS EXPLOSIVOS SOSPECHOSOS

MEDIDAS A ADOPTAR SI SE DESCUBREN ARTEFACTOS EXPLOSIVOS SOSPECHOSOS

1. Hay cuatro etapas genéricas que deberían seguirse si alguien encuentra un artículo sospechoso durante una inspección, para garantizar la seguridad del personal y una perturbación mínima de las operaciones. Entrenar al personal para seguir estas cuatro etapas juntamente con los planes de contingencia locales lleva a una conclusión segura del incidente con la mínima pérdida posible de vidas en la mayoría de las circunstancias. Las cuatro etapas y el orden en que deben ejecutarse son las siguientes:

- a) CONFIRMAR
- b) DESPEJAR
- c) PRECINTAR
- d) CONTROLAR

CONFIRMAR

2. Confirme que el artículo descubierto debe notificarse como artefacto explosivo sospechoso. Verifique las etiquetas o rótulos que den una información posible del propietario. *No* trate de mover el artículo a fin de tener mejor acceso al mismo, puesto que el artefacto puede estar equipado con un dispositivo antimanipulación que pudiera ser causa de una detonación.

3. Elimine la posibilidad de que el artículo sospechoso pertenezca a alguien y que haya sido abandonado por alguien en la zona inmediata, por ejemplo, equipaje de la tripulación. *No* emplee demasiado tiempo en esto, puesto que el artefacto puede estar unido a un sistema de relojería o puede detonarse mediante control remoto.

4. Observe el lugar exacto en que se encuentra el objeto; tome notas breves de su apariencia y marque su posición (de ser necesario) con un objeto distintivo a fin de prestar ayuda a la policía o al personal de neutralización de explosivos para identificar el artículo a su llegada.

5. Evalúe la validez y probabilidad de que el artículo sospechoso esté en ese lugar particular. Haga las preguntas siguientes:

- a) ¿se ha colocado el artículo sospechoso en una posición desde la cual pudiera causar la muerte de personal o destruir recursos?; y
- b) ¿es el blanco valioso, vital, atractivo o está bajo amenaza de un ataque posible?

6. Una vez convencido de que el artículo sospechoso pudiera ser un artefacto explosivo, siga las tres etapas siguientes y adopte las medidas necesarias según lo definido en los planes de contingencia locales.

SI TIENE DUDAS, CONSIDÉRELO COMO ARTEFACTO EXPLOSIVO SOSPECHOSO.

DESPEJAR

7. Evacuar a todas las personas, incluso los equipos de inspección para que se alejen de la zona inmediata al artefacto sospechoso. Debería alcanzarse una distancia inicial mínima de 100 m, pero las circunstancias reales, es decir, grandes zonas de vidrio, sustancias inflamables o explosivas en las cercanías del artefacto explosivo sospechoso, la posibilidad de un derrumbe del edificio o los planes locales de contingencia pueden exigir una distancia mayor.
8. Al mismo tiempo asegúrese de que se informa al personal en servicio pertinente, tal como el oficial de seguridad de aeropuerto o el oficial del aeropuerto en servicio, acerca del artefacto sospechoso según los planes de contingencia locales.

PRECINTAR

9. Establecer un precinto para impedir que cualquiera tenga acceso a la zona. El tamaño del precinto dependerá del lugar del incidente, del tamaño del artefacto explosivo sospechoso y de la protección del personal encargado de precintar. Una base excelente es asegurarse de que el personal encargado de precintar está a una buena distancia del artefacto.
10. Establezca un punto de entrada del precinto y asegúrese de que nadie se aproxima al artefacto a no ser que esté autorizado por la persona al mando del incidente. No es desacostumbrado que el personal de administración superior y otras personas insistan en que deben examinar el artefacto para dar una segunda opinión; pero debería negárseles cortésmente el acceso hasta que los expertos en neutralización de explosivos hayan llegado y estén de acuerdo en que es seguro hacerlo así.
11. La policía puede desplegar otro precinto exterior en las rutas de acceso para garantizar una evacuación segura y la llegada rápida de los servicios de emergencia.

CONTROLAR

12. Informar, de no haberse hecho ya, al personal pertinente de conformidad con los planes de contingencia locales acerca del artefacto sospechoso. Las personas que hayan descubierto el artefacto deberían permanecer para prestar asistencia a la policía y a los organismos de neutralización de explosivos. Establecer un punto de control de incidentes que actúe como control central para el incidente hasta que llegue al lugar la policía o personal especializado y asuma el mando. La policía debería asumir el control a su llegada y dictar las nuevas medidas que juzgue necesarias.
13. Designar un punto de encuentro fuera del precinto para todos los organismos que lleguen al lugar del incidente. Síganse los demás procedimientos locales o las instrucciones relativas a incidentes con artefactos explosivos sospechosos.
14. Los servicios de emergencia, tales como los de extinción de incendios y de ambulancia deberían estar en situación de reserva en el punto de encuentro fuera del precinto, para atender en caso de que haya una explosión o un incendio.
15. En el caso de una explosión deberían prestarse inmediatamente los primeros auxilios a las personas lesionadas, seguidos de los procedimientos establecidos para control de daños.
16. Cuando estén bajo control los efectos de la explosión, debería continuar la inspección para el caso de que haya artefactos explosivos secundarios.

DEFINICIONES

17. Cuando se trate de incidentes con artefactos explosivos sospechosos es importante utilizar una terminología común a fin de reducir a un mínimo los malentendidos. Muchos expertos y organismos de neutralización de explosivos utilizan las siguientes definiciones y se recomienda que los Estados contratantes las adopten cuando atiendan a incidentes y notifiquen incidentes a la OACI.

18. *Artefacto explosivo improvisado (IED)*. Artefacto explosivo colocado o fabricado por terroristas o criminales. Estos artefactos pueden contener piezas de explosivos militares (cartuchos, granadas de mano, etc.), pero normalmente están contruidos con componentes no militares.

19. *Aviso de amenaza de bomba*. Forma en que se inicia un incidente de IED. Esto es habitualmente por teléfono, pero también comprende las alarmas suscitadas a raíz del descubrimiento de un artefacto.

20. *Alarma de bomba*. Se ha investigado y evaluado el aviso o la amenaza de bomba y se ha desacreditado debido a que no se encontró ningún artefacto y se han mitigado las medidas de precaución y reanudado las actividades normales.

21. *Falsa alarma*. Se ha descubierto un IED sospechoso y se han encargado de la tarea recursos de neutralización de explosivos; la investigación del IED por los expertos revela que el artículo es inocuo, es decir, se dejó sin mala intención y no contiene artefactos ni sustancias explosivos.

22. *Engaño*. Se ha descubierto un IED sospechoso y se han encargado de la tarea el equipo de neutralización de explosivos; los expertos revelan que el artículo fue construido para que parezca un IED real, pero no contiene explosivos ni sustancias peligrosos.

Apéndice 9

DIRECTRICES PARA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD Y EVACUACIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

1. Para que las inspecciones de seguridad sean eficaces debe realizarlas sistemáticamente personal que esté familiarizado con la zona de que se trate. El motivo principal para ello es que el personal externo probablemente no conocerá la configuración de la aeronave o del edificio terminal de que se trate ni de los diversos lugares en los que pudiera estar escondido un artefacto y, por consiguiente, no será capaz de localizar fácilmente nada que esté fuera de lugar o que no sea familiar. Los planes de inspección de seguridad deberían prepararse por adelantado y ser aplicados por personal entrenado. Debe asignarse a un coordinador de inspección el control del proceso de inspección de seguridad y, de ser necesario, la decisión de evacuar el lugar.
2. Debe informarse brevemente a los encargados de efectuar la inspección de seguridad que no toquen ningún objeto sospechoso sino que notifiquen al coordinador de la inspección, marquen el lugar con un objeto prominente (sin tocar el artefacto), y se retiren del área inmediata para esperar ulteriores instrucciones. Cuando se descubra un artefacto sospechoso no debería descontarse la posibilidad de que haya otros artefactos.
3. Es útil el uso de comunicaciones por medios portátiles para coordinar la inspección de seguridad, que frecuentemente es el único modo de asegurar procedimientos adecuados y rápidos para salvar vidas en casos de inspección de seguridad y evacuación. Sin embargo, una vez localizado un artefacto sospechoso, quienes utilizan las comunicaciones portátiles deberían apartarse inmediatamente y asegurarse de que ellos mismos y las demás personas se alejen con la mayor rapidez posible de la zona precintada. No deberían utilizarse radios que transmitan en un radio de 25 m del lugar en que se encuentra un artefacto sospechoso.
4. Antes de que se inicie la inspección de seguridad, debe aplicarse un control estricto del acceso al área que sea objeto de la inspección. Esto es necesario para asegurarse que no se introduzcan nuevos artefactos en la zona, una vez haya sido despejada.
5. Una inspección de seguridad eficaz y sistemática requiere tiempo. Si el aviso recibido indica un tiempo de detonación posible para el artefacto que impedirá la realización de una inspección de seguridad completa, entonces la mejor opción y la más segura es evacuar a todo el personal hacia una zona segura y esperar la llegada del personal especializado en neutralización de explosivos.

INICIACIÓN DE UNA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD

6. El coordinador puede iniciar una inspección de seguridad:
 - a) enviando un mensaje a los equipos de inspección de seguridad por el sistema de megáfonos, que debería estar codificado para evitar una perturbación y alarma innecesaria del público;
 - b) utilizando radios, receptores de avisos o teléfonos móviles o celulares personales; o

- c) utilizando un sistema de teléfonos en “cadena”: el coordinador llama, por ejemplo, a tres miembros; a su vez, cada uno de ellos llama a otros tres miembros y así en adelante hasta que todos los equipos han recibido la alerta.

Qué se debe buscar al realizar la inspección

7. Es difícil dar orientación a los equipos de inspección de seguridad acerca de la apariencia de artefactos explosivos sospechosos, puesto que estos pueden estar disimulados de muchos modos.
8. Debe informarse brevemente a los equipos de inspección de seguridad para que busquen objetos o cualquier cosa que:
- a) no debería estar allí;
 - b) no se sabe porqué está allí; o
 - c) está fuera de lugar.

ORIENTACIÓN PARA LA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD EN AERONAVES

9. El elevado número de aeronaves en servicio en todo el mundo hace que sea imposible proporcionar en este manual procedimientos recomendados de inspección de aeronaves que sean adecuados en todos los casos.
10. Los explotadores de aeronaves deberían elaborar una lista de verificación sobre procedimientos de inspección de seguridad para cada tipo de aeronave en servicio, e incluir esta lista de verificación como parte del conjunto de documentos de seguridad de la tripulación de vuelo (para ayudarse en este proceso véase el Apéndice 7). El uso de tal lista de verificación será particularmente útil en lugares en los que las únicas personas familiarizadas con la aeronave son los miembros de la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación de cabina.
11. Probablemente, el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves designado sería el mejor emplazamiento en el aeropuerto en el cual pueda realizarse la inspección de seguridad de una aeronave sometida a una amenaza concreta, pero en los planes de contingencia debe reconocerse que quizás esto no siempre es posible.
12. Las inspecciones de seguridad en una aeronave deben realizarse en buenas condiciones de iluminación, lo cual puede exigir el uso de fuentes de energía secundaria o conectar a la aeronave con líneas de energía eléctrica terrestres. Será necesario imponer y mantener el control del acceso a la aeronave antes de que se inicie la inspección de seguridad, la cual debería realizarse con un número mínimo de personas a bordo.
13. Para evitar duplicación de esfuerzos, la inspección de seguridad de una aeronave debería realizarla sistemáticamente personal que esté familiarizado con la aeronave de que se trate, provisto de una lista de verificación y asignado a determinadas partes de la aeronave. Debe prestarse atención a aquellas zonas a las que los pasajeros hayan tenido acceso, tales como cabinas principales, cocinas y lavabos, pero en la inspección de seguridad deberían incluirse también el exterior del puesto de pilotaje de la aeronave y las bodegas de carga.
14. Si se encontrara un artefacto explosivo sospechoso, ya sea dentro de una aeronave ya sea en sus inmediaciones, entonces deberían iniciarse medidas para que se retire todo el personal a una distancia segura y se espere la llegada de expertos en neutralización de explosivos. Cualquier otra decisión de trasladar la aeronave lejos del artefacto o apartar el artefacto de la aeronave debería realizarse teniendo en cuenta la prioridad principal que es preservar vidas. Trasladar la aeronave implicará que corran riesgo otros miembros del personal tales como los

mecánicos de tierra, los señaleros para maniobras en tierra y los conductores de los remolques de aeronaves, mientras que abandonar la aeronave en ese lugar y evacuar a todo el personal hacia un lugar seguro solamente puede ocasionar daños a la aeronave y a los edificios o instalaciones de la terminal, en caso de que el artefacto explote.

ORIENTACIÓN PARA LA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD EN EDIFICIOS DE LA TERMINAL

Planes de inspección de seguridad

15. Es fundamental tener preparados por adelantado planes de inspección de seguridad y personal entrenado para ello. El objetivo es asegurarse de que se han inspeccionado con la mayor rapidez y eficacia posible la totalidad de los edificios de la terminal.

16. Debe disponerse fácilmente en todo momento de planes de inspección de seguridad. Los planos de arquitectos, de precisión verificada y adecuadamente adaptados, son convenientes para este fin. Debe disponerse de ejemplares de reserva suficientes para usarlos durante las operaciones de inspección. Los encargados de la inspección de seguridad y su coordinador pueden ir eliminando del plan las secciones que hayan sido declaradas despejadas.

Sectores de inspección

17. La primera etapa al preparar un plan de inspección de seguridad es subdividir el edificio terminal en sectores. El edificio puede ya estar subdividido en varias zonas y, por consiguiente, pudiera ser conveniente considerar estas zonas como sectores. Cada sector debe ser de una magnitud manejable respecto al número de personas designadas para la inspección. Recuérdese que una inspección eficaz y sistemática requiere tiempo.

18. Un sector pudiera ser una gran sala, tal como la zona de presentación y facturación, los salones de espera, la zona de recogida de equipajes o quizás varias oficinas de explotadores de aeronaves en una zona de oficinas. Es muy importante incluir en los planes de inspección de seguridad los guardarropas, escaleras, pasillos y ascensores y también los estacionamientos de automóviles y otras zonas fuera del edificio.

Equipos de inspección

19. Deben constituirse equipos de inspección de seguridad con personal designado para realizar la inspección de seguridad en las zonas con las que esté más familiarizado. El número requerido de personas dependerá de la magnitud de la tarea de inspección. Deberían designarse personas de reserva en caso de que se produzcan ausencias. El personal debería estar entrenado y haber realizado ejercicios de práctica.

Prioridades para la inspección

20. Aquellas áreas que hayan de utilizarse como zonas de reunión después de una evacuación, junto con aquellas zonas en las que sea probable que el número de personas del público o del personal vulnerable sea más elevado, deberían ser las primeras en ser inspeccionadas. Considérense también como prioridad aquellas zonas públicas a las que el delincuente pueda haber tenido acceso fácil, tales como los lavabos, ascensores, escaleras y pasillos. Aquellas zonas cuyo acceso está normalmente controlado pueden inspeccionarse al final. No deben eliminarse de la inspección de seguridad los lugares de estacionamiento de automóviles, la zona exterior al edificio terminal y el perímetro.

Cómo realizar la inspección de seguridad

21. La realización de las inspecciones de seguridad dependerá de las circunstancias y conocimientos locales. El principio que predomina es que deberían realizarse de forma sistemática y completa para que no quede nada sin inspeccionar. Quienes lleven a cabo la inspección han de tener práctica para juzgar cual ha de ser el orden lógico para examinar su zona (ya sea en un edificio terminal, en la zona de recogida de equipajes o en las zonas de oficinas administrativas o de los explotadores) y cuánto tiempo será necesario.
22. Teniendo esto en mente, el método descrito en este ejemplo es el de una inspección de seguridad de las salas en un sector, el cual debería adaptarse para responder a las peculiaridades de la zona real que sea objeto de una inspección.
23. La inspección de seguridad debería iniciarse a la entrada de la sala. Cada persona o equipo de inspección de seguridad debería situarse primero con calma y mirar a su alrededor por la sala. Debería observar lo que hay en la sala y evaluar rápidamente aquellas partes que requerirán atención especial. Deberían tratar de dirigir su atención a cualesquiera luces no habituales (incluidas las fuentes pequeñas de luz conocidas como diodos, fotoemisores que se utilizan frecuentemente al armar los circuitos o artefactos explosivos improvisados). Deberían también atender cuidadosamente a cualesquiera ruidos desacostumbrados, particularmente los tics de relojería o zumbidos. Si no se observa nada desacostumbrado, deberían iniciar la inspección de seguridad.
24. Si ven algo desacostumbrado, la persona o el equipo de inspección de seguridad debería dar la alerta al coordinador quien decidirá si ha de evacuarse el edificio.
25. La inspección de seguridad debería realizarse metódicamente, moviéndose en un sentido por toda la zona que es objeto de la inspección. Debería realizarse en tres barridos.
26. El *primer barrido* es recorrer los bordes de la sala mirando las paredes de arriba abajo y el suelo inmediatamente próximo a la pared. Observar el interior de chimeneas, detrás de las cortinas y de las persianas, detrás y a los lados de los muebles en los bordes de la sala. El barrido debería terminar en el pasillo en que se inició.
27. El *segundo barrido* debería concentrarse en los muebles y en el piso. No deberían moverse los muebles sino que deberían abrirse los cajones e inspeccionarlos y deberían explorarse los huecos dentro y debajo de los muebles. Si el recubrimiento del piso muestra signos de una alteración reciente debería levantarse.
28. El *tercer barrido* debería extenderse al techo si es de una clase en la que pudieran esconderse objetos. Empiece en una esquina y realice sistemáticamente la inspección de seguridad de toda la superficie del techo.
29. Una vez completada la inspección de seguridad, si no se ha encontrado nada el coordinador debería ser informado inmediatamente de forma que el sector pueda marcarse como “despejado” en los planes de inspección de seguridad.
30. La inspección de seguridad debería continuar hasta que se haya despejado toda la zona. No hay que olvidar que no es raro que haya artefactos secundarios.
31. Si se encuentra un objeto sospechoso, siga las siguientes reglas de oro:
- a) no toque ni mueva el artefacto;
 - b) de ser posible, deje un marcador prominente cerca del artefacto (sin tocarlo);
 - c) aléjese del artefacto hacia un punto de control designado, dejando las luces encendidas;

- d) informe al jefe del equipo de inspección de seguridad o al coordinador;
- e) el coordinador debería aplicar el plan de evacuación;
- f) manténgase en el punto de control y trace un plano preciso del lugar donde encontró el paquete o artefacto sospechoso para ayudar a la policía y a los expertos en neutralización de explosivos; y
- g) la persona que haya encontrado el objeto debería estar inmediatamente disponible para ser entrevistada por la policía o por los servicios de seguridad.

EVACUACIÓN

32. El objetivo de la evacuación es que todas las personas se alejen del área donde pudieran estar en peligro hacia un lugar seguro. Esto puede lograrse mediante:

- a) movimiento interno hacia una zona segura;
- b) evacuación parcial (cuando se trate de edificios grandes y solamente se ha encontrado una carta-bomba sospechosa o un artefacto pequeño); y
- c) evacuación completa.

33. En todos los casos en los que se reciba un aviso de bomba, el coordinador debería informar inmediatamente al oficial de seguridad de aeropuerto y a la policía y comunicar las medidas que se hayan adoptado.

TOMAR LA DECISIÓN DE EVACUAR

34. Normalmente, la decisión de evacuar debe adoptarla el coordinador, pero la policía o el oficial de seguridad de aeropuerto estarán allí para asesorar si se les pide.

35. En circunstancias excepcionales, por ejemplo, cuando la policía o los servicios de seguridad hayan recibido información concreta, ellos mismos podrían ordenar la evacuación, anteponiéndose, de ser necesario, su decisión a la del coordinador.

36. Por otro lado, pudiera ser necesario que en algunos casos la policía o los servicios de seguridad insistan en no evacuar el edificio terminal. Por ejemplo, podrían tener motivos para creer que hay un artefacto explosivo fuera del edificio terminal y que con la evacuación la gente correría más peligro.

37. El coordinador tiene cuatro opciones. La opción que escoja dependerá de la evaluación de la amenaza que presenta la situación. Las opciones son:

- a) no hacer nada; o
- b) realizar la inspección de seguridad y seguidamente evacuar si se encuentra un objeto sospechoso; o
- c) evacuar a todas las personas excepto los equipos de inspección de seguridad y el personal esencial, seguidamente realizar una inspección de seguridad y evacuar a todo el mundo si se descubre un objeto sospechoso; o

- d) evacuar inmediatamente a todo el personal, para volver a ocupar los locales con personal de inspección de seguridad entrenado.

Opción 1: No hacer nada

38. Esta opción puede parecer atractiva si la amenaza parece provenir de una persona alterada por el consumo de alcohol o drogas o de un niño, pero no debería adoptarse a no ser que el coordinador esté absolutamente convencido de que es una llamada maliciosa o una travesura. Si hay la mínima duda, el coordinador debe seleccionar una de las otras opciones.

Opción 2: Realizar la inspección de seguridad y seguidamente evacuar si es necesario

39. Esta opción significa, naturalmente, que habrá personas en el edificio terminal por bastante tiempo si hubiera una bomba. Sin embargo, si se encuentra una bomba pueden evacuarse para sacarlas de la zona de peligro. Si no se encuentra nada y no hay ningún otro factor significativo, el coordinador puede considerar que esta opción es adecuada si el nivel de amenaza evaluado es bajo.

Opción 3: Inspección de seguridad y evacuación parcial

40. Cuando se considere que el nivel de amenaza es moderado, pero no hay ningún motivo para creer que una explosión pueda ser inminente, o si el artefacto sospechoso es pequeño (p. ej., una carta bomba) y partes del edificio terminal están a considerable distancia del artefacto, el coordinador pudiera considerar la evacuación parcial del edificio terminal o mantener dentro del edificio terminal solamente al personal esencial y a los equipos de inspección de seguridad.

Opción 4: Evacuar inmediatamente

41. Si se recibe una llamada que el coordinador considera como indicio de la existencia de un riesgo elevado, será oportuno evacuar con la mayor rapidez posible sin realizar una inspección de seguridad, especialmente si existe la posibilidad de una explosión inminente.

42. Cuando se haya divulgado la hora de la explosión en una llamada de amenaza, entonces el coordinador debe asegurarse de que se han completado las inspecciones de seguridad y que el personal se ha alejado por lo menos veinte minutos antes de la hora límite, se haya encontrado o no el artefacto.

PLANES DE EVACUACIÓN

43. Al igual que en el caso de planes de inspección de seguridad, el coordinador debe tener planes actualizados para las rutas de evacuación. Esto es particularmente necesario cuando hay varias salidas desde el edificio terminal. La finalidad es doble:

- a) evacuar con la máxima rapidez y eficiencia posible utilizando todas las salidas disponibles. Un sistema de megafonía puede ayudar a dirigir al personal hacia determinadas salidas. Cuando no se disponga de ninguna otra forma de comunicación, puede utilizarse la alarma de incendios a condición de que suene de un modo distinto al caso de incendio, que el personal haya estado entrenado para reconocer la señal y que la alarma de incendio no sea parte de un sistema automático conectado al servicio local de extinción de incendios. El uso de la alarma de incendios es una alternativa deficiente respecto a un sistema de megafonía y solamente debería emplearse temporalmente en espera de la instalación de algo mejor; y

- b) proporcionar rutas de alternativa para la evacuación de forma que todas las personas puedan abandonar el edificio de la terminal sin peligro de pasar cerca del artefacto explosivo sospechoso. Por ejemplo, si hay cuatro rutas de evacuación pero una de ellas pasa más cerca de un artefacto explosivo sospechoso que las otras, el coordinador puede decidir inmediatamente la evacuación utilizando solamente las otras rutas.
44. A fin de asegurar la evacuación del público sin riesgos, el coordinador debería considerar el empleo de personal como “jefes de evacuación” para tener la certeza de que el público puede abandonar con rapidez y sin pánico el local por las rutas preseleccionadas. Los jefes de evacuación han de seleccionarse con anticipación y ser entrenados en su función.
45. En el plan de evacuación deberían indicarse también dos zonas de reunión designadas en sentidos opuestos en las que pueda reunirse la gente después de la evacuación. A veces, los puntos de reunión en caso de incendio pueden utilizarse para este fin, siempre que estén situados por lo menos a 400 m del edificio terminal. En algunos casos, las zonas de reunión pueden estar a una distancia de hasta 1000 m del edificio. Debe obtenerse el asesoramiento de los expertos en neutralización de explosivos para juzgar si esto es necesario.
46. Sería ideal pedir a todos los empleados y al público que tomen su equipaje y sus efectos personales que estén todavía en sus manos, puesto que esto ayudará a evitar después de la evacuación sospechas innecesarias por artículos que hayan dejado abandonados. Sin embargo, esto será difícil de aplicar, a no ser que haya un sistema de megafonía u otros medios de comunicación apropiados que estén fácilmente disponibles y sean utilizados adecuadamente.
47. El personal y los pasajeros que hayan sido evacuados tienen que permanecer alejados por largo tiempo antes de que se declare seguro el edificio terminal, por lo que sería mejor que pudiera proporcionarse un refugio cubierto. Quizás pudiera acomodarse al público mediante arreglos en edificios de alternativa. Esto da la oportunidad de refugiarse de la inclemencia del tiempo, de mantener buenas comunicaciones y de atender a necesidades personales.
48. De ser posible, los estacionamientos de automóviles no deberían ser designados como zonas de reunión, especialmente si están en las inmediaciones del edificio terminal evacuado, puesto que pudiera haber artefactos explosivos secundarios escondidos dentro de vehículos.
49. Las zonas de reunión por evacuación deben incluirse en los planes de inspección de seguridad y someterse a verificación siempre que se inicien procedimientos de inspección de seguridad o se dé la orden de una evacuación inmediata.
50. Cuando se inicie una evacuación, de ser posible, las puertas y ventanas deberían quedar abiertas, especialmente en las cercanías de un artefacto explosivo sospechoso. Las luces deberían quedar encendidas, pero las plantas y la maquinaria deberían cerrarse de ser posible. Deberían establecerse procedimientos para asegurarse de que las cocinas de los concesionarios quedan en una condición segura. Se recomienda que los servicios públicos, tales como los de gas y agua (a menos que esto afecte al sistema de rociadoras contra incendios del edificio) que no se requieran para facilitar la inspección de seguridad de una parte del edificio, se interrumpan para reducir a un mínimo los daños en caso de una explosión.
51. Debe diseñarse un método para verificar si todos han abandonado el edificio terminal después de la evacuación y que se sabe dónde está toda la gente, el personal de las empresas y los visitantes. No debería permitirse que nadie vuelva a entrar hasta que se declare seguro el edificio terminal.

LA DECISIÓN DE VOLVER A OCUPAR EL EDIFICIO

52. Una vez completada una evacuación, el coordinador será quien decida cuándo ha de permitirse de nuevo la entrada al edificio. Por supuesto, cuando se haya encontrado un artefacto explosivo sospechoso, la decisión de

volver a entrar en el edificio habrá de adoptarse en estrecha coordinación con la policía y con los servicios de seguridad después de que el artefacto se haya declarado seguro.

53. Debe recordarse que pudiera haber otros objetos sospechosos en alguna parte del edificio terminal que no se hayan descubierto por haberse dado por terminada la inspección de seguridad y evacuado el edificio de la terminal al descubrirse el primer objeto sospechoso. Por consiguiente, el coordinador debería cerciorarse de que se ha realizado la inspección total del edificio terminal antes de que considere permitir de nuevo la entrada. Cuando se haya realizado una evacuación antes de cualquier inspección, el coordinador tendrá que iniciar una inspección de seguridad antes de considerar la cuestión de permitir de nuevo la entrada.

54. Cuando se haya amenazado con una indicación de la hora en que ocurrirá una explosión, pero no ocurra ninguna, el coordinador debe asegurarse de que por lo menos ha dejado transcurrir una hora después de la anunciada para la explosión, antes de que se inicien o reinicien los procedimientos de inspección de seguridad.

INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL

55. Una buena instrucción es esencial para que, en caso de que sea necesaria una inspección de seguridad y evacuación, no sólo los equipos de inspección de seguridad sino también todos los empleados del aeropuerto sepan lo que tienen que hacer. La realización de ejercicios periódicos de inspección de seguridad y de evacuación ayudará a mantener consciente y vigilante a todo el personal. Todo el personal debería ser consciente de cuáles son los puntos de reunión en caso de evacuación. Los telefonistas, el personal de información y cualesquiera otras personas que probablemente tengan que atender a un número de teléfono disponible para el público deberían recibir instrucciones acerca de la forma de responder a un aviso de amenaza de bomba (véase la lista de verificación para telefonistas en el Apéndice 4).

56. Otro personal importante tal como los jefes de evacuación ha de saber cuál es su función y ser regularmente entrenado. Es esencial que todo el personal conozca a quienes hayan sido especialmente designados y que sepa que han de obedecer sus instrucciones. Debe haber procedimientos para garantizar que se sustituye al personal designado cuando ya no esté o temporalmente esté ausente, de forma que no haya ningún aspecto sin cubrir.

Apéndice 10

INFORME OFICIAL SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA



LA INFORMACIÓN QUE SE PROPORCIONA EN ESTE INFORME ES RESTRINGIDA Y NO SE REVELARÁ A PERSONAS NO AUTORIZADAS

INFORME PRELIMINAR **FINAL** (Indique con \surd)

SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Número de expediente:

Fecha del informe:
[Día/mes/año]

EL INFORME PRELIMINAR SE DEBE COMPLETAR
Y REMITIR A LA OACI EN UN PLAZO DE 30 DÍAS A PARTIR DEL SUCESO

Requisitos de notificación estipulados en el Anexo 17, en el Artículo 11 del Convenio de La Haya o en el Artículo 13 del Convenio de Montreal

	Realizado	Intento
a) Acto de apoderamiento ilícito de una aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Ataque contra un aeropuerto e instalaciones de navegación aérea	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Ataque contra personas dentro de las instalaciones de la terminal de un aeropuerto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Acto de sabotaje contra una aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Ataque contra una aeronave en vuelo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Otros actos no especificados en esta lista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PARTE I: INFORMACIÓN ACERCA DEL SUCESO

A. INFORMACIÓN GENERAL

1. Estado que presenta el informe:
2. Fecha del suceso:
[Día/mes/año]
3. Hora del suceso:
[Hora local – reloj de 24 horas]
4. Duración del suceso:

B. DETALLES DEL ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

1. Información sobre el vuelo

Fecha de salida del vuelo:
[Día/mes/año]

Hora de salida del vuelo:
[Hora local – reloj de 24 horas]

Identificación del vuelo:

Tipo de aeronave:

Explotador:

Número de pasajeros:

Número de tripulantes:

Agentes de seguridad de a bordo (si los hubiere):

Número de autores:

Tipo de operación (vuelo regular, chárter, etc.):

Aeropuerto de salida:
Nombre Estado

Destino previsto:
Nombre Estado

2. Aeronave

Estado de matrícula:

Número de matrícula:

Tipo de aeronave:

Aeropuerto en el que (se presume que) el artefacto o sustancia destinados a sabotaje
fueron introducidos en la aeronave:

.....
.....

3. Edificios o instalaciones del aeropuerto afectados:

.....
.....
.....

C. EL SUCESO

1. Ubicación de la aeronave:

- En tierra
- En vuelo

2. Instalación terrestre:

- En el aeropuerto
- Fuera del aeropuerto

3. Armas/artefactos empleados

Descripción

Real Simulado

- Arma num. 1:
- Arma num. 2:
- Arma num. 3:
- Arma num. 4:
- Arma num. 5:
- Explosivos:
- Incendarios:
- Otros (describáse):
-
-

4. Comunicaciones

4.1 Origen de la amenaza:

- Mensaje escrito
- Llamada telefónica
- Otros (describáse):
-
-

4.2 ¿Quién recibió la amenaza?:

- Miembro de la tripulación
- Auxiliar de cabina
- Personal de tierra de la línea aérea
- Pasajero
- Otras personas (describáse):
-
-

	Sí	No
4.3 ¿Se formularon exigencias concretas? <i>(en caso afirmativo, explíquense)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....		
.....		
4.4 ¿Quién transmitió las exigencias a las autoridades de tierra?	Sí	No
El piloto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El autor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otras personas (describábase):		
.....		
.....		
5. Medidas para contrarrestar el hecho	Sí	No
5.1 ¿Se intentó de algún modo poner fin a las actividades del autor o autores?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2 En caso afirmativo, ¿Por qué medios?		
Negociación <input type="checkbox"/> Fuerza <input type="checkbox"/> Otros medios <input type="checkbox"/>		
5.3 Resultados:		
Éxito <input type="checkbox"/> Fracaso <input type="checkbox"/>		
	Sí	No
5.4 ¿Entraron el autor o autores al puesto de pilotaje?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En caso afirmativo, describábase los hechos:		
.....		
.....		
	Sí	No
5.5 ¿Disponían los tripulantes de una lista de lugares que debían inspeccionar en caso de amenaza de bomba?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.6 ¿Estaban los tripulantes al tanto de los lugares en los que una bomba es menos peligrosa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.7 Indíquese si el autor o los autores:		
Tenían conocimientos técnicos sobre el funcionamiento de la aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estaban familiarizados con el modelo de la aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En caso afirmativo, explíquese:		
.....		
.....		

6. Desvío de la aeronave (Contéstese *únicamente* en caso de que la aeronave haya sido desviada)

6.1 Enumérense los aeropuertos en orden cronológico:

	Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida	Aterrizaje autorizado	
					Sí	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.2 ¿Había suficiente combustible para llegar a todos los puntos de destino exigidos? Especifíquense.

	Sí	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

6.3 ¿Tenía la tripulación los mapas necesarios para llegar a dichos puntos? Enumérense.

	Sí	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

6.4 ¿Se permitió que algún pasajero abandonara la aeronave en alguno de los aeropuertos anteriores? Enumérense los aeropuertos por orden cronológico:

Aeropuerto	Sí	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

6.5 ¿Se tomaron medidas en alguno de los aeropuertos anteriores para resolver la situación? Enumérense los aeropuertos:

Aeropuerto	Sí	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

6.6 ¿Se realizaron operaciones de mantenimiento en algunos de los aeropuertos anteriores? Enumérense los aeropuertos:

Aeropuerto	Sí	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

D. AUTORES (si eran más de tres, utilícense hojas adicionales)

Número total:

1. Nombre:.....(hombre/mujer)

Alias:

Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad:
[Día/mes/años]

Aeropuerto de embarque:
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?
.....
.....

2. Nombre:.....(hombre/mujer)

Alias:

Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad:
[Día/mes/años]

Aeropuerto de embarque:
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?
.....
.....

3. Nombre:.....(hombre/mujer)

Alias:

Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad:
[Día/mes/años]

Aeropuerto de embarque:
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?
.....
.....

E. SEGURIDAD DE AEROPUERTO		Sí	No
1.	¿Existe un programa de seguridad de aeropuerto en el lugar en que el autor o autores se embarcaron en la aeronave?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	¿Se prevé en el programa de seguridad la protección de la parte aeronáutica (vallas, guardias, portones cerrados, patrullas, sistemas de identificación, etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	¿Se examinan periódicamente las tarjetas de identidad expedidas al personal de tierra y de los servicios auxiliares?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Inspección de los pasajeros y tripulantes y del equipaje de cabina:		
a)	¿Se somete a inspección a todos los pasajeros y equipaje de mano para todos los vuelos internacionales?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	¿Se somete a inspección a todos los pasajeros y equipaje de mano para todos los vuelos interiores?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	¿Se somete a todos los tripulantes a un control de seguridad?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	¿Se somete a nueva inspección a todos los pasajeros y equipaje de mano ya registrados antes de subir a bordo si se mezclan o ponen en contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	Métodos de inspección utilizados:		
	Plan de puerta de acceso (acceso directo a las aeronaves)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Plan de zona de espera estéril (sala de espera para embarcar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Plan de salón principal estéril	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.	Sistema de control de seguridad utilizado:		
	Detector de metales:		
	De pórtico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Manual	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rayos X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inspección física	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Otros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Sí	No
7. ¿Se habían hecho recientemente ensayos con distintos objetos para comprobar el funcionamiento de los detectores de metales y los aparatos de rayos X?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. ¿Se ha entrenado regularmente al personal de seguridad que utiliza los detectores de metales y los aparatos de rayos X?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Identificación del equipaje:		
a) ¿Se comprueba si cada una de las piezas de equipaje cargadas en la aeronave pertenece a alguno de los pasajeros que se han presentado para el embarque?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) ¿Comprende el procedimiento mencionado en a) a los pasajeros de transferencia y a sus equipajes facturados que deben transbordarse de una línea aérea a otra?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Indíquese si el autor o autores eludieron las medidas de seguridad existentes recurriendo a:		
La fuerza <input type="checkbox"/>		
Otros medios <input type="checkbox"/>		
Describase brevemente:		
.....		
.....		
11. ¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptado o se prevé adoptar para evitar que el hecho se repita?		
.....		
.....		
.....		

F. TERMINACIÓN DEL SUCESO

1. Funciones del encargado de las negociaciones (explíquese si estaba autorizado para tomar decisiones o si no era más que un intermediario):

.....

2. Aeropuerto/aeronave

Número de personas afectadas:

	Muertos	Lesionados
Tripulantes
Pasajeros
Autores(s)
Otros

3. Circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones:

.....

.....

.....

.....

4. Daños a la aeronave y las instalaciones y servicios del aeropuerto (breve descripción en la que se incluye el costo de los daños, el tiempo perdido y los vuelos afectados):

.....

.....

.....

5. Proporcione toda otra información pertinente sobre la forma en que se pudieron eludir los procedimientos de seguridad durante este suceso:

.....

.....

.....

.....

PARTE II: INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA LIBERAR A LOS PASAJEROS Y A LA TRIPULACIÓN Y, SI PROCEDE, PARA DEVOLVER LA AERONAVE

1. Medidas adoptadas para liberar a los pasajeros y a la tripulación:

.....
.....
.....
.....
.....

2. Medidas adoptadas para facilitar la continuación del viaje lo antes posible a los pasajeros y a la tripulación:

.....
.....
.....
.....
.....

3. Medidas adoptadas para devolver la aeronave y su carga lo antes posible a los titulares de su legítima posesión:

.....
.....
.....
.....
.....

ISBN 978-92-9231-178-0



9 7 8 9 2 9 2 3 1 1 7 8 0