

Doc 8973  
DISTRIBUCIÓN LIMITADA



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

Aprobado por el Secretario General  
y publicado bajo su responsabilidad

Sexta edición — 2002

Organización de Aviación Civil Internacional

© OACI 2002  
6/03, S/P1/420

Núm. de pedido 8973  
Impreso en la OACI



# Índice

*Página*

## PARTE I — TEXTOS DE ORIENTACIÓN SOBRE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS DE LA OACI

<b>Introducción.....</b>	<b>I-1</b>
<b>Capítulo 1. Definiciones .....</b>	<b>I-1-1</b>
<b>Capítulo 2. Principios generales.....</b>	<b>I-2-1</b>
2.1 Finalidad y objetivos .....	I-2-1
Objetivo primario .....	I-2-1
Instrumentos jurídicos internacionales .....	I-2-1
Protección de la información sobre seguridad de la aviación .....	I-2-2
2.2 Eficacia de las medidas de seguridad de la aviación civil .....	I-2-2
2.3 Seguridad y facilitación .....	I-2-3
<b>Capítulo 3. Organización .....</b>	<b>I-3-1</b>
3.1 Autoridad de seguridad competente.....	I-3-1
Nombramientos .....	I-3-1
Asignación de las responsabilidades .....	I-3-1
Legislación y reglamentación nacionales en materia de seguridad de la aviación civil.....	I-3-2
3.2 Sección de políticas y reglamentación de seguridad de la aviación civil .....	I-3-3
Principios .....	I-3-3
Organización y personal.....	I-3-5
3.3 El programa nacional de seguridad de la aviación civil.....	I-3-5
Organización nacional y autoridad competente .....	I-3-5
Responsabilidades .....	I-3-6
Texto de orientación sobre el programa nacional de seguridad de la aviación civil.....	I-3-7
Eficacia del programa.....	I-3-9
El ciclo de planificación de la seguridad.....	I-3-10
Financiación del programa de seguridad de la aviación .....	I-3-10
Servicio de compras de aviación civil (CAPS) .....	I-3-12
3.4 Coordinación nacional de la seguridad de la aviación .....	I-3-13
El Comité nacional de seguridad de la aviación.....	I-3-13
3.5 Cooperación internacional .....	I-3-14
Acuerdos bilaterales y regionales .....	I-3-15
Cooperación regional y regionalización .....	I-3-15

	<i>Página</i>
Solicitudes especiales .....	I-3-16
Intercambio de información .....	I-3-16
3.6 Evaluación de amenazas y gestión del riesgo.....	I-3-18
3.7 Investigación y desarrollo de equipo de seguridad .....	I-3-19
3.8 Programas de instrucción en materia de seguridad.....	I-3-20
Programas básico y general.....	I-3-20
Cooperación internacional en el ámbito de la instrucción .....	I-3-20
Programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación.....	I-3-20
Programas nacionales de instrucción en materia de seguridad de la aviación.....	I-3-21
Personal directivo .....	I-3-23
Personal de seguridad de aeropuertos, de explotadores de aeronaves y de agentes acreditados de carga .....	I-3-24
Personal de seguridad para control de acceso .....	I-3-24
Personal de inspección .....	I-3-25
Personal de policía, militar, de aduanas y de inmigración .....	I-3-25
Miembros de las tripulaciones de aeronaves .....	I-3-26
Otra clase de personal de aeropuerto.....	I-3-26
3.9 Instalaciones y servicios de apoyo .....	I-3-27
3.10 Programa de seguridad de aeropuerto.....	I-3-27
3.11 La autoridad de seguridad de aeropuerto.....	I-3-29
3.12 Coordinación de la seguridad de aeropuerto.....	I-3-31
Comité de seguridad de aeropuerto.....	I-3-31
3.13 Medidas para hacer frente a incidentes en los aeropuertos.....	I-3-32
Respuesta a amenazas.....	I-3-33
Procedimientos aplicables a artefactos explosivos sospechosos.....	I-3-34
Procedimientos de evacuación.....	I-3-35
Evacuación de los servicios de tránsito aéreo .....	I-3-36
3.14 Planes de contingencia.....	I-3-37
Principios .....	I-3-37
Ejercicios del plan de contingencia .....	I-3-39
Centro de operaciones de emergencia .....	I-3-39
Negociación de rehenes.....	I-3-39
Puntos designados de estacionamiento de aeronaves.....	I-3-39
Acceso y control durante incidentes.....	I-3-40
Comunicaciones .....	I-3-40
Prensa y público .....	I-3-41
Divulgación a los medios de prensa y televisión.....	I-3-42
Responsabilidades .....	I-3-42
3.15 Programa de seguridad de los explotadores de aeronaves.....	I-3-43
Principios .....	I-3-43
Oficial de seguridad del explotador de aeronaves .....	I-3-44
El piloto al mando y la tripulación de vuelo .....	I-3-45
Precauciones por adoptar antes del vuelo .....	I-3-46
Vigilancia de la tripulación .....	I-3-47
Vigilancia y comunicaciones internas.....	I-3-47
Protección del puesto de pilotaje.....	I-3-48
Efectos de los misiles tierra-a-aire .....	I-3-49
Agentes de seguridad a bordo .....	I-3-49
Respuesta de la tripulación a un acto de interferencia ilícita .....	I-3-49

	<i>Página</i>
Procedimientos en caso de amenazas de bomba .....	I-3-50
Amenazas de bomba en tierra .....	I-3-50
Amenazas de bomba en vuelo .....	I-3-51
Procedimientos para registro de aeronaves en vuelo .....	I-3-52
Medidas para reducir a un mínimo los efectos de una explosión en vuelo .....	I-3-52
<b>Capítulo 4. Medidas preventivas de seguridad .....</b>	<b>I-4-1</b>
4.1 Seguridad del aeropuerto y del edificio terminal .....	I-4-1
Seguridad del edificio terminal de pasajeros .....	I-4-1
Vigilancia .....	I-4-1
Información al público .....	I-4-1
Personal que trabaja en el edificio terminal .....	I-4-2
Sistemas de manipulación del equipaje .....	I-4-2
Estacionamiento en el edificio terminal .....	I-4-2
Equipaje no acompañado .....	I-4-2
Equipaje de bodega no reclamado .....	I-4-3
Miradores para el público .....	I-4-3
Zonas de seguridad restringidas .....	I-4-3
Control de acceso .....	I-4-4
Facilidades para dignatarios .....	I-4-5
Medidas de seguridad extraordinarias .....	I-4-5
Otros recursos para seguridad .....	I-4-6
Protección del perímetro del aeropuerto .....	I-4-6
Salidas de emergencia en el perímetro .....	I-4-6
Puntos vulnerables .....	I-4-7
4.2 Inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano .....	I-4-7
Principios .....	I-4-7
Autoridad para denegar el embarque .....	I-4-8
Apoyo a la autoridad de policía .....	I-4-8
Directrices para la inspección y el registro .....	I-4-8
Circulación de los pasajeros e inspección de seguridad .....	I-4-10
Artículos prohibidos y mercancías peligrosas .....	I-4-10
Inspección de los pasajeros .....	I-4-11
Ventajas e inconvenientes de los planes para inspección de pasajeros .....	I-4-12
Efectos de los rayos X en las películas .....	I-4-16
Personal .....	I-4-17
4.3 Control de los pasajeros inspeccionados .....	I-4-18
Pasajeros en tránsito y de transbordo .....	I-4-18
Separación de las corrientes de circulación de pasajeros inspeccionados y no inspeccionados .....	I-4-19
Circulación de los pasajeros inspeccionados .....	I-4-19
4.4 Categorías especiales de pasajeros .....	I-4-20
Pasajeros con inmunidad diplomática .....	I-4-20
Pasajeros posiblemente perturbadores .....	I-4-21
4.5 Equipaje de bodega .....	I-4-23
Principios .....	I-4-23
Inspección del equipaje de bodega .....	I-4-23

	<i>Página</i>
Emplazamiento del puesto de inspección del equipaje de bodega .....	I-4-24
Protección del equipaje de bodega .....	I-4-26
Equipaje no acompañado.....	I-4-27
Procedimientos de cotejo del equipaje de bodega y el pasajero .....	I-4-27
Cotejo material del equipaje de bodega y el pasajero .....	I-4-28
Interrogación de los pasajeros en el puesto de presentación y facturación .....	I-4-28
Facturación fuera del aeropuerto .....	I-4-29
Zona de recogida del equipaje .....	I-4-29
Equipaje de bodega no reclamado.....	I-4-29
4.6 Medidas de seguridad para la carga por vía aérea .....	I-4-30
Principios .....	I-4-30
Concepto de agente acreditado .....	I-4-31
Reglamentación e inspección.....	I-4-31
Correo.....	I-4-31
4.7 Seguridad de las provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronave.....	I-4-32
Introducción .....	I-4-32
Principios de seguridad .....	I-4-32
Programa de seguridad para aprovisionamiento .....	I-4-32
Gestión de la seguridad.....	I-4-33
Verificaciones de antecedentes antes del empleo .....	I-4-33
Instrucción en seguridad .....	I-4-33
4.8 Protección de las aeronaves .....	I-4-33
Principios generales .....	I-4-33
Control del acceso a la aeronave.....	I-4-34
Patrullas de seguridad.....	I-4-35
Precauciones previas al vuelo.....	I-4-35
Notificación de amenazas .....	I-4-36
Vuelos bajo creciente amenaza .....	I-4-36
Búsqueda en la aeronave.....	I-4-36
Aviación general .....	I-4-37
4.9 Tenencia autorizada de armas de fuego .....	I-4-38
4.10 Control del acceso .....	I-4-40
Zonas de seguridad restringidas .....	I-4-40
Medios materiales para seguridad .....	I-4-41
Sistemas automáticos de control de acceso .....	I-4-43
Sistemas de permisos para identificación de seguridad en el aeropuerto .....	I-4-43
Verificaciones de antecedentes.....	I-4-44
Administración de los permisos.....	I-4-45
Permisos temporales .....	I-4-45
Diseño de los permisos .....	I-4-45
Obligación de llevar consigo y ostentar los permisos .....	I-4-46
Miembros de la tripulación de aeronaves.....	I-4-46
Pasajeros.....	I-4-46
Permisos para vehículos .....	I-4-46
4.11 Control de calidad .....	I-4-47
Principios .....	I-4-47
Inspecciones de seguridad y auditorías .....	I-4-48
Estudios de seguridad .....	I-4-49
Pruebas de seguridad .....	I-4-49

	<i>Página</i>
Administración .....	I-4-49
Contratación, selección, instrucción y certificación del personal de seguridad .....	I-4-50
Verificación de antecedentes del personal de seguridad.....	I-4-51
Programa nacional de control de calidad .....	I-4-51
4.12 Medidas relacionadas con el diseño de los aeropuertos.....	I-4-52
Criterios de planificación .....	I-4-52
Principios generales .....	I-4-52
Evaluación de amenazas y riesgos en el aeropuerto .....	I-4-53
Evaluación de los emplazamientos y configuración de las instalaciones .....	I-4-53
Edificio terminal (parte pública) .....	I-4-54
Desarrollo de la parte aeronáutica .....	I-4-54
Puesto aislado de estacionamiento de aeronave.....	I-4-55
Operaciones de apoyo .....	I-4-55
Aviación general .....	I-4-56
Reducción a un mínimo de los efectos de una explosión .....	I-4-56
Materiales .....	I-4-59
Reducir a un mínimo los efectos de un ataque a grupos de personas.....	I-4-59
Edificio terminal de pasajeros.....	I-4-60
Caminos protegidos para los pasajeros .....	I-4-62
Control de acceso.....	I-4-63
Zonas de inspección de seguridad de los pasajeros .....	I-4-65
Facilidades para dignatarios.....	I-4-65
Seguridad del perímetro .....	I-4-66
Puntos vulnerables .....	I-4-66
Instalaciones para manipulación de la carga y del correo .....	I-4-66
Suministro de energía eléctrica.....	I-4-67
Iluminación de seguridad.....	I-4-67
Televisión en circuito cerrado (CCTV) .....	I-4-67
<b>Capítulo 5. Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita .....</b>	<b>I-5-1</b>
5.1 Aspectos operacionales.....	I-5-1
5.2 Incidentes con aeronaves .....	I-5-2
Principios generales .....	I-5-2
Planificación de contingencia .....	I-5-2
Control de tránsito aéreo .....	I-5-3
Centro de operaciones de emergencia .....	I-5-5
Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.....	I-5-5
Artefactos explosivos sospechosos .....	I-5-6
5.3 Recopilación y transmisión de información .....	I-5-6
Respuesta.....	I-5-6
Aeronaves en vuelo.....	I-5-7
Aeronaves en tierra .....	I-5-8
5.4 Examen y análisis de los sucesos .....	I-5-9
5.5 Informes .....	I-5-9
Fechas de envío de los informes .....	I-5-11

**PARTE II — DOCUMENTACIÓN DE LA OACI RELACIONADA CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

<b>Introducción.....</b>	<b>II-1</b>
<b>Capítulo 1. Extractos de los Anexos de la OACI distintos al Anexo 17 .....</b>	<b>II-1-1</b>
<b>Capítulo 2. Extractos de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) .....</b>	<b>II-2-1</b>
<b>Capítulo 3. Resoluciones adoptadas por el 33° período de sesiones de la Asamblea .....</b>	<b>II-3-1</b>
<b>Capítulo 4. Otros documentos de la OACI.....</b>	<b>II-4-1</b>

**PARTE III — TEXTOS DE ORIENTACIÓN SOBRE TECNOLOGÍAS Y EQUIPO DE DETECCIÓN**

<b>Introducción.....</b>	<b>III-1</b>
<b>Capítulo 1. Tecnologías y equipo de detección.....</b>	<b>III-1-1</b>
1.1 Selección y adquisición de los sistemas de detección de explosivos .....	III-1-1
Asesoramiento para la adquisición .....	III-1-3
1.2 Evaluación y ensayos del equipo .....	III-1-4
Metodología general.....	III-1-4
Criterios de evaluación .....	III-1-5
Ensayos ordinarios .....	III-1-6
1.3 Explosivos y armas .....	III-1-7
Explosivos.....	III-1-7
Materiales pirotécnicos y propulsores — explosivos de bajo poder .....	III-1-7
Explosivos de alto poder .....	III-1-7
Iniciadores .....	III-1-8
Armas .....	III-1-9
1.4 Detectores de metal.....	III-1-10
Detectores de metal portátiles.....	III-1-10
Detectores de metal de pórtico.....	III-1-11
1.5 Equipo de detección de rayos X .....	III-1-12
Distinción de materiales .....	III-1-13
Sistemas de detección de explosivos .....	III-1-13
Mejora de las imágenes .....	III-1-13
Tecnologías de inspección para detección de explosivos a granel .....	III-1-15
1.6 Técnicas de rayos X .....	III-1-15
Fluoroscopios .....	III-1-16
Rayos X de doble energía .....	III-1-17
Retrodispersión de rayos X .....	III-1-18
Tomografía por computadora .....	III-1-18
Equipo de rayos X portátil .....	III-1-19
Requisitos relativos a salud y seguridad técnica.....	III-1-22
1.7 Sistemas de detección nuclear .....	III-1-22
Activación de neutrones térmicos .....	III-1-22
Análisis de neutrones rápidos por impulsos.....	III-1-22

	<i>Página</i>
Resonancia cuadripolar nuclear .....	III-1-23
Resonancia magnética nuclear .....	III-1-23
Detectores por retrodispersión de rayos gamma .....	III-1-24
1.8 Equipo de detección de vapor y de trazas.....	III-1-25
Detección de base química .....	III-1-27
1.9 Otras tecnologías de detección .....	III-1-27
Perros para detección de explosivos .....	III-1-27
Detección por circuitos electrónicos.....	III-1-27
Detección de uniones no lineales.....	III-1-28
Detección de osciladores .....	III-1-28
Detectores de metal utilizados para el correo .....	III-1-28
1.10 Ayudas ópticas de detección .....	III-1-29
Endoscopios .....	III-1-29
Inspección con televisión en circuito cerrado.....	III-1-29
1.11 Cámaras de simulación .....	III-1-29
1.12 Mantenimiento del equipo.....	III-1-30
1.13 Perspectivas cara al futuro .....	III-1-30
Adjunto A al Capítulo 1. Detección de explosivos con perros .....	III-1A-1
Adjunto B al Capítulo 1. Cámaras de simulación.....	III-1B-1
Adjunto C al Capítulo 1. Mantenimiento del equipo de detección de explosivos .....	III-1C-1
<b>Capítulo 2. Equipo convencional de rayos X — Ensayos ordinarios con una pieza de ensayo combinada (CTP) — Ejemplo de procedimientos .....</b>	<b>III-2-1</b>
2.1 Introducción .....	III-2-1
2.2 Descripción de la CTP .....	III-2-1
2.3 Método de utilización .....	III-2-1
2.4 Resultados de los ensayos.....	III-2-2
2.5 Equipo que satisface los requisitos de las CTP .....	III-2-2
Adjunto A al Capítulo 2. Equipo de inspección de rayos X — Requisitos de actuación (Ejemplo).....	III-2A-1
Adjunto B al Capítulo 2. Equipo de inspección de rayos X — Pieza de ensayo combinada — Requisitos .....	III-2B-1
Adjunto C al Capítulo 2. Hoja del registro de la pieza de ensayo combinada.....	III-2C-1
<b>Capítulo 3. Detectores de metales de pósito — Ensayos de puesta en servicio y ordinarios — Ejemplo de procedimientos .....</b>	<b>III-3-1</b>
3.1 Introducción .....	III-3-1
3.2 Puesta en servicio.....	III-3-1
3.3 Ensayos ordinarios .....	III-3-2
Adjunto A al Capítulo 3. Detectores de metales de pósito — Requisitos de actuación (Ejemplo).....	III-3A-1
Adjunto B al Capítulo 3. Procedimientos para ensayos de puesta en servicio y ordinarios — WTMD .....	III-3B-1
Adjunto C al Capítulo 3. Procedimientos para ensayos de puesta en servicio y ordinarios — WTMD .....	III-3C-1
Apéndice 1. Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil.....	A1-1
Apéndice 2. Legislación nacional de seguridad de la aviación .....	A2-1



	<i>Página</i>
Apéndice 3. Cláusula modelo sobre seguridad de la aviación y modelo de acuerdos bilaterales o regionales sobre seguridad de la aviación .....	A3-1
Apéndice 4. Metodología para evaluación de amenazas .....	A4-1
Apéndice 5. Un modelo de gestión de riesgo .....	A5-1
Apéndice 6. Orientación sobre contratación, selección, instrucción y certificación del personal de seguridad de la aviación .....	A6-1
Apéndice 7. Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación (esquema modelo) .....	A7-1
Apéndice 8. Procedimientos recomendados para control de multitudes .....	A8-1
Apéndice 9. Programa de seguridad de aeropuerto (esquema modelo) .....	A9-1
Apéndice 10. Medidas que ha de adoptar el que reciba una llamada telefónica de amenaza de bomba .....	A10-1
Apéndice 11. Evaluación de amenazas de bomba .....	A11-1
Apéndice 12. Artefactos explosivos sospechosos .....	A12-1
Apéndice 13. Directrices para búsqueda y evacuación .....	A13-1
Apéndice 14. Centro de operaciones de emergencia .....	A14-1
Apéndice 15. Plantilla para modelo de programa de seguridad de los explotadores de aeronaves .....	A15-1
Apéndice 16. Misiles de tierra a aire .....	A16-1
Apéndice 17. Personal de seguridad en vuelo .....	A17-1
Apéndice 18. Respuesta a amenazas de bombas contra aeronaves .....	A18-1
Apéndice 19. Lista de verificación para registro de seguridad de aeronaves .....	A19-1
Apéndice 20. Carteles de seguridad de la aviación .....	A20-1
Apéndice 21. Sistemas de tarjetas de identidad para seguridad de aeropuerto .....	A21-1
Apéndice 22. Inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano .....	A22-1
Apéndice 23. Circulación e inspección de seguridad de los pasajeros .....	A23-1
Apéndice 24. Mercancías peligrosas .....	A24-1
Adjunto A al Apéndice 24 .....	A24-A-1
Adjunto B al Apéndice 24 .....	A24-B-1
Apéndice 25. Medidas de seguridad para la carga aérea .....	A25-1
Apéndice 26. Seguridad de las provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronave .....	A26-1
Apéndice 27. Cotejo del equipaje de bodega y autorización (modelo de sistema manual) .....	A27-1
Apéndice 28. Tenencia autorizada de armas de fuego (ejemplo de documentación) .....	A28-1
Apéndice 29. Medios materiales de seguridad .....	A29-1
Apéndice 30. Pruebas de las medidas de seguridad de la aviación .....	A30-1
Apéndice 31. Inspecciones, auditorías, estudios de seguridad de la aviación .....	A31-1
Apéndice 32. Orientación sobre el uso de proyección de imágenes amenaza .....	A32-1
Adjunto A al Apéndice 32. Proyección de imágenes amenaza .....	A32-A-1
Apéndice 33. Recopilación y difusión de la información concerniente a una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita .....	A33-1
Adjunto A al Apéndice 33. Tabulación de la información requerida, destinatarios y fuentes posibles .....	A33-A-1
Apéndice 34. Informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita .....	A34-1
Apéndice 35. Informe final sobre un acto de interferencia ilícita .....	A35-1

# Introducción

Esta parte del manual ha sido preparada con la finalidad de ayudar a los Estados a promover la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil mediante la elaboración de un marco jurídico, de métodos y procedimientos así como medios materiales, técnicos y humanos para prevenir y, cuando fuese necesario, hacer frente a los actos de interferencia ilícita. Estas pautas, cuando se completen y apliquen, constituirán un programa nacional de seguridad de la aviación suficiente para cumplir con las obligaciones de los Estados como signatarios de los Convenios.

En el texto se proporcionan los detalles sobre la manera por la que los Estados pueden cumplir con las diversas normas y métodos recomendados del Anexo 17 al Convenio de Chicago. Si bien los métodos de aplicación proporcionados se basan en métodos y procedimientos aceptados, comunes en la industria de la aviación civil internacional, no constituyen el único medio de asegurar el cumplimiento. Otros métodos para ajustarse a las normas y métodos recomendados pueden ser igualmente apropiados. Se reconoce también que debido a la diversidad de estructuras jurídicas y administrativas de los Estados, las estructuras y procedimientos propuestos en el texto pueden requerir modificaciones para ajustarse a las primeras.

# Capítulo 1

## DEFINICIONES

Los términos definidos en el Vocabulario de la OACI (Doc 9713 2ª edición de 2001) 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.

Doc 9713 Partes 1 y 2 Vocabulario de la OACI, 2001 – acto de interferencia ilícita **A53**.

### **Actos de interferencia ilícita (Definición a título de explicación)**

Actos, o tentativas, destinados a comprometer 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, tripulación, personal de tierra y 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, la protección y la 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.

**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.

**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 del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

**Andén.** Corredor situado al nivel del terreno, o por encima o por debajo de él, y que conecta los puestos de estacionamiento de aeronave con un edificio de pasajeros.

**Área de clasificación de equipajes.** Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos 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 y mantas, diversiones, etc.

**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 general.** Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento.

**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 transportista regular.

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

**Correo.** Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales.

**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 dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

**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.

**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.

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

**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 con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeropuerto y cuyo propietario no puede ser identificado.

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

**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.

**Expedidor reconocido.** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la autoridad competente, en relación con la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.

**Explotador.** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

**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.

**Inspección.** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan ser utilizados 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.*

**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.

**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.

**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.

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

**Pasarela de embarque.** Rampa actuada mecánicamente y ajustable, para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.

**Permisos.** Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otra documentación expedida a personas particulares empleadas en los aeropuertos o quienes de cualquier otro modo tienen necesidad de acceso autorizado al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. Se expiden también y se utilizan permisos para vehículos para fines similares a fin de permitir el acceso de vehículos. Los permisos se denominan a veces tarjetas de identidad o pases de aeropuerto.

**Persona no admisible.** Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

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

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

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

**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.

**Sala de espera a la salida.** El espacio comprendido entre los puestos de presentación y la sala de espera en la parte aeronáutica.

**Sala de espera en la parte aeronáutica.** El espacio comprendido entre la sala de espera a la salida y las salidas en la parte aeronáutica del edificio de pasajeros.

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

**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.

**Suministros.** Artículos de naturaleza fungible que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.

**Tarjetas de identificación.** Véase “Permisos”.

**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, si corresponde, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo 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 objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

**Zona de mantenimiento de aeronaves.** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye las plataformas, hangares, edificios y talleres, estacionamientos de vehículos y caminos relacionados con estos fines.

**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 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.** Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

**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 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 FINALIDAD Y OBJETIVOS

#### Objetivo primario

2.1.1 El objetivo primario de la seguridad de la aviación civil internacional consiste en asegurar la protección y la salvaguardia de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público, las aeronaves y las instalaciones de los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo. Esto se lleva a cabo mediante una combinación de medidas y la organización de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario. La aplicación de una política en materia de seguridad se basa en los programas de seguridad correspondientes a cada uno de los niveles mencionados.

2.1.2 Puesto que la seguridad de los pasajeros, de las tripulaciones, del personal de tierra y del público en general son el primordial objetivo en todos los asuntos relacionados con la protección contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil, se requiere de los Estados que adopten medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta que puedan continuar su viaje.

#### Instrumentos jurídicos internacionales

2.1.3 La seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional y de sus instalaciones y servicios han sido amenazadas por una variedad cada vez mayor de actos criminales. Esto dio lugar a que se prepararan cuatro instrumentos jurídicos internacionales:

- *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc 8364),
- *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc 8920),
- *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc 8966),
- *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional*, complementario del Convenio de Montreal, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc 9518),
- *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc 9571).

Aunque es necesario adherirse a estos instrumentos jurídicos, lo esencial es que los Estados protejan a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Sin embargo, siempre que sea posible,



deberían aplicarse a los vuelos nacionales las mismas medidas de seguridad que se aplican para proteger a la aviación internacional.

2.1.4 El principio fundamental que ha de seguirse para garantizar la seguridad de la aviación civil es que las medidas de seguridad aplicadas sean proporcionales a las amenazas.

### **Protección de la información sobre seguridad de la aviación**

2.1.5 Pudiera socavarse la confianza del público en la forma por la que los Estados atienden a la seguridad de la aviación civil si se publican en todo o en parte sin autorización los programas y planes de seguridad nacionales y de aeropuerto. Por consiguiente, los Estados deberían adoptar medidas de protección de estos programas y planes, en consonancia con sus políticas nacionales relativas a la seguridad y la información reservada, para garantizar que no se abusa de la información de tales documentos ni se divulga a personas no autorizadas.

2.1.6 Sin embargo debe evitarse una clasificación innecesariamente elevada como información reservada de seguridad, puesto que así se restringiría el uso eficaz de los documentos. Con frecuencia la necesidad de una elevada clasificación de seguridad como reservada proviene de incluir información específica muy confidencial que figura en una parte pequeña del programa. Hay ventajas considerables de incluir la información muy confidencial en un documento separado con una clasificación superior como reservado, que pueda seguidamente distribuirse bajo controles estrictos a personas autorizadas para recibirlo. Mediante una referencia cruzada al segundo documento, el programa de seguridad nacional o de aeropuerto u otros documentos de interés pueden tener una clasificación inferior de reservado y ser más ampliamente distribuidos a aquellos que tienen una necesidad legítima de tener acceso a esta información más general.

2.1.7 Como mínimo debería restringirse el acceso a los programas de seguridad nacionales y de aeropuerto a aquellas personas que necesiten tal información en el desempeño de sus obligaciones. Esto se denomina "principio de necesidad de saber". Si se requieren controles especiales para la protección de información, el grado de protección que se otorgue debe ser especificado ya sea por el originador o ya sea por la autoridad responsable. Sin embargo, debe procurarse evitar una protección excesiva que pudiera impedir la distribución a personas u organizaciones que tienen "necesidad de saber" cuando la información es particularmente confidencial o se ha recibido con un elevado nivel de clasificación como reservada de seguridad y para garantizar que puede distribuirse la información esencial a aquellos que tengan "necesidad de saber", quizás sea necesario transmitir solamente la información básica convenientemente saneada para que los organismos puedan reaccionar de forma adecuada frente a una determinada amenaza. De este modo, se protege la información confidencial y al mismo tiempo puede iniciarse la reacción apropiada.

2.1.8 Los medios materiales para proteger la seguridad de los documentos clasificados como reservados corresponderá al Estado pertinente que establezca consiguientemente las directrices nacionales. Sin embargo se recomienda como mínimo que los programas nacionales de seguridad de la aviación civil sean guardados bajo llave y candado cuando no son utilizados. Las llaves del recinto o de la sala deberían ser controladas y debería asumirse la responsabilidad de ese control. Niveles superiores de seguridad material tales como armarios de seguridad especialmente contruidos o cajas fuertes darán una mayor protección y deberían emplearse siempre que se considere necesario.

## **2.2 EFICACIA DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

2.2.1 La seguridad de la aviación civil puede lograrse eficazmente mediante la preparación, la aplicación y el mantenimiento a nivel nacional de leyes, reglamentos, programas, medidas y procedimientos

completos, flexibles y eficaces. En el Capítulo 3 de esta Parte puede obtenerse orientación sobre la preparación de programas nacionales de seguridad de la aviación. En el Apéndice 1 se proporciona un modelo para facilitar la preparación de un programa nacional de seguridad.

2.2.2 Los fines y objetivos de los programas nacionales de seguridad de la aviación de los Estados son asegurar la protección y salvaguardia eficaz de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público viajero, las aeronaves, los aeropuertos y las instalaciones y servicios de navegación aérea. Para alcanzar estos fines y objetivos, deben crearse una organización completa y una estructura jurídica, definirse claramente las responsabilidades y determinarse los métodos de aplicación. También es necesario promulgar la reglamentación relativa a equipo y sistemas de seguridad y al diseño y configuración de los aeropuertos.

2.2.3 A fin de alcanzar un nivel normalizado de seguridad para la aviación, el Estado, por medio de su autoridad de seguridad competente debe establecer criterios amplios y completos fundados en disposiciones jurídicas adecuadas, que habrán de aplicar las numerosas entidades interesadas en cualquier estructura de seguridad de la aviación civil. Cada una de estas entidades, normalmente incluyen:

- explotadores de aeronaves;
- explotadores de aeropuertos;
- proveedores de servicios de navegación aérea;
- autoridad de policía y otras autoridades de imposición de la ley;
- proveedores de servicios de seguridad; y
- organismos de inteligencia,

debe tener criterios, procedimientos, normas de desempeño y métodos de aplicación claramente definidos y consecuentes con los criterios y la orientación del Estado.

2.2.4 No es menos importante la necesidad de que estas entidades se coordinen entre sí y aplique de forma conforme las medidas de seguridad. Para lograr un resultado eficaz y consecuente, el Estado debe establecer normas y vigilar la aplicación de los métodos y de los procedimientos, a fin de asegurar que la política se lleva a la práctica de conformidad con dichas normas. El Estado debe también adoptar disposiciones para establecer un comité nacional de seguridad u otros medios eficaces de promover la aplicación coordinada de la política y de las normas a nivel nacional, así como comités de seguridad de aeropuerto para fines similares a nivel de aeropuerto.

2.2.5 La política y las normas para aplicar las medidas de seguridad deben estar dirigidas a alcanzar los fines y objetivos generales del programa, y deben también ajustarse a los requisitos de las normas y métodos recomendados del Anexo 17, durante las condiciones normales de operación. Además, son esenciales planes de contingencia que permitan aplicar rápidamente otras medidas para contrarrestar cualquier intensificación de las amenazas.

2.2.6 Del mismo modo, los planes de emergencia, bien establecidos y probados, para responder a los principales incidentes de interferencia ilícita, son elementos esenciales de un programa eficaz.

## 2.3 SEGURIDAD Y FACILITACIÓN

2.3.1 La adopción de medidas para facilitar y acelerar las formalidades de despacho es una obligación en virtud del Convenio de Chicago con el objetivo de impedir demoras innecesarias a la navegación aérea. Por lo tanto, aunque la seguridad de la aviación civil es un objetivo de máxima prioridad, los Estados tienen la obligación de asegurar que se mantiene la eficiencia del sistema de transporte aéreo.

Es también esencial para la seguridad del sistema que haya una administración adecuada del proceso para impedir la congestión, la confusión y el desorden en los terminales de aeropuerto.

2.3.2 En el clima vigente de inquietudes intensificadas en materia de seguridad las consideraciones precedentes justifican el desarrollo de enfoques imaginativos para la seguridad de la aviación que sean eficaces sin constituir impedimentos y que el público los perciba como respuesta lógica a amenazas nuevas y emergentes. A continuación se citan algunos elementos de estos enfoques:

- los niveles de control deberían ajustarse para satisfacer la índole y el nivel de las actuales amenazas y deberían aplicarse controles intensos de modo selectivo que se basen en la evaluación del riesgo;
- debería utilizarse tecnología con un blanco ayudado por la información para distinguir entre casos de “alto riesgo” en los que es necesario un examen intensivo al mismo tiempo que se acelera el resto del tráfico de “bajo riesgo”;
- el personal en los puestos de control debería ser suficiente para dar cabida sin contratiempos al volumen de tránsito en cualquier momento. Deberían administrarse las colas a fin de reducir a un mínimo el efecto de embotellamientos en las corrientes de pasajeros;
- en cuanto a la carga aérea, debería aplicarse el concepto de “agente acreditado”, para separar y acelerar los envíos de carga conocidos de forma que la atención se concentre en los envíos de “carga desconocida”.

2.3.3 La importancia de actuar al unísono en los trámites de seguridad y de facilitación para proporcionar a los pasajeros un proceso sin contratiempos debe reconocerse como eslabón clave en toda la cadena de medidas para seguridad de la aviación. Hay elementos en el proceso de facilitación tales como los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM) y la identificación de personas mediante sistemas de biométrica, las cuales si se integran adecuadamente pueden mejorar la eficacia general de la seguridad de la aviación civil y aumentar la protección de los pasajeros.

2.3.4 Las ventajas de adoptar pasaportes de lectura mecánica y otros documentos de viaje van más allá de las ventajas obvias para los Estados que tienen lectores de máquinas y bases de datos que se utilicen para cotejar la identidad de los pasajeros frente a listas de personas que presentan un elevado riesgo. Muchos países en desarrollo han optado por invertir recursos en la introducción de pasaportes de lectura mecánica pues las características físicas de los documentos ofrecen mayor seguridad frente a alteraciones, fraude o falsificación. Además, la adopción de un formato normalizado para la zona visual de un DVLM facilita la inspección por los funcionarios de las líneas aéreas y del gobierno con el resultado de que el despacho del tráfico de bajo riesgo se acelera, se identifican con más facilidad los casos problemáticos y se mejora la imposición de la ley.

2.3.5 Las especificaciones y textos de orientación sobre documentos de lectura mecánica se han publicado en el Doc 9303 de la OACI, Parte 1 (Pasaportes), Parte 2 (Visados), Parte 3 (Documentos de viaje oficiales) y Parte 4 (Certificado de miembro de la tripulación). Las secciones sobre especificaciones técnicas de la Parte 1 (tercera edición), Parte 2 (segunda edición) y Parte 3 han recibido la aprobación de la Organización Internacional de Normalización, como normas ISO 7501-1, 7501-2, y 7501-3, respectivamente.

---

# Capítulo 3

## ORGANIZACIÓN

### 3.1 AUTORIDAD DE SEGURIDAD COMPETENTE

#### Nombramientos

3.1.1 Se requiere que cada Estado designe a una persona o a un cargo como autoridad competente en su administración que sea responsable de la preparación, aplicación y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil y que notifique a la OACI lo relativo a esta autoridad competente designada.

3.1.2 La persona, o cargo, que haya sido designada por el Estado como autoridad competente en materia de seguridad de la aviación tendrá que contar con poderes suficientes para desarrollar la política nacional de seguridad de la aviación y para garantizar que se lleva a la práctica esta política. No es necesario que esta persona, o este cargo, esté implicada en actividades de seguridad de la aviación a nivel de operaciones.

3.1.3 Sea cual fuere la autoridad, departamento u organismo al que se haya designado como autoridad competente para seguridad de la aviación, han de establecerse procedimientos para asegurar que toda la correspondencia y textos de seguridad de la aviación que procedan de la OACI se transmiten directamente a esa autoridad, departamento u organismo tan pronto como hayan sido recibidos por el Estado.

#### Asignación de las responsabilidades

3.1.4 Una de las principales obligaciones de la autoridad competente es definir y asignar tareas y coordinar las actividades entre los diversos departamentos, organismos y otras organizaciones del Estado, administraciones de aeropuertos y explotadores y demás organizaciones interesadas o responsables de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Entre las funciones que otros ministerios y organismos han de desempeñar en apoyo de la autoridad y del programa nacional de seguridad de la aviación civil se incluyen, aunque no sean las únicas, tareas jurídicas, de relaciones exteriores, de autoridad en materia de política, correos, aduanas, inmigración y asuntos de carácter confidencial y secreto.

3.1.5 Frecuentemente están directamente implicados en determinada función de seguridad de la aviación más de una organización del Estado. Por ejemplo, la administración de aviación civil, las administraciones aeroportuarias interesadas y la autoridad responsable de las funciones de policía con jurisdicción, comparten la responsabilidad de la protección de las instalaciones y servicios de navegación aérea, que incluyen aeropuertos, ayudas para la navegación y servicios.

3.1.6 Para ayudar a determinar, asignar y promulgar las tareas correspondientes a estas distintas organizaciones, el Estado debe poner a disposición de las administraciones de los aeropuertos, de las líneas aéreas explotadas en su territorio y de otras organizaciones interesadas, las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.

### **Legislación y reglamentación nacionales en materia de seguridad de la aviación civil**

3.1.7 El Estado por conducto de la autoridad competente designada debe asegurar que existe una base jurídica para el programa nacional de seguridad de la aviación. Si ello requiriera la promulgación de nuevas leyes, éstas deberían promulgarse por los canales gubernamentales apropiados.

3.1.8 En el Apéndice 2 figura un esbozo de los elementos principales que es necesario incluir en la legislación nacional en materia de seguridad de la aviación. En tal legislación debería preverse lo siguiente:

- a) definir los actos de interferencia ilícita, preferiblemente siguiendo lo establecido en los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, y en el Protocolo complementario al Convenio de Montreal, establecer la jurisdicción en relación con los delitos indicados en tales instrumentos y prescribir, de conformidad con las leyes y costumbres del Estado, sanciones severas para los que perpetren dichos actos;
- b) otorgar los poderes a la autoridad competente designada para asuntos de seguridad de la aviación en el Estado, a fin de que ésta elabore y lleve a la práctica y mantenga el programa nacional de seguridad de la aviación civil y promulgue la reglamentación necesaria para establecer y aplicar el programa nacional;
- c) exigir que los aeropuertos, las líneas aéreas y otros explotadores cumplan con las disposiciones del programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- d) establecer que las autoridades designadas tengan el poder de realizar inspecciones, estudios, auditorías, pruebas e investigaciones para determinar si se cumple la reglamentación pertinente y para supervisar la eficacia del programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- e) autorizar y asignar la responsabilidad de la inspección de personas y mercancías y permitir el establecimiento de puestos de control de acceso a fin de controlar estos puestos de acceso y la circulación de personas y de vehículos que entren en la parte aeronáutica y en las zonas de seguridad restringidas;
- f) autorizar la denegación del transporte por vía aérea a las personas que se considera ser una amenaza para la seguridad de cualquier vuelo; y
- g) autorizar y asignar la responsabilidad para la prestación de oficiales de la autoridad nacional de policía, idóneamente entrenados para responder a incidentes sospechosos de interferencia ilícita, actividades ilícitas sospechosas y para investigar lo relativo a personas sospechosas.

3.1.9 La autoridad designada en materia de seguridad habrá de preparar y revisar de vez en cuando, en el marco del gobierno, las amplias políticas nacionales relacionadas con la seguridad de la aviación civil. También debe asegurarse de que se ha preparado y puesto en práctica una reglamentación nacional completa y que se promulga un programa nacional de seguridad de la aviación civil. Se señala a la atención la conveniencia de utilizar el texto de los Anexos apropiados de la OACI en la reglamentación nacional.

## 3.2 SECCIÓN DE POLÍTICAS Y REGLAMENTACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

### Principios

3.2.1 Se requiere de los Estados que establezcan una organización capaz de proporcionar un nivel normalizado de seguridad para las operaciones de las aeronaves en condiciones normales y que sea capaz de responder rápidamente para enfrentarse a cualquier aumento de las amenazas a la seguridad. Para lograrlo, este Estado debería establecer una sección de política y reglamentación de la seguridad de la aviación civil.

3.2.2 La sección de seguridad debería ser responsable de establecer, administrar, y promulgar el programa nacional de seguridad de la aviación civil del Estado y debería asesorar sobre medios y métodos de cumplimiento para garantizar que cumplen estas normas todos los interesados implicados en la aviación civil.

3.2.3 La sección de seguridad no comparte ni aminora la responsabilidad directa de las administraciones de aeropuertos y de los explotadores de aeronaves respecto al cumplimiento del programa de seguridad. No obstante, la sección debe elaborar y llevar a la práctica, la reglamentación, prácticas y procedimientos, con miras a establecer normas de seguridad y asesorar sobre los medios y métodos de cumplimiento de estas normas por todas las partes interesadas en la aviación civil. La sección debe estar plenamente informada y al día acerca de la evaluación más reciente de las amenazas, las técnicas de seguridad, los sistemas y dispositivos y acerca de las leyes nacionales e internacionales, de las normas, métodos recomendados y procedimientos relativos a la seguridad.

3.2.4 Las atribuciones de la sección de política y reglamentación de la seguridad de la aviación civil, en nombre de la autoridad de seguridad competente, deberían ser las siguientes:

- a) tener la responsabilidad de establecer, producir, promulgar y examinar frecuentemente el programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de asegurar que continúa correspondiendo a las obligaciones del Estado y es coherente con las políticas gubernamentales;
- b) definir y asignar tareas según las directrices de la política gubernamental para la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil entre las dependencias del Estado, las administraciones de aeropuerto, los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas;
- c) establecer y promulgar criterios mínimos operacionales que han de satisfacer los responsables de la aplicación de las medidas de seguridad en el marco del programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- d) analizar constantemente el nivel de amenaza a la aviación civil y hacer que las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de seguridad y otros organismos que contribuyen al programa adopten las medidas suficientes para contrarrestar eficazmente el nivel de amenaza percibido;
- e) realizar estudios, inspecciones, auditorías, pruebas e investigaciones de las normas de seguridad y de los procedimientos operativos de los aeropuertos, de las líneas aéreas y de los proveedores de servicios de seguridad; notificar la existencia de cualesquiera lagunas y debilidades en las medidas de seguridad y recomendar procedimientos para su corrección;

- f) recibir, compilar, analizar y distribuir información sobre las amenazas, los incidentes y la información sobre el número y los tipos de artefactos prohibidos descubiertos o confiscados y constituir un centro de referencias técnicas e información para uso de la autoridad de aviación civil, las administraciones de los aeropuertos, los explotadores y los servicios de seguridad;
- g) fomentar y promover buenas relaciones de trabajo, la cooperación y el intercambio de información y experiencia entre los Estados, particularmente con los Estados adyacentes y con los que se tengan relaciones importantes de transporte aéreo. Debería mantenerse el mismo tipo de relación con la OACI y con los organismos y asociaciones internacionales interesados;
- h) examinar y asegurar la idoneidad de los programas de seguridad y de la documentación correspondiente, de los aeropuertos y explotadores de aeronaves y operaciones de carga supervisando su ejecución para convencerse de que continúan siendo eficaces e incorporar las enmiendas que sean necesarias;
- i) mejorar la seguridad de la aviación por medio de la preparación y difusión de prácticas administrativas y técnicas modernas, y promoviendo su uso por los servicios de seguridad, administraciones de aeropuertos y explotadores de aeronaves;
- j) estar a disposición de las administraciones de los aeropuertos y de los explotadores de las aeronaves como órgano consultor en materia de seguridad respecto a la prevención de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y en sus instalaciones y servicios y prestar ayuda cuando sea necesario o se solicite;
- k) estar a disposición de las administraciones de los aeropuertos, de los proyectistas y arquitectos de los aeropuertos como órgano consultor respecto a la incorporación de elementos de seguridad en los planes y diseño de instalaciones y servicios de aeropuertos nuevos o en la modificación de los existentes;
- l) tramitar las recomendaciones dirigidas al gobierno, a los comités de especialistas y a los grupos de trabajo;
- m) actuar en nombre de la autoridad competente en materia de seguridad como secretaria para reuniones de los grupos y organismos apropiados;
- n) asegurar que el programa nacional de seguridad de la aviación civil del Estado esté actualizado, sea eficaz, se mejore de vez en cuando, según lo requieran las circunstancias cambiantes;
- o) compilar, cotejar y asesorar a las administraciones de los aeropuertos y a los explotadores de aeronaves sobre el uso más eficaz que pueda hacerse de los recursos humanos, de los métodos, procedimientos, dispositivos y sistemas de seguridad;
- p) preparar, promover, producir y difundir textos de instrucción idóneos que puedan ser utilizados en la capacitación de cualquier persona que asuma una función en la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- q) formular normas y recomendaciones nacionales respecto a las especificaciones y a la metodología de evaluación del equipo y sistemas de seguridad y respecto al diseño del aeropuerto para que éste se adapte a los requisitos en materia de seguridad, mantenerse informada de los últimos adelantos, modos operacionales y despliegue de personal, sistema y dispositivos de seguridad necesarios para el mantenimiento de un programa nacional de seguridad de la aviación civil adecuado; y

- r) coordinar medidas y procedimientos de seguridad con las organizaciones y organismos apropiados.

### **Organización y personal**

3.2.5 A fin de desempeñar sus responsabilidades de establecer y mantener eficientemente el programa de seguridad de la aviación civil del Estado, la sección de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil deberá trabajar en estrecho contacto con los diversos ramos de la autoridad de aviación civil del Estado. La sección de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil deberá tener también facultades para establecer y mantener un estrecho contacto a nivel de operaciones con aquellos departamentos y organismos gubernamentales interesados en los aspectos que en general afectan y complementan el programa nacional de seguridad de la aviación civil. Por lo tanto, para funcionar eficientemente debería ser una dependencia autónoma dentro de la administración y tener acceso directo a la autoridad competente designada en materia de seguridad, de forma que ésta pueda ser inmediatamente informada acerca de los acontecimientos que requieran su decisión o dirección personales.

3.2.6 El volumen de operaciones en el Estado en cuestión determinará la extensión de la sección de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil. En algunas administraciones, incluso sería posible que la labor de la sección de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil la lleven a cabo personas que ejerzan otras funciones en la administración de aviación civil, tales como la seguridad de los vuelos, que es una tarea afín. En este caso habrá una distribución de funciones sin división de las dependencias. Sin embargo, debe prestarse atención a asegurarse de que el personal que desempeña la función de seguridad está idóneamente capacitado y es consciente de las diferencias sutiles entre las dos especializaciones que pueden a veces tener requisitos en conflicto. La factibilidad de tal arreglo depende principalmente de las condiciones locales y de la magnitud y ámbito de la industria aeronáutica del Estado.

## **3.3 EL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

### **Organización nacional y autoridad competente**

3.3.1 La responsabilidad del Estado en cuanto a la seguridad de la aviación civil y de sus instalaciones y servicios proviene de su responsabilidad más amplia, de imponer la observancia de la ley y el mantenimiento del orden dentro de su territorio y de cumplir con sus obligaciones internacionales en virtud de los instrumentos jurídicos sobre seguridad de la aviación. Aunque hay diversos métodos para desempeñar este cometido, ninguno de ellos en particular puede, de modo alguno, relevar al Estado de estas responsabilidades básicas. Estas responsabilidades recaerán, casi con certeza, dentro del marco de la legislación nacional relacionada específicamente con la interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios. Por consiguiente, la responsabilidad básica en cuanto a los criterios y la planificación de la seguridad es una cuestión que deberán resolver los Estados.

3.3.2 Se requiere que cada Estado contratante establezca y lleve a la práctica un programa nacional de seguridad de la aviación escrito y ponga las partes pertinentes del mismo a disposición de todas las administraciones de aeropuertos, explotadores de aeronaves y otras entidades que tienen una función que desempeñar en la aplicación del programa. El objetivo del programa nacional de seguridad de la aviación civil será proteger la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional, proporcionando, mediante reglamentos, métodos y procedimientos, salvaguardias contra los actos de interferencia ilícita. En este manual se incluye un modelo de programa (Apéndice 1).

3.3.3 La autoridad competente asignará las responsabilidades correspondientes a la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, entre los diversos



departamentos, dependencias, explotadores, aeropuertos y otros organismos del Estado interesados; y establecerá los medios de coordinar las actividades entre dichos organismos.

3.3.4 La preparación, la aplicación y el cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil constituyen el fundamento de la seguridad de la aviación civil. Por lo tanto, será necesario que los Estados se aseguren de que, en la medida de lo posible, se prevean recursos adecuados para el programa nacional de seguridad de la aviación civil, de forma que pueda asegurarse su funcionamiento óptimo como parte importante del conjunto que constituye la seguridad de la aviación, particularmente en lo referente al equipo y sistemas de seguridad de aeropuertos y al diseño y configuración de los aeropuertos.

### **Responsabilidades**

3.3.5 Las diferencias en las leyes, costumbres y estructura orgánica de los departamentos y organismos gubernamentales en quienes recae la responsabilidad de los diversos aspectos de la seguridad de la aviación civil hacen difícil suministrar la orientación precisa para la asignación de cometidos entre el Estado, las administraciones de los aeropuertos y los explotadores de aeronaves en relación con la seguridad y la protección del transporte aéreo. Por lo tanto, es esencial que estas responsabilidades sean definidas claramente por cada uno de los Estados, en el contexto de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.3.6 Debido a las inevitables subdivisiones de la responsabilidad entre las diversas actividades aeronáuticas, para que un programa de seguridad sea eficaz, deberían definirse claramente en el mismo las responsabilidades de cada organismo. No debería haber ninguna ambigüedad, pues de lo contrario se producirán confusiones que pueden tener trágicas consecuencias.

3.3.7 Cuando un Estado cuente con un plan destinado a coordinar las medidas para la protección de la información y de las instalaciones y servicios considerados como de importancia nacional, sería útil incluir en ese plan la protección de la aviación civil internacional y de sus instalaciones y servicios frente a actos de interferencia ilícita. Sin embargo, es necesario, debido a las características peculiares de la aviación civil y a su infraestructura, que el programa nacional de seguridad de la aviación civil constituya un documento separado.

3.3.8 En la reglamentación nacional deberían indicarse, a efectos de establecer el programa de seguridad de la aviación las organizaciones o entidades que serán responsables de las diversas funciones prescritas. Se incluirán las funciones que hayan de desempeñar las administraciones aeroportuarias y los explotadores de líneas aéreas en la ejecución y mantenimiento del programa.

3.3.9 La sede nacional o centro principal de las respectivas organizaciones o entidades deberán asignar responsabilidades dentro de sus organizaciones para la elaboración y aplicación de los programas de seguridad exigidos por los reglamentos nacionales. Estos programas deberían ser aprobados por la autoridad de seguridad competente para asegurarse de que satisfacen las disposiciones y la finalidad de los reglamentos y están coordinados entre las organizaciones implicadas.

3.3.10 A su vez, los explotadores de aeronaves tienen una responsabilidad hacia el público viajero en cuanto a la seguridad de sus operaciones. Esto incluye normalmente la protección de aeronaves y la seguridad de los lugares donde se manipulan o almacenan el equipaje, la carga y el correo. Los explotadores deben también cumplir con los reglamentos en materia de seguridad que pueda promulgar el Estado. Puesto que habitualmente estos reglamentos no suministrarán a los explotadores un conjunto completo y detallado de instrucciones, será necesario que estos explotadores de aeronaves elaboren sus apropiadas instrucciones de seguridad, y se aseguren de que sus manuales de operaciones están en consonancia con las leyes y reglamentos de sus Estados de matrícula y de otros Estados en los que realizan operaciones.

3.3.11 Del mismo modo, las administraciones de aeropuertos asignarán responsabilidades a los que estén bajo su jurisdicción, a fin de elaborar programas de seguridad destinados a garantizar un medio seguro de operaciones. El programa de aeropuerto debería ser aprobado por la autoridad de seguridad competente.

3.3.12 A las autoridades responsables de las funciones de policía que tengan jurisdicción en los aeropuertos debería asignárseles la responsabilidad de apoyar al programa nacional de seguridad de la aviación civil, además de sus actividades ordinarias como autoridad de policía.

3.3.13 Los órganos encargados de los servicios de información confidencial y de las funciones de policía a los que incumba la recopilación y difusión de datos relacionados con amenazas de actos criminales, comprendido el terrorismo, deberían prestar ayuda en la divulgación de información conducente a evaluar tales amenazas en lo que respecta a la red de transporte aéreo civil del Estado. Sin embargo, la responsabilidad del análisis del impacto de las amenazas en la red de transporte aéreo incumbe a la sección de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil que normalmente está en mejor posición para evaluar la situación local y disponer las contramedidas adecuadas dentro de la red de transporte aéreo.

#### **Texto de orientación sobre el programa nacional de seguridad de la aviación civil**

3.3.14 Los Estados pueden utilizar el modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil que figura en el Apéndice 1 como orientación para preparar su propio programa nacional. Este programa se elaboró para facilitar a los Estados la descripción de sus métodos de cumplimiento con las normas y métodos recomendados del Anexo 17 y con las partes pertinentes de otros Anexos.

3.3.15 En el modelo de programa nacional se presenta un ejemplo de programa sencillo en cuanto a su estructura y contenido, incluyéndose en el mismo las directivas de política general nacional en lugar de determinados detalles para las operaciones. En otros documentos se presentan los detalles de la forma en que se lleva a la práctica la política general nacional, por ejemplo, en los programas de seguridad y planes de contingencia de aeropuertos que pueden adjuntarse al programa nacional a título de apéndices. Las ventajas de este enfoque es que permite divulgar el programa nacional sin los apéndices de carácter más reservado, a un mayor número de organizaciones dentro y fuera del Estado.

3.3.16 En el programa nacional de seguridad de la aviación civil establecido por el Estado debería incluirse como mínimo, lo siguiente:

- a) la adopción de leyes apropiadas y la publicación de reglamentos obligatorios que autoricen al Estado a asumir la responsabilidad de establecer los criterios y planificar la seguridad de la aviación. Esto incluirá las disposiciones para que el Estado supervise la inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano, otras medidas de protección de la seguridad en tierra y en vuelo y todas las medidas y procedimientos de seguridad, especiales o complementarios, iniciados por un explotador o una administración aeroportuaria para confirmar el cumplimiento adecuado de las responsabilidades del Estado;
- b) el establecimiento de una estrecha cooperación entre las diferentes organizaciones interesadas en la aplicación con éxito del programa de seguridad de la aviación civil. Entre las organizaciones que han de incluirse están: la autoridad de aviación civil, los servicios de policía, aduanas, inmigración y correos, las fuerzas de seguridad, las administraciones aeroportuarias, los explotadores de aeronaves, la industria privada y los negocios explotados en el aeropuerto;

- c) una exposición clara de las responsabilidades respecto a cada parte del programa a nivel nacional y en cada instalación de aviación, para que sean fácilmente comprendidas por todos los interesados;
- d) el asesoramiento al gobierno y a la industria aeronáutica civil en cuanto al nivel de las medidas de seguridad, basándose en amenazas concretas, a fin de proteger a la aviación civil y a sus instalaciones y servicios frente a actos de interferencia ilícita;
- e) el intercambio de información sobre amenazas y la cooperación entre los Estados; la evaluación de la información confidencial y secreta y el estudio de las amenazas; y el intercambio y divulgación de información relativa a casos de interferencia ilícita y a los aspectos técnicos de los mismos, entre organismos internacionales y Estados interesados, para asegurar que se aplican normas de protección comunes en todos los Estados;
- f) la obtención de recursos y la formación del personal;
- g) la supervisión de la ejecución del programa y el cumplimiento de los reglamentos;
- h) la aplicación de medidas para hacer frente a las amenazas y acontecimientos;
- i) el examen y evaluación de la eficacia del programa;
- j) la preparación de informes sobre los sucesos e información conexas para comunicarlos a la OACI;
- k) el empeño de que en todos los acuerdos de cooperación bilateral o regional se tenga en cuenta el modelo de acuerdo sobre seguridad de la aviación y se incluya una cláusula relativa a la seguridad de la aviación; y
- l) la exigencia de que se incorporen elementos de seguridad al proyecto de nuevos aeropuertos o a la ampliación de las instalaciones y servicios existentes.

3.3.17 Pueden haber grandes diferencias entre los Estados respecto a los medios de aplicar los programas de seguridad de la aviación, las cuales corresponderán en primer término a la necesidad de tener en cuenta las leyes, costumbres y prácticas locales.

3.3.18 Al preparar y mantener su programa de seguridad de la aviación, cada Estado debería tener presente la necesidad de que el programa:

- a) pueda ponerse en práctica con los recursos del Estado, de las administraciones de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves;
- b) permita que las autoridades de aviación civil mantengan continuamente la supervisión sin inhibir indebidamente la dirección y el control a nivel local y, actuando de este modo, se evite llegar a una situación en la que la minuciosidad de las normas y su aplicación rigurosa comprometan seriamente el funcionamiento eficiente del transporte aéreo civil o impidan que las administraciones de los aeropuertos y los explotadores de aeronaves se ocupen de aquellos sectores de la seguridad y de la protección de sus operaciones que son parte inherente de sus respectivas obligaciones;
- c) proporcione un medio coordinado para el establecimiento, mantenimiento y mejora de las normas, métodos, medidas, procedimientos, sistemas y dispositivos de seguridad;

- d) asegure que se aprovechan al máximo los recursos disponibles;
- e) ayude a mantener relaciones armoniosas entre los explotadores de aeronaves, las administraciones de los aeropuertos, la autoridad de aviación civil y los servicios de seguridad; y
- f) prevea la vigilancia de la información, inclusive la confidencial y secreta, y las facilidades de analizarlas según sus repercusiones en la aviación civil, a fin de adecuar los elementos del programa nacional para contrarrestar dichas repercusiones.

### Eficacia del programa

3.3.19 Para mantener la eficacia de un programa, son esenciales las actividades siguientes:

- a) *Evaluación de amenazas.* La continua recopilación y evaluación de información reservada, datos, información, etc., es indispensable para determinar la evolución de las tendencias, las amenazas existentes y posibles y otros hechos de importancia. Este procedimiento es necesario a fin de determinar las necesidades del momento en materia de seguridad.
- b) *Estudios, inspecciones, auditorías, pruebas e investigaciones.* Los estudios, inspecciones, auditorías, pruebas e investigaciones de las normas de seguridad, de los procedimientos operacionales, del equipo, de las instalaciones y del personal han de realizarse para determinar deficiencias y señalar los nuevos requisitos de forma oportuna.
- c) *Ajuste del programa.* El programa del Estado, de un aeropuerto, de un explotador, o un agente acreditado requerirá normalmente ajustes esporádicos de menor magnitud y ocasionalmente modificaciones de importancia. Habitualmente las modificaciones estarán dictadas por la información obtenida mediante los estudios de evaluación de las amenazas o las inspecciones. Las nuevas construcciones, los cambios en las operaciones de las aeronaves y en el aeropuerto y otras actividades pueden también exigir ajustes del programa a fin de mantener su eficacia. También puede ser necesario incorporar modificaciones debido a una investigación y al examen de un suceso. Dado que otros Estados pueden tener requisitos precisos y continuos respecto a los vuelos al Estado en cuestión y que éstos pueden tener repercusiones en el Estado que está preparando o enmendando un programa nacional, a veces es necesario facilitar el cumplimiento de dichos requisitos mediante ajustes del programa, cuando estos no sean incompatibles con los criterios del Estado.
- d) *Evaluación, instalación y mantenimiento de sistemas y dispositivos de seguridad.* Los sistemas y dispositivos de seguridad deben diseñarse, instalarse y mantenerse de tal forma que se asegure su máxima eficacia. Debería establecerse y llevarse a cabo un programa de mantenimiento preventivo para que se logre un elevado grado de eficacia operacional a un costo mínimo. Las necesidades de mantenimiento que se observen durante los estudios, inspecciones y ensayos de seguridad deberían atenderse de inmediato.
- e) La producción del programa nacional de seguridad de la aviación civil como único documento proporcionado a los organismos que participan en la aplicación del programa, incluyendo dependencias gubernamentales, explotadores de aeronaves, administraciones aeroportuarias y entidades que proporcionan servicios de seguridad, es importante para la eficacia del mismo y un buen método para dar a conocer a dichos organismos los requisitos y la información de asesoramiento.

### El ciclo de planificación de la seguridad

3.3.20 La realización de diversas funciones y la asignación de responsabilidades que han de considerarse al planificar la elaboración del programa nacional de seguridad de la aviación civil y los respectivos programas para cada aeropuerto y explotador de aeronaves son un proceso continuo. En consecuencia, la planificación para la seguridad de la aviación civil debería contemplarse como un procedimiento cíclico. En la Figura I-3-1 se ilustra un ciclo de planificación de la seguridad.

3.3.21 El ciclo de planificación del programa de seguridad de la aviación del Estado y, en particular, las medidas y procedimientos de seguridad exigidos en cada aeropuerto y aplicables a cada explotador de aeronaves deberían basarse en lo siguiente:

- a) Anexo 17 de la OACI;
- b) legislación y reglamentos;
- c) revisión del programa en función de las modificaciones de la situación o de la experiencia;
- d) reconocimiento de la necesidad de recursos e instrucción apropiados;
- e) una evaluación exacta de los puntos vulnerables de cada aeropuerto y de cada explotador, basada en estudios e inspecciones de la seguridad y en la amenaza deducida de la información confidencial y secreta disponible;
- f) un programa de seguridad escrito para cada aeropuerto y cada explotador de aeronaves, en el que se tengan en cuenta las características ambientales y de funcionamiento, el personal, el equipo, la formación y el entrenamiento (la utilización de los recursos disponibles no sólo permite reducir los gastos de seguridad, sino que destaca el hecho de que una seguridad eficaz es responsabilidad de cada una de las personas que participan en las actividades del aeropuerto/explotadores);
- g) planes para el diseño e instalación del equipo y sistemas de seguridad en los aeropuertos; y
- h) examen y ensayo constantes del programa para garantizar que conserva su eficacia.

### Financiación del programa de seguridad de la aviación

3.3.22 Es indispensable que los Estados no dejen de cumplir, por razón de los costos previstos o reales, la obligación de garantizar la aplicación del programa de seguridad de la aviación según lo requieren los SARPS publicados en los Anexos al Convenio de Chicago.

3.3.23 Parte II del Doc 9082/6 — *Políticas de la OACI sobre Derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* proporciona orientación sobre el tema. El siguiente texto literal figura en la Parte II del Doc 9082/6 (sexta edición — 2001):

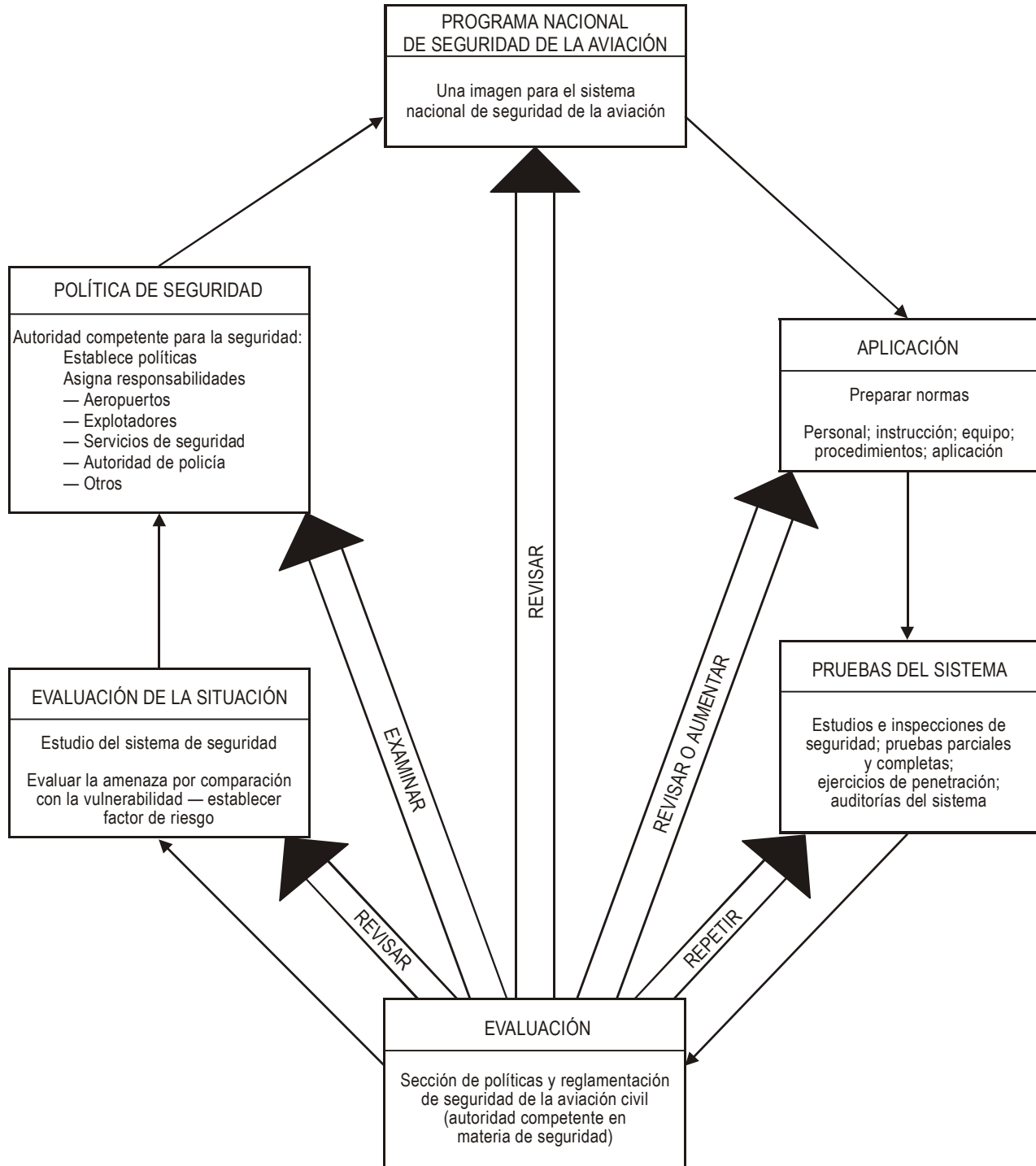


Figura I-3-1. El ciclo de planificación de la seguridad

### **“Derechos en concepto de medidas de seguridad**

29. El Consejo reconoce que incumbe a los Estados asegurar la aplicación de medidas de seguridad adecuadas en los aeropuertos, de conformidad con las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad*, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI, y que los Estados pueden delegar la tarea de prestar las distintas funciones de seguridad en organismos tales como las autoridades aeroportuarias, los transportistas aéreos y la policía de la localidad. El Consejo reconoce asimismo que los Estados pueden determinar las circunstancias y la medida en que los gastos que supone el suministro de instalaciones y servicios de seguridad deben ser asumidos por el Estado, las autoridades aeroportuarias u otros organismos responsables. Respecto a la recuperación de tales gastos de los usuarios, el Consejo recomienda que se observen los siguientes principios generales:

- i) Deberían celebrarse consultas antes de que los gastos relativos a las medidas de seguridad sean asumidos por los aeropuertos, los transportistas aéreos u otras entidades.
- ii) Las autoridades interesadas podrían recuperar de los usuarios los gastos relativos a las medidas de seguridad en los aeropuertos de manera justa y equitativa, a condición de que se celebren consultas al respecto.
- iii) Los derechos aplicados o la transferencia de los gastos relativos a las medidas de seguridad deberían estar directamente relacionados con los costos que supone proporcionar los servicios de seguridad en cuestión y tendrían que servir para recuperar tan sólo los gastos correspondientes.
- iv) No debería existir discriminación alguna entre las diversas categorías de usuarios cuando se impongan derechos correspondientes al nivel de seguridad proporcionado. Además, cuando se incurra en gastos adicionales en concepto de medidas de seguridad extraordinarias, proporcionadas de manera regular a determinados usuarios a solicitud de los mismos, podrá recabarse de dichos usuarios el monto correspondiente.
- v) Cuando los gastos de seguridad de los aeropuertos se recuperen mediante derechos, el método de imposición debería ser discrecional, pero tales derechos deberían basarse en el número de pasajeros o en el peso de la aeronave, o bien en una combinación de ambos factores. Los gastos de seguridad imputables a los arrendatarios establecidos en el aeropuerto podrían recuperarse en concepto de alquileres u otros derechos.
- vi) Los derechos podrían recaudarse en forma de recargo a otros derechos existentes o como derechos aparte, debiéndose, sin embargo, proporcionar una identificación de los costos por separado y las especificaciones pertinentes.”

3.3.24 Figura orientación ulterior sobre contabilidad de aeropuertos en el *Manual de planificación de aeropuertos* de la OACI (Doc 9184–AN/902), Parte 1 — Planificación general. Segunda Edición — 1987.

### **Servicio de compras de aviación civil (CAPS)**

3.3.25 La OACI mantiene en funcionamiento el servicio de compras de aviación civil (CAPS) para prestar asistencia a los países en la adquisición de equipo aeronáutico. Se proporciona la asistencia tanto para los aspectos administrativos de una decisión como, de ser necesario, para los aspectos técnicos. El CAPS esencialmente es un tipo de arreglo de fondos fiduciarios.

3.3.26 Una característica del CAPS es la flexibilidad para ofrecer a los miembros del CAPS las opciones de un servicio completo de adquisición (desde la especificación del equipo hasta su puesta en servicio) o la participación en etapas concretas del proceso de adquisición, p. ej.:

- preparación de la especificación;
- invitación a licitación, evaluación de los licitantes y preparación de recomendaciones;
- negociaciones para la concesión del contrato;
- supervisión del contrato concedido por la OACI o concedido directamente por un miembro del CAPS.

Se prepara y cotiza el costo de cada etapa para los miembros del CAPS una vez se han identificado claramente las tareas requeridas por la OACI.

3.3.27 La naturaleza de las compras ya emprendidas en virtud del CAPS es muy variable y ha incluido la adquisición de equipo de simulación de vuelo y radar ATC, aeronaves, ayudas para la navegación, equipo radar para control de tránsito aéreo y actividades complejas de gran escala asociadas al desarrollo completo de un aeropuerto.

3.3.28 Se dispone de información ulterior sobre el CAPS en la Dirección de cooperación técnica de la OACI.

### **3.4 COORDINACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

#### **El Comité nacional de seguridad de la aviación**

3.4.1 A causa de la naturaleza y complejidad de los problemas que se presentan, los Estados, particularmente aquellos que tienen más de un aeropuerto internacional, estimarán aconsejable establecer un comité nacional de seguridad de la aviación civil, en el que estén representados tanto el gobierno como la industria aeronáutica, para asesorar en cuestiones de criterios de seguridad, recomendar y revisar la eficacia de las medidas y los procedimientos de seguridad y llevar a cabo la coordinación, que es vital para el éxito de un programa de seguridad de la aviación civil nacional e internacional.

3.4.2 El comité nacional de seguridad de la aviación civil debería ser de carácter permanente y reunirse regularmente. A efecto de asegurarse de que sus decisiones surten efecto, el comité nacional de seguridad de la aviación civil debería estar integrado por altos funcionarios del gobierno y representantes superiores de la industria aeronáutica, actuando estos últimos como consultores del gobierno.

3.4.3 En cuanto a la composición del comité nacional de seguridad de la aviación civil, se presentan las siguientes recomendaciones:

- a) cuando el comité deba examinar asuntos relacionados con medidas y procedimientos preventivos y otras medidas conexas, sería apropiado que el presidente fuese un funcionario superior del departamento u otro organismo estatal encargado de la aviación civil. En otras ocasiones, cuando deban examinarse planes de contingencia y medidas conexas para hacer frente a un suceso, sería apropiado que el presidente fuese un funcionario superior del departamento u organismo estatal responsable de dichas planificación y medidas. Entre los ministerios u organismos representados en el comité debería incluirse, sin que la enumeración sea exhaustiva, la autoridad de aviación civil, las fuerzas y los servicios de seguridad, las autoridades responsables de



las funciones de policía, inmigración y aduanas, otros organismos de vigilancia de fronteras, los servicios de correos y de relaciones exteriores;

- b) como mínimo, el presidente del comité nacional de facilitación debería ser miembro del comité nacional de seguridad de la aviación civil. Este arreglo tiene por objeto asegurarse de que los objetivos de cada uno de los elementos del programa están en consonancia con los objetivos de los otros; y
- c) el comité debería invitar también a otros miembros, atendiendo a las circunstancias del caso y en la medida en que se considere necesario, de las administraciones de los aeropuertos, empresas explotadoras y organizaciones de empleados, particularmente aquéllas que representen a los miembros de las tripulaciones y al personal encargado de los servicios de tránsito aéreo y de comunicaciones, para asegurarse así de que durante sus deliberaciones cuenta con especialistas experimentados en las técnicas de operaciones.

3.4.4 Las atribuciones recomendadas que deberían asignarse al comité nacional de seguridad de la aviación civil figuran en el modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil (Apéndice 1).

3.4.5 El comité nacional de seguridad de la aviación civil y el comité de seguridad de aeropuerto deberían procurar trabajar con flexibilidad y obrar por acuerdo entre las organizaciones en éstos representadas. Si este sistema no tuviera éxito o fuese inaceptable, sería conveniente lograr su funcionamiento por medio de instrucciones del gobierno respaldadas por una legislación adecuada.

3.4.6 En los Estados donde no se considere necesario un comité nacional de seguridad de la aviación civil, el programa nacional podría coordinarlo un funcionario de categoría superior del ministerio a cargo de la aviación civil. Esta persona deberá tener acceso a la información sobre las amenazas a la aviación civil y sus instalaciones y servicios. La naturaleza y el alcance de las atribuciones del funcionario designado serán, en términos generales, los mismos que los sugeridos para el comité nacional de seguridad de la aviación en los párrafos precedentes. Es aconsejable establecer disposiciones permanentes a fin de prever consultas periódicas regulares entre el funcionario designado, la industria aeronáutica y las dependencias que participen en la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

### 3.5 COOPERACIÓN INTERNACIONAL

3.5.1 La cooperación entre los Estados para la preparación de los programas nacionales de seguridad, y en particular los métodos y procedimientos, contribuirá sustancialmente a lograr el objetivo deseado de la seguridad de la aviación internacional. El logro de métodos y procedimientos coherentes entre los Estados aumenta la seguridad en general, ayuda a que los explotadores implanten medidas conducentes a la seguridad y mejora la percepción y confianza en la seguridad por parte del público viajero.

3.5.2 Para fomentar el cumplimiento uniforme por parte de los Estados de las prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación, éstos deberían poner a disposición de otros Estados que lo soliciten, las partes pertinentes por escrito de su programa nacional de seguridad de la aviación civil. En el modelo de programa nacional que figura en el Apéndice 1 se proporciona un ejemplo de la forma por la que los Estados pueden incluir información confidencial, tal como los planes de contingencia nacionales o de los organismos, en forma de apéndices de su programa nacional. De esta forma, puede divulgarse el programa nacional, sin estos apéndices de carácter confidencial, a un número mayor de organizaciones del Estado, así como a otros Estados.

3.5.3 El desarrollo de canales de comunicación, tanto oficiales como oficiosos, entre los funcionarios encargados de la seguridad de la aviación en los Estados contribuye al rápido intercambio de

información. La comunicación de este tipo puede ser particularmente útil cuando deba intercambiarse información al intensificarse las amenazas. También puede ser muy ventajoso intercambiar entre funcionarios información relativa a las técnicas utilizadas por quienes intentan transgredir la seguridad, las experiencias en la utilización de equipo de seguridad y los métodos operacionales.

3.5.4 Los procedimientos oficiales para las comunicaciones entre funcionarios con responsabilidades concretas que incluyan números de teléfono, télex y facsímil, y direcciones de la AFTN son fundamentales para las comunicaciones en el caso de un incidente grave.

3.5.5 Los Estados más pequeños que cuenten con recursos limitados para hacer frente a los actos de terrorismo, deberían considerar la forma de negociar la asistencia sobre asuntos jurídicos y reglamentarios.

### **Acuerdos bilaterales y regionales**

3.5.6 *Cláusula modelo.* Se recomienda que los Estados incluyan en sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula relativa a la seguridad de la aviación. En el presente manual (Apéndice 3) se incluye una cláusula modelo. Es aconsejable incluir en los acuerdos bilaterales y regionales de transporte aéreo una cláusula relacionada con la seguridad de la aviación.

3.5.7 Los Estados deberían fomentar la cooperación a fin de crear e implantar procedimientos para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita. Los elementos pertinentes de los respectivos programas nacionales de seguridad de la aviación civil pueden ser adaptados mutuamente cuando sea necesario, teniendo presentes factores tales como proximidad geográfica, volumen de tráfico a los respectivos territorios, procedimientos relativos a las medidas para hacer frente a actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, evaluación y difusión de información sobre las amenazas y la naturaleza y extensión de los controles de seguridad para los pasajeros, el equipaje de mano y de bodega, la carga, las encomiendas y el correo. Esto puede lograrse ya sea por un acuerdo intergubernamental, ya sea por intercambio de notas.

3.5.8 *Modelo de acuerdo.* Se recomienda que los Estados tengan en cuenta el modelo de acuerdo para cooperación bilateral o regional en la esfera de la seguridad de la aviación. Se incluye en este manual un modelo de acuerdo (Apéndice 3).

3.5.9 En el modelo de acuerdo se proporciona un marco de cooperación de las Partes en la prevención de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y en la forma de comportarse, cuando éstos tengan lugar y después de que hayan sido perpetrados, y se establecen las medidas para mitigar las consecuencias de tales actos de interferencia ilícita. El objetivo del modelo de acuerdo no es sustituir la "cláusula modelo sobre seguridad de la aviación" sino que puedan utilizarlo aquellos Estados que todavía no son Partes en los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal a fin de determinar sus obligaciones de impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil. Los Estados pueden también complementar o intensificar sus obligaciones existentes en virtud de convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación. Además, el modelo de acuerdo tiene solamente carácter de orientación a los Estados, y éstos al concertar los acuerdos tienen plena libertad de ajustar el texto a sus necesidades concretas.

### **Cooperación regional y regionalización**

3.5.10 Para coordinar las actividades del Mecanismo AVSEC de la OACI a nivel regional, se promueve la creación de dependencias regionales AVSEC (ASRU) por parte de la Sección de seguridad de la aviación de la OACI. Estas dependencias están funcionalmente vinculadas a la Sección AVSEC en

la Sede de la OACI pero están situadas en una región, cerca de las Oficinas regionales de la OACI, de organizaciones y centros de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI.

### **Solicitudes especiales**

3.5.11 En la medida de lo posible deben adoptarse las medidas especiales de seguridad que solicite un Estado para atender a un vuelo específico o a determinada clase de vuelos en el Estado. Para que tales solicitudes de medidas especiales de seguridad reciban una atención adecuada, los Estados deberían determinar procedimientos y nombrar a los funcionarios del gobierno, del aeropuerto y de los explotadores, después de consultas mutuas y antes de cualesquiera solicitudes especiales con el fin de notificar o recibir información sobre amenazas. Además, debería convenirse en los parámetros de las medidas de seguridad especiales, en quien asume los costos adicionales y en el marco temporal para iniciar las medidas.

### **Intercambio de información**

3.5.12 Los Estados, teniendo en cuenta el carácter confidencial de la información, deberían intercambiar en la forma que juzguen apropiada y facilitar a la OACI información relativa a planes, diseños, equipo, métodos y procedimientos para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

3.5.13 La pronta y continua difusión e intercambio de datos e información confidenciales son esenciales para mantener la eficacia de los programas de seguridad de la aviación y para que los Estados, aeropuertos y explotadores puedan adaptar sus programas a las condiciones variables y a las amenazas concretas o generales.

3.5.14 Para que la seguridad de la aviación sea un hecho, es necesario establecer, a nivel internacional, estatal y local, medios eficaces de comunicación y de intercambio de información. La difusión pronta, clara y ordenada de información es indispensable para el éxito del programa de seguridad.

3.5.15 Un funcionario designado debe cotejar, analizar y evaluar la información recibida antes de difundirla, excepto en circunstancias de mayor urgencia. Esto exige crear una "central" dentro de cada organización (Estado, aeropuerto y explotador) a la cual se envíe toda la información pertinente, tanto nacional como internacional, y desde la cual se den a conocer las evaluaciones oficiales, evitando así la dispersión de esfuerzos, la pérdida de tiempo y una reacción inconsecuente a las amenazas.

3.5.16 A nivel nacional, la central más práctica para recibir y difundir información es la sección de política y reglamentación sobre seguridad de la aviación civil de la autoridad competente designada. Al recibir la información, la sección de política y reglamentación sobre seguridad de la aviación civil debería analizarla y asegurarse de que los aeropuertos y los explotadores adoptan las medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza que contenga la información recibida. Generalmente, es apropiado transmitir las comunicaciones de esta naturaleza a los oficiales de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores para que la reciban en nombre de sus respectivos organismos.

3.5.17 La difusión de información debe basarse en la necesidad oficial de que una persona la conozca a fin de desempeñar eficazmente sus funciones según el principio de "necesidad de saber".

3.5.18 La información que se reciba sobre amenazas a una aeronave determinada debería comunicarse de inmediato al jefe de seguridad del explotador o al representante local de mayor jerarquía del explotador, así como al piloto al mando.

3.5.19 Es esencial recopilar rápidamente la información sobre una aeronave que haya sido objeto de un acto de apoderamiento ilícito y desviada de su ruta, y de transmitir esa información a las autoridades a lo largo de la ruta y a las del lugar de destino conocido o supuesto de la aeronave.

3.5.20 Cada Estado debería garantizar que la información recibida como consecuencia de las medidas adoptadas se distribuye localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias competentes, al explotador y a otras entidades interesadas, tan pronto como sea posible.

3.5.21 En lo que respecta a la protección de determinada información, cada Estado debería adoptar medidas para garantizar que las personas que desempeñan funciones oficiales no divulguen información confidencial sobre los actos de interferencia ilícita que pueda comprometer la seguridad de la aviación civil internacional. Todo aquel que reciba información de seguridad es responsable de que ésta se transmita exclusivamente a las personas autorizadas.

3.5.22 A nivel internacional, las únicas fuentes que normalmente difunden datos o información confidencial y secreta sobre aspectos de seguridad de la aviación civil internacional y de sus instalaciones y servicios son: los Estados, la OACI, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC-INTERPOL), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Unión Postal Universal (UPU), y las organizaciones regionales de explotadores.

3.5.23 Si un Estado u organismo internacional tuviera información de que puede ocurrir algo que afecte a la seguridad de determinado vuelo, explotador o instalación de aeropuerto y dicha información no hubiera sido previamente transmitida, debería notificarla de inmediato y al mismo tiempo a todas o a algunas de las entidades que siguen:

- a) el Estado en que pueda ocurrir el suceso, por comunicación directa o mediante la misión diplomática local;
- b) el explotador de que se trate, si tiene oficinas en el Estado en que se originó el informe; y
- c) la Oficina central nacional (NCB) de la OIPC-INTERPOL (si el Estado que tiene la información es miembro de la OIPC-INTERPOL). OIPC-INTERPOL tiene un sistema oficial de notificación para sus miembros que utilizan el formulario "CRIGEN/AVIA".

3.5.24 Si por alguna razón un Estado no pudiese comunicar a otro Estado esta información, debería pedir inmediatamente la asistencia de otro Estado o de la OACI para que se tomen las medidas apropiadas.

3.5.25 Salvo que la urgencia le dicte otro modo de proceder, un explotador debe inmediata y exclusivamente informar al Estado en el que es probable que ocurra el suceso (si el explotador tiene oficinas en tal Estado), al Estado de matrícula, a la IATA, a las organizaciones regionales de explotadores y al explotador amenazado para evitar:

- a) la descentralización y la divulgación indebidas;
- b) la repetición del mismo mensaje; y
- c) la confusión y la repetición costosa de medidas especiales de seguridad.

3.5.26 Tan pronto como las circunstancias indiquen que ya no son necesarias las precauciones especiales de seguridad, las autoridades de seguridad competentes deben transmitir inmediatamente dicha información a los Estados, aeropuertos y explotadores afectados.

3.5.27 En todos los casos, el destinatario de un mensaje debería acusar recibo de modo que el remitente sepa que el mensaje ha sido entregado.

3.5.28 Si es probable que la información recopilada en un Estado pueda ayudar a otros Estados para tomar medidas preventivas, particularmente si se trata de actividades y planes de individuos o grupos sospechosos, es muy de desear que, si el Estado es miembro de la OIPC-INTERPOL esta información sea transmitida inmediatamente a la Oficina central nacional de la OIPC-INTERPOL del Estado, la que tomará las medidas apropiadas para informar a las autoridades de la policía de los Estados afectados que sean miembros de OIPC-INTERPOL. Si el Estado no es miembro de la OIPC-INTERPOL, deberían adoptarse las medidas previstas en 3.5.23 a) o b).

3.5.29 De la misma manera, toda información sobre la búsqueda y detención de personas fuera de las fronteras de un Estado, debería transmitirse por intermedio de la Oficina central nacional de la OIPC-INTERPOL, si los Estados interesados son miembros de dicho organismo.

3.5.30 Cuando un Estado disponga de información sobre los resultados de ensayos y evaluación de equipo, métodos o procedimientos de seguridad que puedan interesar a la comunidad internacional de seguridad de la aviación civil, debería remitirla a los Estados y a la OACI para que se difunda. Además, se recomienda entregar esta información a la Oficina central nacional de la OIPC-INTERPOL en cada Estado, solicitando que se distribuya a las autoridades apropiadas de dicho organismo.

3.5.31 Es importante que la persona que redacte el mensaje tenga presente la necesidad de que el texto de cada mensaje corresponda a la información específica de quién, qué, porqué, cuándo y dónde dado que estos datos son los aspectos de mayor importancia de cualquier informe o mensaje de seguridad.

3.5.32 Para asegurar la misma eficacia en el intercambio y la divulgación de datos sobre amenazas, particularmente en casos de emergencia, es conveniente que los Estados fomenten las relaciones directas a nivel nacional entre las secciones nacionales de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil. Debe asignarse máxima prioridad a los mensajes con información urgente sobre amenazas, utilizándose el prefijo "SVH" para los telegramas y "SS" para los circuitos AFS.

3.5.33 Las reuniones periódicas de las secciones de políticas y reglamentación de seguridad de la aviación civil con ejecutivos de seguridad de los principales explotadores de los Estados vecinos han demostrado ser valiosísimas para el intercambio de información y la elaboración de procedimientos y planes de contingencia coherentes y deberían convocarse regularmente.

### **3.6 EVALUACIÓN DE AMENAZAS Y GESTIÓN DEL RIESGO**

3.6.1 Para asegurar la aplicación eficaz de las medidas preventivas de seguridad, debe continuamente examinarse el nivel de amenazas teniendo en cuenta situaciones nacionales e internacionales.

3.6.2 Es importante preparar planes de contingencia para promover la reacción coordinada y oportuna que responda al nivel de amenazas. Para asegurar tales medidas de reacción en caso de un incidente grave de interferencia ilícita que implique una respuesta nacional a nivel gubernamental, en los planes nacionales de contingencia deberían incluirse los detalles sobre política, responsabilidades y jerarquía de mando y de comunicaciones, desde el nivel más elevado hasta la autoridad de mando y control en el emplazamiento.

3.6.3 Las medidas y procedimientos de seguridad deberían ser flexibles y corresponder a la evaluación de las amenazas que pueden fluctuar debido a distintos factores cambiantes. Por consiguiente, en el programa nacional de seguridad de la aviación civil deben incluirse con detalle los mecanismos de un

proceso válido de evaluación de amenazas, así como el plan de gestión de riesgos al que debe seguir la aplicación oportuna y eficaz.

3.6.4 Puede lograrse de forma óptima la evaluación y el análisis válidos de las amenazas instituyendo un proceso sistemático y continuo de recopilación y evaluación de datos de inteligencia. Esto requerirá la coordinación a nivel nacional entre todas las entidades responsables. Se presentan textos de orientación en el nuevo Apéndice 4 — Metodología para evaluación de amenazas.

3.6.5 Siempre que exista una amenaza concreta, deberían aplicarse determinadas medidas preventivas de seguridad que dependen de la índole de la amenaza. La autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, habitualmente por conducto de la sección de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil, ha de analizar hasta qué punto es vulnerable el sistema de la aviación en relación con la evaluación de la amenaza e iniciar los ajustes adecuados del programa nacional de seguridad de la aviación civil. En el nuevo Apéndice 5 — Un modelo de gestión de riesgo, se presentan textos de orientación al respecto.

3.6.6 Puesto que el terrorismo es un problema transnacional, un acto de interferencia ilícita puede tener su origen en un Estado pero influir en más de un Estado. Cada Estado contratante debe estar preparado para tal eventualidad y contar con procedimientos establecidos para compartir la información pertinente sobre amenazas con otro Estado contratante, por lo menos en la medida posible para tener en cuenta la protección de las fuentes y métodos de recopilación. Deben diseñarse procedimientos para divulgar la información sobre amenazas de forma oportuna y con los controles adecuados.

### 3.7 INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DE EQUIPO DE SEGURIDAD

3.7.1 Un componente crítico del equipo de seguridad es la interfaz con el operador humano que ha de adoptar decisiones de seguridad críticas. Aunque por muchos decenios se ha reconocido como céntrica la importancia del factor humano para muchas esferas de la aviación civil, por ejemplo, en el diseño del puesto de pilotaje de las aeronaves, es también importante mejorar la eficacia y eficiencia de la seguridad de la aviación. Es imprescindible reconocer la importancia del elemento humano al desplegar las tecnologías cada vez más complicadas puesto que éstas exigen frecuentemente, y cada vez más, que el operador humano interprete la información que se le presenta.

3.7.2 Por consiguiente, los Estados contratantes deberían garantizar que en el desarrollo de cualquier nuevo equipo de seguridad se toman en cuenta los principios de factores humanos y la información ofrecida en el *Manual sobre factores humanos en las operaciones de seguridad de la aviación civil* (Doc 9808) de la OACI, el *Manual de instrucción sobre factores humanos* (Doc 9683), Parte 1, Capítulo 4, y el nuevo Apéndice 6 — Orientación sobre contratación, selección, instrucción y certificación del personal de seguridad de la aviación.

3.7.3 Frente a la evidencia del uso de armas y artefactos cada vez más perfeccionados, por parte de los terroristas, contra los objetivos de la aviación civil, continúan las actividades para elaborar procedimientos y técnicas conducentes a disuadir, detectar y hacer frente a las amenazas, de manera más eficaz, dirigidas a la aviación civil internacional. Los Estados deberían no sólo fomentar proyectos para mejorar aún más el equipo de seguridad comúnmente utilizado, como detectores de metales y sistemas de rayos X, sino también destinar personal y recursos para aprovechar la tecnología con miras a producir nuevos equipos de seguridad.

3.7.4 Debería fomentarse la investigación para elaborar nuevos equipos de detección de mayor rendimiento. Al llevar a cabo esta investigación, deberían tenerse en cuenta factores tales como el costo, el tamaño y la facilidad de instalación y utilización del equipo, y la rapidez de circulación de los pasajeros.

3.7.5 Debería fomentarse el intercambio de información sobre la investigación y la elaboración de nuevo equipo de seguridad o el perfeccionamiento del equipo utilizado en el presente, en interés de la seguridad y protección de la aviación civil. Este intercambio podría lograrse mediante acuerdos intergubernamentales para poner en común los conocimientos de los expertos y los recursos, la celebración de seminarios y la transmisión periódica de información a la Organización de Aviación Civil Internacional para que sea remitida a los Estados contratantes.

### **3.8 PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD**

#### **Programas básico y general**

3.8.1 La elaboración de programas de instrucción apropiados en materia de seguridad de la aviación (AVSEC) es fundamental para la aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas de los Estados, descritas en sus respectivos programas nacionales de seguridad de la aviación. La experiencia de los últimos años confirma claramente que si se desea alcanzar el objetivo de la seguridad de la aviación, la instrucción en materia de seguridad debe llegar a todos los elementos directamente relacionados con el sector del transporte aéreo. A fin de lograr y mantener un nivel aceptable de eficacia se necesita en cada Estado un programa completo de formación e instrucción en materia de seguridad. En este manual se proporciona orientación básica sobre la preparación de dichos programas. Además, se proporciona información sobre la elaboración de programas de instrucción en materia de seguridad de la aviación de la OACI, que comprenden una serie de conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) diseñados para satisfacer las diversas necesidades de los Estados respecto a instrucción.

#### **Cooperación internacional en el ámbito de la instrucción**

3.8.2 Se alienta a los Estados a cooperar entre sí para la preparación e intercambio de información concerniente a los programas de instrucción en materia de seguridad de la aviación. En esta cooperación puede incluirse la planificación y la producción conjunta de ayudas visuales para la instrucción inicial y de actualización, el intercambio de planes de clases y de material pedagógico, y la asignación de instructores en especializaciones (tales como detección y desmantelamiento de bombas, negociación de rehenes) en condiciones mutuamente acordadas. El compartir conocimientos y experiencia constituirá una gran ayuda para obtener una mano de obra bien entrenada que satisfaga las necesidades en materia de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos internacionales.

3.8.3 Por conducto de su red mundial de Centros de instrucción en seguridad de la aviación, la OACI promueve la cooperación regional respecto a la formación en seguridad de la aviación, siendo sus objetivos principales los de mejorar la calidad de la instrucción del personal de seguridad de la aviación en todo el mundo y prestar asistencia a los Estados respecto a sus propios programas nacionales de instrucción. Los detalles de los Centros de seguridad de la aviación y la información pertinente para establecer contactos se indican en la sección de seguridad de la aviación de la OACI, en el sitio de Internet cuya dirección es <http://www.icao.int>.

#### **Programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación**

3.8.4 El Consejo de la OACI, reconociendo la importancia que tiene que los Estados apliquen las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 de forma uniforme y coherente, aprobó la preparación de Conjuntos de material didácticos sobre seguridad de la aviación (ASTP) en combinación con el programa de instrucción de la OACI en seguridad de la aviación.

3.8.5 Los ASTP constan de programas particulares de instrucción en seguridad de la aviación que abarcan disciplinas varias desde la seguridad básica de los aeropuertos hasta esferas especializadas de seguridad de la aviación a nivel estatal, de aeropuerto y de líneas aéreas y de los que se dispone para su venta y distribución a toda la comunidad internacional de aviación civil. En la actualidad los ASTP disponibles figuran en la lista del sitio de Internet de la sección de seguridad de la aviación de la OACI cuya dirección es <http://www.icao.int>.

3.8.6 La OACI y algunos Estados contratantes han preparado ayudas visuales para la instrucción inicial y de repaso en una serie de asuntos relativos a la seguridad de la aviación civil. Se alienta a todos los Estados a que soliciten este material y lo apliquen según corresponda a sus programas de seguridad de la aviación. Mediante una comunicación a los Estados, la OACI les remite periódicamente una lista actualizada de las ayudas para la instrucción disponibles.

3.8.7 Para prestar ayuda a los Estados a fin de que tengan más autonomía en la esfera de la instrucción en seguridad de la aviación, la OACI continúa preparando el programa de instrucción AVSEC para aplicación en todo el mundo. El programa completa el de instrucción en seguridad de la aviación nacional de los Estados proporcionando ASTP específicos para cada tipo de curso de instrucción en seguridad de la aviación que puedan ser incorporados al programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación del Estado.

3.8.8 Aplicando los principios de la metodología TRAINAIR de la OACI, la documentación de los cursos, respecto a cada ASTP, comprende todos los textos requeridos para la realización de un curso particular, presentados de forma óptima. Este material incluirá guías para el instructor, notas para entregar a los alumnos, ejercicios, exámenes y ayudas para la instrucción. La finalidad es que la calidad y la integridad de cada curso continúen siendo los mismos, sean cuales fueren los instructores, y que cada instructor competente en la disciplina de seguridad de la aviación requiera un mínimo de tiempo de preparación para impartir el curso. La experiencia ha demostrado que la instrucción que se basa en textos ya preparados es mucho más eficaz y proporciona resultados más uniformes que la instrucción ordinaria que dependa del instructor.

#### **Programas nacionales de instrucción en materia de seguridad de la aviación**

3.8.9 El programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación, estará idealmente concebido para que refleje lo siguiente:

- a) objetivo del programa;
- b) criterios del Estado relativos a los requisitos de la instrucción en materia de seguridad de la aviación;
- c) responsabilidades para elaborar, mantener y aplicar el programa;
- d) directivas administrativas relativas a la instrucción en materia de seguridad de la aviación;
- e) orientación sobre métodos pedagógicos;
- f) plan de estudios;
- g) programas de los temarios de los respectivos cursos, por unidades y detallados, y planes de las sesiones diarias de instrucción;



- h) requisitos de la instrucción en servicio (de actualización o permanente);
- i) requisitos de la instrucción para que se tenga conciencia de la seguridad de la aviación;
- j) fuentes de asistencia para la instrucción;
- k) orientación sobre aspectos de las perspectivas de carrera;
- l) instrucciones relativas al uso de planes de lección;
- m) instrucciones sobre la utilización de notas sobre los diversos temas;
- n) instrucciones sobre la utilización de ayudas para la instrucción y para el trabajo;
- o) orientación relativa a los textos de consulta;
- p) orientación sobre el desarrollo de los planes de instrucción de cada dependencia; y
- q) orientación y directivas concretas sobre la evaluación del sistema de instrucción para asegurar la actualización de los procedimientos y métodos pedagógicos.

Se presenta orientación concreta sobre el contenido de un programa de este tipo en el Apéndice 7 — Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación (Esquema modelo).

3.8.10 A la dependencia nacional de seguridad debería asignársele la responsabilidad de preparar y mantener la estrategia estatal de formación e instrucción en seguridad que contenga el programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación.

3.8.11 La administración de los aeropuertos de cada organismo debe tomar disposiciones respecto a la forma de aplicar a nivel de aeropuerto dicha instrucción. La responsabilidad de la aplicación concreta de dicho programa debería asignarse al oficial de seguridad de aeropuerto. El comité de seguridad de aeropuerto puede ser un grupo útil para aplicar en forma coordinada estos programas de instrucción.

3.8.12 La formación e instrucción en seguridad no deberían limitarse a los cursos en materia de seguridad propiamente dichos. Siempre que sea factible y adecuado deberían incorporarse a otros cursos de instrucción temas sobre seguridad, en particular para el personal de los aeropuertos y el personal de los explotadores de aeronaves.

3.8.13 Para que la instrucción en materia de seguridad tenga éxito deben satisfacerse los seis criterios esenciales siguientes:

- a) definición clara del contenido;
- b) número adecuado de instructores competentes;
- c) sistema eficaz de presentación del material que corresponda a las normas y condiciones educacionales locales;
- d) equipo adecuado;
- e) resultados mínimos exigidos; es decir, nivel de conocimientos y pericia que debe alcanzar cada alumno; y
- f) método claramente definido de evaluar el sistema de instrucción.

### Personal directivo

3.8.14 El personal directivo responsable de la preparación, administración y dirección de diversos aspectos de los programas preventivos de seguridad de la aviación a nivel nacional y de aeropuerto debería recibir formación e instrucción para adquirir conocimientos profundos de lo siguiente:

- a) administración de la seguridad;
- b) panorama de la seguridad de la aviación en el plano mundial;
- c) convenios internacionales pertinentes;
- d) especificaciones pertinentes de los Anexos de la OACI y procedimientos publicados en los documentos PANS;
- e) legislación y reglamentos nacionales pertinentes;
- f) evaluación de las amenazas;
- g) seguridad de las aeronaves en tierra y en vuelo;
- h) métodos de inspección de pasajeros y equipajes;
- i) protección de la parte aeronáutica y de los puntos vulnerables en los aeropuertos y fuera de los mismos;
- j) operaciones de emergencia y planes de contingencia;
- k) actuación en los distintos casos;
- l) redacción de informes;
- m) reglamentos aplicables al transporte de mercancías peligrosas en cuanto se relaciona con la seguridad de la aviación;
- n) responsabilidades y funciones de otros organismos a nivel nacional y de aeropuerto; y
- o) formación e instrucción en materia de seguridad.

3.8.15 En la instrucción del personal directivo será también necesario incluir información básica sobre:

- a) operaciones en los aeropuertos;
- b) servicios de tránsito aéreo;
- c) tipos de aeronaves;
- d) comunicación eficaz;
- e) derechos y libertades civiles;
- f) procedimientos recomendados para control de multitudes (Apéndice 8); y
- g) tecnologías y técnicas en materia de seguridad.

**Personal de seguridad de aeropuertos, de explotadores de aeronaves  
y de agentes acreditados de carga**

3.8.16 La instrucción inicial y la de actualización para el personal de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves deben concentrarse primariamente en lo siguiente:

- a) amenazas locales a la seguridad del aeropuerto y de las aeronaves;
- b) técnicas utilizadas por los delincuentes para evadir las medidas y los procedimientos de seguridad;
- c) artefactos explosivos sospechosos y formas de reconocerlos (particularmente por el personal dedicado a la inspección de pasajeros, equipaje, carga, suministros, aeronaves y edificios);
- d) plan de seguridad de aeropuerto y de los explotadores (extractos apropiados que abarquen tanto los procedimientos normales como los de emergencia);
- e) evaluaciones e inspecciones de seguridad;
- f) medidas de seguridad en tierra;
- g) dispositivos y sistemas de seguridad;
- h) redacción de informes;
- i) actuación en los distintos casos;
- j) modo de reconocer las características y pautas de comportamiento de posibles delincuentes;
- k) uso del equipo y precauciones que han de adoptarse para ello; y
- l) procedimientos para solicitar mantenimiento del equipo.

**Personal de seguridad para control de acceso**

3.8.17 Los guardias de aeropuerto que hayan sido asignados a determinados lugares o para formar parte de patrullas con el fin de impedir el acceso no autorizado a zonas restringidas, equipo, personal o bienes determinados, deberían recibir información general sobre los temas de instrucción recomendados para el personal de seguridad del aeropuerto y de los explotadores de aeronaves. La instrucción inicial y de actualización deberían principalmente concentrarse en lo siguiente:

- a) métodos de guardia: control de entradas; tipos de defensa física y manera de aplicarlos; patrullas (con vehículos o a pie); vigilancia; comunicaciones; notificación; inspección de tarjetas e insignias de identificación, etc.;
- b) registro de personas, vehículos y edificios;
- c) detención de infractores e individuos sospechosos;
- d) métodos de autodefensa;

- e) artefactos explosivos sospechosos y manera de reconocerlos;
- f) actuación en los distintos casos; y
- g) procedimientos de control de multitudes (Apéndice 8).

### **Personal de inspección**

3.8.18 El personal asignado a la inspección de pasajeros y equipaje debería satisfacer las condiciones básicas para el desempeño de tales funciones, no debería iniciarlas mientras no haya sido adecuadamente instruido, examinado, sometido a pruebas y no antes de que las autoridades competentes le hayan expedido un certificado (Apéndice 6). Es importantísimo que se contrate a personas verdaderamente apropiadas y motivadas para esta clase de trabajo. La instrucción inicial y la de actualización deberían concentrarse primordialmente en lo siguiente:

- a) reglamentos de inspección y legislación pertinente;
- b) identificación de armas de fuego, armas en general y otros artefactos peligrosos;
- c) funcionamiento y ensayo de equipo de seguridad (detectores de metales, aparatos de rayos X, detectores de explosivos);
- d) cacheo de personas;
- e) registro manual de equipaje, carga, correo y suministros; y
- f) procedimientos de emergencia.

### **Personal de policía, militar, de aduanas y de inmigración**

3.8.19 Todo el personal de policía, militar, de aduanas y de inmigración cuyas funciones les exija normalmente intervenir en un aeropuerto o que estén implicados en la aviación civil debería recibir instrucción idónea de forma que se familiarice con su función de aplicar las medidas de seguridad de la aviación civil. Todos ellos deberían estar familiarizados con las medidas de seguridad del aeropuerto y de los explotadores de aeronaves y acerca de la forma en que se apliquen localmente en su entorno de trabajo.

3.8.20 Inversamente, los profesionales en seguridad de la aviación deberían familiarizarse con los objetivos de imposición de la ley y las funciones de los servicios de aduanas y de inmigración en el aeropuerto, particularmente respecto al contrabando de narcóticos y materiales nucleares, a las operaciones de blanqueo de divisas, a los fraudes en los documentos de viaje y a la inmigración ilegal todos los cuales pudieran tener un impacto en la seguridad de la aviación. Debería consultarse regularmente a estos organismos.

3.8.21 El personal de la autoridad encargada de labores de policía, militar, estatal y de aeropuerto debería familiarizarse con la instrucción y la función operativa del personal de seguridad del aeropuerto y de los explotadores de aeronaves en cuanto a la inspección de pasajeros y equipaje y en cuanto a las medidas de control del acceso a las zonas de seguridad restringidas. Debería impartirse instrucción para asegurarse de que son capaces de prestar apoyo eficaz a todos los planes de contingencia que responden a actos de interferencia ilícita. Debería en particular asignarse personal, entrenado a un nivel elevado, para la negociación de rehenes y control de multitudes (véase el Apéndice 8) a fin de prestar apoyo a las operaciones de seguridad de aeropuerto.

### **Miembros de las tripulaciones de aeronaves**

3.8.22 Debería proporcionarse a los miembros de las tripulaciones de las aeronaves información adecuada relativa al programa de seguridad de la aviación en todos los aeropuertos en los que realizan operaciones. También deberían estar informados acerca de los puntos fuertes y débiles en los procedimientos de seguridad de la aviación de cada aeropuerto y acerca de las medidas requeridas para compensar cualesquiera deficiencias de seguridad de la aviación que pudieran repercutir en la seguridad de su vuelo. Deberían estar informados acerca de las amenazas vigentes y acerca del impacto de cualesquiera procedimientos especiales de seguridad. Los miembros de la tripulación deben también recibir instrucción especializada basada en el programa de seguridad del explotador y en la que se incluya lo siguiente:

- a) control del acceso a la aeronave;
- b) registro de la aeronave tanto en tierra como en vuelo;
- c) identificación y manejo seguro de armas de fuego y artefactos explosivos sospechosos;
- d) modo en que la tripulación ha de reaccionar ante actos de interferencia ilícita;
- e) técnicas de negociación para la liberación de rehenes; y
- f) modo de reducir a un mínimo las consecuencias de incendios a bordo de la aeronave.

### **Otra clase de personal de aeropuerto**

3.8.23 Es necesario cerciorarse de que todo el personal que trabaja en un aeropuerto, o en lugares fuera del aeropuerto implicados en el transporte aéreo comercial, es consciente de sus obligaciones y responsabilidades y las comprende en cuanto atañen a procedimientos de seguridad de la aviación y reciben instrucción idónea en seguridad de la aviación. Este requisito se aplica a cualesquiera personas que administren, supervisen, den instrucciones, vigilen, actúen como policías o funcionen en cualquier capacidad para cualquier clase de trabajos o de operaciones en un aeropuerto y en lugares fuera del aeropuerto que estén implicados en operaciones de transporte aéreo comercial. Entre estos se incluirá a todo el personal de las líneas aéreas, el personal de servicio contra incendios del aeropuerto, el personal de mantenimiento de aeronaves, el personal de la dependencia de control de tránsito aéreo, el personal de ventas al por menor, los trabajadores en el ramo de la construcción y cualesquiera otras personas que trabajen en un aeropuerto o que tengan acceso a la parte aeronáutica o a zonas de seguridad restringidas de forma regular o por un breve período de tiempo.

3.8.24 La instrucción de tales personas debería ser parte integral de la instrucción general y de las órdenes que reciben a diario. Como mínimo deberían recibir instrucción sobre los principios del proceso local de seguridad de la aviación, los requisitos para control de acceso a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas y las medidas que deberían adoptarse en caso de que se descubran artefactos explosivos sospechosos, armas y cualesquiera personas cuyo comportamiento sea sospechoso.

3.8.25 Es esencial que el público preste apoyo al programa de seguridad de la aviación. La cooperación del público en general facilita la aplicación del programa de seguridad de la aviación y contribuye a su eficacia. Debe informarse al público acerca de sus obligaciones y acerca de la necesidad del programa y sus objetivos. Todo ello puede lograrse mediante los medios de información y haciendo uso de letreros y carteles apropiados. Es un punto clave que el público esté informado. Se recomienda por consiguiente que no cesen los esfuerzos al respecto.

### 3.9 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE APOYO

3.9.1 Los servicios de seguridad de los aeropuertos internacionales desempeñan una función importante para proteger las operaciones de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita. La autoridad competente debería enumerar principios rectores de manera que los servicios de seguridad estén apoyados por instalaciones y servicios necesarios. En las directrices deberían identificarse las dependencias u organismos responsables de proporcionar las instalaciones y servicios de apoyo, independientemente de que los servicios de seguridad los presten dependencias de seguridad públicas, agencias privadas, explotadores, la policía, fuerzas armadas o la administración del aeropuerto.

3.9.2 La naturaleza y magnitud de las instalaciones y servicios de apoyo variarán de un aeropuerto a otro, dependiendo del volumen de tráfico, de las horas de funcionamiento y del grado de intervención de los servicios de seguridad en la aplicación de los diversos planes de contingencia del aeropuerto. Sería conveniente que la administración del aeropuerto establezca un grupo interdepartamental para evaluar estas necesidades, teniendo en cuenta las directivas gubernamentales. Debería haber también un método de examen periódico para asegurarse de que los acontecimientos en la tecnología de inspección y detección y los cambios en la índole de las amenazas se incorporen a las facilidades y servicios de apoyo con la mayor prontitud posible.

3.9.3 Deberían proporcionarse locales para los servicios de seguridad de aeropuerto en el edificio terminal de pasajeros o muy cerca del mismo. Estos locales deberían, por lo menos, consistir en una oficina administrativa y otra de guardia equipada con un teléfono, una unidad de radio de la estación base y otros equipos de supervisión de sistemas y de comunicaciones que pudieran razonablemente necesitarse. Deben proporcionarse instalaciones de instrucción y equipo para la formación e información del personal de seguridad. Las instalaciones deberían estar situadas en el edificio terminal del aeropuerto o muy cerca del aeropuerto para que se tenga fácil acceso a estas instalaciones.

3.9.4 A fin de reducir la incomodidad y la tensión de los operadores de los puestos de control, particularmente de los equipos de rayos X para equipaje, debería considerarse la posibilidad de establecer puestos de trabajo para los operadores teniendo en cuenta la tensión implicada en esta tarea. Un estudio ergonómico ayudará a proporcionar un entorno de trabajo más satisfactorio.

3.9.5 La administración del aeropuerto debería contar con una política sobre equipo destinada a proporcionar el equipo conveniente de inspección de pasajeros y equipaje a los servicios de seguridad y a fin de permitir que pueda calibrarse, mantenerse y sustituirse por el de última tecnología para enfrentarse a la modernización de las técnicas de ocultación utilizadas por los perpetradores de actos de interferencia ilícita.

### 3.10 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

3.10.1 Cada Estado contratante se asegurará de que se elabore un programa de seguridad de aeropuerto, ajustado a las necesidades de su tráfico internacional, para cada aeropuerto. Será necesario que las autoridades de seguridad competentes aprueben el programa a fin de asegurarse de que esté en armonía con las obligaciones del Estado en materia de seguridad de la aviación civil, que haya coherencia entre los aeropuertos dentro del Estado para beneficio público, y que sea consecuente con su política y con las soluciones que el programa presenta frente a las amenazas previstas. En este manual se incluye un modelo (Apéndice 9).

3.10.2 El programa de seguridad de aeropuertos debería prepararse de la manera siguiente:

- a) en primer término, debería prepararse un programa escrito que cubra todos los aspectos, estableciendo de manera clara y concisa cuáles son las obligaciones y

responsabilidades, las medidas y los procedimientos del caso y quiénes serán los encargados de ello en circunstancias normales y en cada tipo de situación de peligro para la seguridad. Deberían enumerarse las líneas de sucesión operacional y hacerse anotaciones relativas a los convenios de asistencia y fuentes de ayuda situadas fuera del aeropuerto. Deberán describirse, bajo los títulos apropiados, las medidas que se requieren de cada grupo especial; y

- b) los supervisores de cuyo personal se requieran medidas en cada situación de peligro para la seguridad deberían estudiar las partes específicas de cada programa. Debería exigirse a estos supervisores que preparen instrucciones para cada persona de forma que ésta, en un caso de emergencia, sólo tenga que referirse a los aspectos destacados que le corresponden. Un desglose de este tipo simplificará la aplicación del programa y reducirá el número de ejemplares completos del programa en circulación o entregados a las distintas personas. Este procedimiento simplificará las disposiciones y ayudará a garantizar la seguridad de la información cuyos detalles figuran en el programa.

3.10.3 El programa deberá coordinarse cuidadosamente con todas las partes interesadas. Estas comprenden la dirección del aeropuerto, los servicios de seguridad, los explotadores de aeronaves, los servicios de tránsito aéreo (si es apropiado, transmítase información útil a las dependencias contiguas de servicios de tránsito aéreo), los agentes expedidores de carga, los servicios de salvamento y extinción de incendios, los servicios de correos, los servicios médicos, las autoridades de aduanas e inmigración, las compañías de reabastecimiento de combustible, las organizaciones independientes que presten servicios a las aeronaves, los organismos encargados de las funciones de policía situados fuera del aeropuerto y los arrendatarios de los locales del aeropuerto.

3.10.4 Debido a las distintas características operacionales, ambientales y de vulnerabilidad, al preparar los programas de seguridad de aeropuerto, cada aeropuerto debe considerarse por separado.

3.10.5 En cada programa de seguridad de aeropuerto debe preverse un medio de operación seguro para las aeronaves, comprendidos el control del acceso de personas y vehículos a las zonas de operaciones, así como la autoridad responsable de los servicios de policía o de apoyo que satisfagan las necesidades del aeropuerto en materia de seguridad.

3.10.6 Las medidas y procedimientos de seguridad deberían aplicarse de manera que aseguren el uso más eficaz de los recursos disponibles. Deben identificarse las fuentes disponibles de recursos de personal y equipo para ayudar en períodos de amenaza más intensa que lo normal y deben elaborarse planes para tener acceso a dichos recursos cuando sean necesarios.

3.10.7 Las instalaciones lo suficientemente importantes como para exigir protección específica deberían identificarse como puntos vulnerables mucho antes de que se produzca una situación de emergencia y deberían definirse la naturaleza y el alcance de la protección que haya de suministrarse. Esta protección se subdivide en dos categorías:

- a) medios materiales de seguridad que deberían establecerse o introducirse por adelantado de una emergencia, por ejemplo, vallas de seguridad, iluminación, etc.; y
- b) aquellas medidas y procedimientos no justificados en condiciones normales de operación, pero que deben ser aplicados con rapidez para afrontar una amenaza o una emergencia; por ejemplo, el aumento de supervisión e inspección de las aeronaves, pasajeros e instalaciones, restricción del acceso, etc. Cuando las condiciones vuelvan a la normalidad, deberían cesar tales medidas adicionales de seguridad.

3.10.8 Deberían incorporarse características relativas a la seguridad en el proyecto de nuevas instalaciones de aeropuerto, en particular en el de aquellas áreas que una vez en servicio probablemente sean vitales para la continuidad de las operaciones. La omisión de la seguridad en el diseño de los aeropuertos ocasionará inevitablemente serias desventajas económicas cuando sea necesario efectuar cambios.

3.10.9 Debe proyectarse la selección del equipo de seguridad y la organización de los sistemas de seguridad de tal modo que facilite la inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano así como del equipaje de bodega, a fin de impedir que se introduzcan sin autorización en la cabina de pasajeros o en el compartimiento de la tripulación de vuelo de una aeronave armas, explosivos o dispositivos incendiarios, gases venenosos o irritantes y sustancias tales como gases lacrimógenos, o cualquier otro material, dispositivo o arma que pueda utilizarse para montar un ataque. También existirá el requisito de inspeccionar o aplicar otros controles de seguridad a la carga por vía aérea (incluido el correo) y a los suministros para aprovisionamiento de aeronaves y piezas de repuesto.

3.10.10 El programa de seguridad del aeropuerto debe comprender, además de las medidas permanentes de seguridad relativas al despacho de pasajeros, del equipaje, de la carga aérea y de los suministros para aprovisionamiento y piezas de repuesto, otras medidas relativas al acceso y a la circulación de personas y vehículos en el aeropuerto, planes de contingencia y de emergencia destinados a hacer frente a cualquier situación que pueda comprometer la seguridad del transporte aéreo en el aeropuerto.

### 3.11 LA AUTORIDAD DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

3.11.1 El nombramiento en cada aeropuerto de un oficial de seguridad de aeropuerto es importante para el éxito de un programa de seguridad de la aviación, por cuanto es a nivel del aeropuerto donde se aplican las medidas y procedimientos de protección.

3.11.2 A fin de realizar las tareas en forma eficaz, el oficial de seguridad de aeropuerto debería:

- a) depender directamente del director del aeropuerto;
- b) tener conocimientos técnicos de las operaciones de seguridad y de aeropuerto; y
- c) tener autorización para el acceso a todas las instalaciones del aeropuerto o relacionadas con el mismo.

3.11.3 En consonancia con las disposiciones del Anexo 17 sobre los servicios de seguridad del aeropuerto, el oficial de seguridad de aeropuerto debería:

- a) llevar a cabo estudios, inspecciones, pruebas e investigaciones de conformidad con los procedimientos establecidos;
- b) informar respecto a cada estudio, inspección, prueba o investigación de la manera prescrita y en los formularios oficiales;
- c) señalar a la atención de las administraciones de aeropuertos, las autoridades responsables de las funciones de policía, de correos y otras, así como de los explotadores y otras organizaciones que realicen operaciones en el aeropuerto, los errores y deficiencias en las medidas de seguridad, y recomendar los procedimientos para corregirlos;
- d) notificar las fallas graves para que se adopten las medidas apropiadas;



- e) llevar a cabo un primer estudio general de seguridad, así como inspecciones periódicas del aeropuerto;
- f) ser miembro del equipo de planificación y diseño de aeropuertos;
- g) ampliar o modificar el programa de seguridad de aeropuerto para corregir deficiencias y satisfacer las necesidades del aeropuerto en materia de seguridad;
- h) asegurarse de que el programa escrito de seguridad de aeropuerto está al día y aprobado por la autoridad de seguridad competente;
- i) supervisar la aplicación de las medidas y procedimientos convenidos en materia de seguridad, a fin de que se apliquen y mantengan eficazmente;
- j) mantener una comunicación eficaz con el aeropuerto y otras autoridades de policía pertinentes;
- k) asegurarse de que, desde el punto de vista de la seguridad, las actividades del personal de seguridad del aeropuerto y de salvamento y extinción de incendios están coordinadas;
- l) estimular el conocimiento del concepto de seguridad y la vigilancia por parte de todas las personas que trabajan en el aeropuerto;
- m) asesorar a las personas encargadas de las medidas de seguridad en el aeropuerto y asegurarse de que reciben la formación adecuada;
- n) verificar, inspeccionar y aprobar, cuando corresponda, la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano, a fin de lograr que dichas actividades se efectúen de forma completa y eficaz;
- o) promover y exigir que se disponga de medios eficaces para hacer frente a las amenazas y sucesos;
- p) recomendar la inclusión de características de seguridad en los planes para modificar las instalaciones aeroportuarias existentes y construir nuevas instalaciones;
- q) conocer y comprender las leyes y reglamentación nacionales aplicables a los actos de interferencia ilícita que afectan a la aviación civil y sus instalaciones y servicios. Debe hacerse hincapié particularmente en aquellas leyes y reglamentos que el oficial de seguridad del aeropuerto haya de hacer cumplir, así como en las tecnologías y técnicas de seguridad;
- r) llevar una relación de todos los sucesos de interferencia ilícita que afecten a las operaciones del aeropuerto, incluidas las amenazas de bomba, y de todas las armas y artefactos peligrosos hallados durante la inspección de los pasajeros;
- s) compilar y transmitir a la autoridad de seguridad competente toda la información pertinente relativa a las aeronaves que hayan sido objeto de apoderamiento ilícito y desviación;
- t) dentro de los límites que pueda determinar la legislación nacional, iniciar las indagaciones inmediatamente, tan pronto como se sepa o sospeche que una aeronave que salió del aeropuerto ha estado comprometida en un acto de apoderamiento ilícito o un accidente que pueda haber sido provocado por un acto de sabotaje. En tales

circunstancias, es preciso actuar rápidamente a fin de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar una repetición; y

- u) coordinar los aspectos de seguridad en la preparación del programa de seguridad de aeropuerto.

### 3.12 COORDINACIÓN DE LA SEGURIDAD DE AEROPUERTO

#### Comité de seguridad de aeropuerto

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

- coordinen la aplicación de los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- constituyan un foro para el debate de asuntos de seguridad de la aviación que afecten al aeropuerto y a sus usuarios; y
- constituyan un medio de comunicaciones entre la autoridad competente en materia de seguridad, el comité nacional de seguridad de la aviación civil y aquéllos directamente interesados en la aplicación de la seguridad de la aviación en los aeropuertos.

3.12.2 Se propone que el comité de seguridad de aeropuerto esté constituido de la siguiente forma:

- a) deben formar parte del comité el director del aeropuerto, funcionarios principales que representen en el aeropuerto a las dependencias de policía, servicios de seguridad, inmigración, aduanas, correos, comunicaciones, control de tránsito aéreo, sanidad, servicios de salvamento y extinción de incendios, explotadores de aeronaves y expedidores de carga y, de ser posible, asociaciones de empleados y de patronos (a fin de que el comité disponga de conocimientos actualizados y de experiencia a nivel profesional y técnico y también a fin de mantener informadas desde un primer momento a las asociaciones de empleados y patronos, sobre las medidas y procedimientos que pudieran afectarles), y el oficial encargado de la seguridad del aeropuerto;
- b) cuando fuera necesario, podrían formar parte del comité otras personas, comprendidos representantes del comité de facilitación del aeropuerto; y
- c) conviene que la autoridad de seguridad competente nombre a la persona que presidirá el comité, que a menudo será el representante principal de la autoridad responsable del aeropuerto, o el director del aeropuerto cuando estos cargos no los ocupe la misma persona.

3.12.3 Entre las atribuciones del comité de seguridad de aeropuerto deberían incluirse las siguientes responsabilidades:

- a) coordinar la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil en el aeropuerto;
- b) supervisar y vigilar el programa de seguridad de aeropuerto, incluyendo las medidas especiales introducidas por la administración del aeropuerto, los explotadores de aeronaves y los arrendatarios del aeropuerto;

- c) utilizar como guía el manual del programa nacional de seguridad de la aviación o este manual;
- d) confeccionar y mantener una lista de los puntos vulnerables, incluyendo el equipo y las instalaciones y servicios esenciales, y revisar de vez en cuando la seguridad de dichos puntos;
- e) asegurarse de que las medidas y procedimientos de seguridad básicos son adecuados para afrontar amenazas, están en constante revisión y prevén situaciones normales y contingencias para períodos de alarma y situaciones de emergencia;
- f) organizar evaluaciones e inspecciones de seguridad a intervalos irregulares;
- g) asegurarse de que se cumplen las recomendaciones para mejorar las medidas y procedimientos de seguridad;
- h) informar a la autoridad de seguridad competente acerca del estado actual de las medidas y procedimientos de seguridad en vigor en el aeropuerto, y dar traslado a dicha autoridad de cualquier problema relacionado con la protección del aeropuerto y sus servicios que no pueda ser resuelto a nivel local;
- i) tomar las disposiciones necesarias para la formación e instrucción del personal del aeropuerto y otros miembros del personal en materia de seguridad; y
- j) asegurarse de que en los planes de ampliación de los aeropuertos se incluyen las modificaciones que hayan de incorporarse a los sistemas y equipo de control de los aeropuertos.

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

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

### **3.13 MEDIDAS PARA HACER FRENTE A INCIDENTES EN LOS AEROPUERTOS**

3.13.1 El programa de seguridad de cada aeropuerto internacional, en consonancia con los criterios establecidos en el programa nacional de seguridad de la aviación civil del Estado, debería indicar, entre otras cosas, la responsabilidad y las obligaciones de las autoridades de policía, de seguridad y del aeropuerto para investigar los artefactos explosivos sospechosos u otros riesgos posibles en los aeropuertos. Debería haber, a disposición inmediata de las autoridades, equipos para detectar y

desmantelar explosivos y otros grupos de personal especializado para investigar, eliminar los riesgos para la seguridad, retirar y eliminar los artefactos explosivos sospechosos y otros riesgos que puedan plantear peligro.

3.13.2 En cada caso, debería comunicarse el resultado de la investigación a las autoridades de seguridad y del aeropuerto que deberían, después de las correspondientes consultas con los organismos interesados, incluidos los explotadores, evaluar nuevamente las medidas y los procedimientos de seguridad y adoptar las medidas necesarias para subsanar las deficiencias. Si se contemplasen cambios en los procedimientos de inspección de los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y los suministros, la cuestión debería ser examinada por el comité de seguridad de aeropuerto y notificarse con suficiente antelación a las dependencias interesadas para que puedan incorporar cambios en sus procedimientos.

3.13.3 La autoridad de seguridad competente debería asignar funcionarios debidamente autorizados a cada aeropuerto internacional, de conformidad con la legislación nacional, para prestar asistencia a la administración del aeropuerto, o a otro órgano al que se le hayan asignado responsabilidades de seguridad, para atender a los casos de interferencia ilícita en la aviación civil, sospechados o reales. Estos funcionarios deberían mantenerse en comunicación constante con la autoridad responsable de las funciones de policía y los órganos de información confidencial y secreta del Estado, y estar entrenados para interrogar a las personas sospechosas. Es importante informarles plenamente, de vez en cuando, respecto al nivel de amenaza existente en el aeropuerto, los casos pasados de interferencia ilícita en la aviación civil sospechosos o reales, y los procedimientos de cotejo de los pasajeros con el equipaje y otros procedimientos conexos para impedir la interferencia ilícita. Dependiendo de las tareas que deban ejecutarse y del nivel de amenaza, podría ser conveniente invitar a los funcionarios debidamente autorizados a que asistan a reuniones del comité de seguridad de aeropuerto.

### **Respuesta a amenazas**

3.13.4 Es sumamente importante que en el plan de seguridad del aeropuerto se indique claramente, de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil, a quién incumbe la responsabilidad de evaluar todas las amenazas, ya sea que afecten a aeronaves en tierra o en vuelo, ya sea a los edificios del aeropuerto. Deben designarse a personas que sean asesores en cuanto a avisos de bombas y estén idóneamente entrenados para que puedan evaluar la amenaza y asesorar en cuanto a las medidas de seguridad que se consideran adecuadas para contrarrestar la amenaza recibida.

3.13.5 Debe tomarse en serio cualquier aviso de bomba, así como cualquier aviso recibido por teléfono, mensaje escrito u otros medios de comunicación, de que ocurrirá un acto ilícito en el aeropuerto o en vuelo. A fin de proteger al público, debería investigarse a fondo cada caso. Debe notificarse inmediatamente cualquier amenaza. Las personas a las que corresponda notificar deben estar familiarizadas con un determinado formato de notificación del que se muestra un ejemplo en el Apéndice 10 — Medidas que ha de adoptar el que reciba una llamada telefónica de amenaza de bomba.

3.13.6 Aunque algunos Estados, por razón de su situación local, puedan exigir una evaluación más estricta de las amenazas, la experiencia ha demostrado que, en la mayoría de las circunstancias es fiable la siguiente técnica de evaluación de amenazas.

3.13.6.1 Es necesario un procedimiento sistemático para evaluar amenazas de bombas a fin de garantizar, en la medida de lo posible, que siempre que haya una bomba real u otro artefacto, la evaluación lleve a medidas positivas y cuando el aviso sea engañoso la evaluación lleve a una perturbación mínima de las operaciones.

3.13.6.2 Se diseñó ese procedimiento en varios Estados mediante una técnica denominada “identificación positiva de blancos”. Se concibió la metodología para que un evaluador de bombas llegue a una conclusión lógica. La “identificación positiva de blancos” ayudará a clasificar la amenaza como:

- 1) específica;
- 2) no específica; o
- 3) timo.

3.13.6.3 El proceso de “identificación positiva de blancos” consiste en especificar la información que figura en la amenaza para determinar la credibilidad que haya de asignársele. Cuanto más información proporcione el que ha dado el aviso (la mayoría de las amenazas se anuncian anónimamente por teléfono), tanto más será probable que haya de tomarse seriamente la amenaza. Ulterior orientación sobre “identificación positiva de blancos” y su uso puede consultarse en el Apéndice 11 — Evaluación de amenazas de bombas.

### **Procedimientos aplicables a artefactos explosivos sospechosos**

3.13.7 Cuando haya de enfrentarse a un incidente de artefacto explosivo sospechoso hay que aplicar medidas básicas que ayudarán a proteger la vida y los daños a la propiedad. Una regla general es que cualquier paquete, bulto o vehículo que haya sido depositado sin nadie que lo cuide o haya sido abandonado, solamente debería ser abierto por su propietario o, de ser necesario, si no se presenta el propietario, por un experto en eliminación de explosivos. Puede consultarse orientación ulterior en el Apéndice 12 — Artefactos explosivos sospechosos.

3.13.8 Lo que hay que hacer:

- tomar siempre en serio cualquier llamada de amenaza y atenderla con prioridad;
- considerar sistemáticamente cualquier paquete o bulto no identificado o abandonado como posible artefacto explosivo sospechoso;
- cuando sea posible, llamar por altavoces una o varias veces al propietario del paquete o bulto sospechoso para que se presente;
- dar inmediatamente la alerta al oficial de seguridad que esté en servicio, y si fuese necesario, al servicio de desmantelamiento de bombas;
- desalojar y precintar la zona alrededor del objeto sospechoso;
- desalojar la zona apartándose del objeto sospechoso y sin acercarse al mismo;
- continuar la búsqueda después que se haya encontrado un artefacto explosivo sospechoso para el caso de que haya otros dispositivos secundarios;
- asegurarse de que ninguna persona permanezca a la vista del precinto, por debajo, o detrás o cerca de tabiques o techos de vidrio o frágiles;
- asegurarse de que la persona que encontró el artefacto explosivo sospechoso espera la llegada del equipo de desmantelamiento de bombas para proporcionarle cualquier información útil; y
- prever un lugar en el que pueda aislarse el paquete sospechoso para el caso de que el especialista en desmantelamiento de explosivos decida desplazarlo.

3.13.9 Lo que hay que evitar:

- tocar, manipular, o desplazar el objeto sospechoso;
- echar agua o cualquier otra sustancia sobre el objeto;
- cubrir el objeto;
- permanecer en las inmediaciones del objeto o permitir que otros lo hagan así;
- utilizar equipo de radio en las inmediaciones del artefacto sospechoso; o
- producir ondas sonoras, térmicas o vibraciones en las proximidades del objeto.

3.13.10 Las autoridades del aeropuerto o los explotadores de aeronaves deben prever otros procedimientos y medidas en función de que la alerta de bomba o el descubrimiento de un artefacto explosivo sospechoso ocurra en un avión en vuelo o en tierra, o en un edificio o sector de la terminal o del aeropuerto.

3.13.11 En el registro de un edificio o de una aeronave en busca de un artefacto explosivo sospechoso que haya sido identificado mediante una amenaza de bomba deberían seguirse las directrices básicas siguientes:

- Los registros serán más eficaces si los realiza personal familiarizado con el edificio o la aeronave de que se trate.
- Los registros deben realizarse de forma sistemática y deben marcarse las zonas ya examinadas de forma distintiva.
- Debe imponerse un control estricto del acceso al edificio o a la aeronave objeto de registro y debe mantenerse mientras dure tal actividad.
- Los equipos de registro deberían ser informados en cuanto a que no deben tocar o interferir en ningún objeto desacostumbrado que pudieran descubrir sino que inmediatamente den la alerta a la persona responsable en el equipo de registro.
- Los artefactos explosivos sospechosos que se detecten en el registro deberían marcarse de una forma distintiva y debería precintarse inmediatamente la zona.

Se indican los detalles de orientación ulteriores en el Apéndice 13 — Directrices para búsqueda y evacuación.

### **Procedimientos de evacuación**

3.13.12 Si la administración del aeropuerto o del edificio, en consulta con el oficial de seguridad de aeropuerto decidiera evacuar la zona, este último debe indicar personalmente los pisos o zonas que hayan de desalojarse. En tales casos puede seguirse el procedimiento normal de evacuación por incendio. Si el edificio fuera de uno o dos pisos sería relativamente fácil evacuarlo; sin embargo si fuera de más de tres pisos habría que limitarse a desalojar las zonas inmediatas al objeto o sustancias sospechosos que se hubieran encontrado, o la zona que haya sido concretamente mencionada en la amenaza y el espacio correspondiente en los pisos superior e inferior.

3.13.13 La decisión de evacuar los edificios a los que el público tiene normalmente acceso debería tomarla la administración del edificio, pero es preferible que consulte antes al oficial de seguridad de

aeropuerto y a la autoridad de policía. Los explotadores de aeronaves deben aplicar procedimientos análogos en sus propios edificios. Deben tenerse en cuenta los siguientes factores:

- a) el número y la frecuencia de falsas amenazas y el efecto de la evacuación de los edificios en la frecuencia de tales amenazas falsas;
- b) los posibles peligros de una evacuación, por ejemplo, que se concentre un público numeroso en vestíbulos, escaleras, etc., donde es posible que haya sido colocada una bomba; y
- c) los problemas y peligros creados por la evacuación de áreas públicas (zonas donde se permite el acceso al público en general).

Figura ulterior información sobre procedimientos de evacuación en el Apéndice 13 — Directrices para búsqueda y evacuación.

### **Evacuación de los servicios de tránsito aéreo**

3.13.14 Las administraciones de los servicios de tránsito aéreo deben elaborar procedimientos específicos para prever la posible necesidad de evacuación de las dependencias ATS en el caso de una amenaza de bomba. Tales procedimientos serían básicamente los mismos que los aplicados en los casos de suspensión de actividades de las dependencias ATS debido a incendios, desastres naturales o la completa interrupción del funcionamiento de las instalaciones esenciales de comunicaciones.

3.13.15 Al redactar los procedimientos deberían tenerse en cuenta la ubicación y dotación de personal de las dependencias ATS, el volumen y la naturaleza del tránsito que se atiende, los otros medios disponibles para asegurar la continuación de los servicios de tránsito aéreo y las instalaciones y servicios de comunicaciones disponibles.

3.13.16 Los procedimientos deben abarcar los aspectos siguientes:

- a) la autoridad encargada de emitir órdenes de evacuación y por qué medios y métodos;
- b) la dependencia o dependencias a las que debe transferirse la responsabilidad del suministro temporal de los servicios de tránsito aéreo;
- c) los medios y métodos de notificar el hecho a las dependencias mencionadas en b) y de transferirles los datos de vuelo esenciales;
- d) los medios y métodos de notificar la situación a las aeronaves en vuelo, así como los procedimientos que éstas hayan de aplicar;
- e) los medios y métodos de notificar la situación a las aeronaves en tierra y a los explotadores de aeronaves; y
- f) la reanudación de las actividades normales tan pronto como cese la amenaza de bomba, incluyendo los medios y métodos de impartir órdenes para tal reanudación.

3.13.17 Se reconoce que en muchos casos, por ejemplo cuando estén comprometidos grandes centros de control de área o dependencias de control de aproximación, las consideraciones respecto a la seguridad de los pasajeros, de los miembros de las tripulaciones y de las aeronaves pueden exigir que no

se cierre por completo la dependencia ATS. En tales casos es importante que en los procedimientos se prevea una reducción del personal ATS.

3.13.18 Los procedimientos de registro de edificios descritos en el Apéndice 13 — Directrices para búsqueda y evacuación deberían adaptarse y aplicarse, según sea necesario, a los edificios en los que están emplazadas las dependencias ATS.

3.13.19 Algunos Estados no tendrán necesidad de preparar por separado planes de contingencia a nivel nacional y a nivel de aeropuerto, pues puede ser más práctico preparar un plan general combinado. En tal caso, es obvio que deben modificarse las disposiciones indicadas en este capítulo.

### 3.14 PLANES DE CONTINGENCIA

#### Principios

3.14.1 Deberían prepararse instrucciones relativas a la seguridad, instrucciones en caso de emergencias y planes de contingencia para cada aeropuerto. Estas instrucciones y planes deberían referirse, por lo menos, a:

- a) la inspección de pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros;
- b) las medidas que hayan de adoptarse en caso de apoderamiento ilícito o sabotaje de aeronaves e instalaciones;
- c) las amenazas de tales actos;
- d) el ataque armado dentro de los límites del aeropuerto;
- e) el ataque armado a aeronaves o instalaciones desde puntos extremos cerca del perímetro del aeropuerto;
- f) la investigación del aeropuerto respecto a si se han introducido en los aeropuertos artefactos explosivos sospechosos u otros objetos posiblemente peligrosos; y
- g) los planes de contingencia del aeropuerto, en los que deben incluirse los procedimientos conducentes a la eliminación de tales artículos.

3.14.2 En consecuencia, es necesario preparar planes de contingencia para reducir a un mínimo los efectos de estos ataques. Pueden llevarse a cabo regularmente prácticas para identificar y eliminar cualquier deficiencia de los planes, y asegurarse de que los diversos organismos interesados comprenden claramente sus respectivas responsabilidades. En este contexto, los planes de contingencia crean un ambiente en el que todos los recursos disponibles de un Estado pueden ser dirigidos de manera que pueda hacerse frente eficazmente a un acto de interferencia ilícita y resolver con éxito el incidente.

3.14.3 Los planes de contingencia para los incidentes de seguridad de la aviación deberían prepararse de la misma manera que los planes para hacer frente a las emergencias que se presentan en los aeropuertos y cuya naturaleza no está relacionada con la seguridad. La Parte 7 — *Planificación de emergencia en los aeropuertos*, del *Manual de servicios de aeropuertos* (Doc 9137) contiene más información sobre la preparación de planes de emergencia en los aeropuertos.



3.14.4 A fin de lograr su objetivo, los planes de contingencia deberían prepararse en forma de manual fácilmente comprensible (debería considerarse su inclusión en los manuales de emergencia de los aeródromos). Las responsabilidades y funciones y los papeles de los diversos miembros del personal y de las dependencias que participan en las grandes emergencias relativas a la seguridad que afectan a los aeropuertos, deberían estar incluidas para asegurarse de que haya:

- a) transición ordenada y eficiente de las operaciones ordinarias a las de emergencia;
- b) designación de la autoridad con mando y líneas jerárquicas de mando claras;
- c) delegación de autoridad de aeropuerto en emergencias;
- d) asignación de las responsabilidades en caso de emergencias;
- e) autorización del personal clave para las medidas que contiene el plan;
- f) coordinación de las medidas para hacer frente al incidente;
- g) continuación sin riesgos de las operaciones de las aeronaves o retorno a las operaciones tan pronto como sea posible; y
- h) provisión de personal de seguridad adicional y otros recursos de personal.

3.14.5 Cada plan de contingencia debería ser un programa coordinado entre cada aeropuerto y la comunidad circundante. Esto es conveniente dado que la planificación y los procedimientos necesarios para hacer frente a situaciones de emergencia graves con respecto a la seguridad del aeropuerto son similares a otros tipos de emergencia que pueden afectar a una comunidad, particularmente respecto a los métodos empleados por la autoridad responsable de las funciones de policía y las dependencias de asistencia médica. En el plan deberían detallarse las medidas o la participación coordinada de todas las dependencias existentes, tanto en el aeropuerto como fuera del mismo, que podrían ser útiles para hacer frente a tales emergencias, y deberían indicarse las tareas específicas que debe desempeñar cada una de ellas. Son ejemplos de estas dependencias:

- a) autoridades gubernamentales;
- b) autoridad responsable de las funciones de policía;
- c) administración del aeropuerto;
- d) servicios de tránsito aéreo;
- e) explotadores de aeronaves;
- f) fuerzas armadas;
- g) servicios médicos;
- h) servicios de salvamento y extinción de incendios; y
- i) hospitales.

3.14.6 Cada aeropuerto y comunidad tiene sus propias necesidades y particularidades, debido a las diferencias políticas, jurisdiccionales y de los organismos. Sin embargo, las necesidades y los conceptos básicos de la planificación para emergencias relacionadas con la seguridad son los mismos, y los problemas comunes importantes que deben resolverse son los de *mando, comunicación y coordinación*.

### **Ejercicios del plan de contingencia**

3.14.7 Los planes de contingencia deberían ser objeto de prácticas y ejercicios de forma regular, para detectar puntos débiles y modificaciones necesarias para dar por terminada en forma segura una situación real de emergencia. Debe hacerse hincapié, en particular, en asegurar la fiabilidad y compatibilidad en las operaciones de todo el equipo de comunicaciones que ha sido diseñado para uso durante un incidente.

### **Centro de operaciones de emergencia**

3.14.8 En el Anexo 14 se estipula en forma de una norma que deberían prepararse planes de emergencia de aeródromo en los que se prevea la coordinación de las medidas adoptadas en una emergencia que ocurra en los aeródromos. El establecimiento de un centro de operaciones de emergencia fijo (COE) que constituya un foro para tal coordinación constituye un método recomendado del Anexo.

3.14.9 La experiencia ha demostrado que un centro COE bien explotado y equipado es indispensable en la gestión de una respuesta frente a un acto de interferencia ilícita. El centro de operaciones de emergencia actúa como punto céntrico para el control y la coordinación de todas las dependencias que intervienen y, como tal, los procedimientos para su empleo y dotación de personal deberían estar claramente indicados en los planes de emergencia. Puede consultarse otra información sobre la construcción de un COE de aeropuerto en el Apéndice 14. Debería verificarse periódicamente si el COE está siempre preparado para actuar.

3.14.10 Antes de preparar un plan de contingencia, es fundamental llevar a cabo un reconocimiento completo a fin de obtener información sobre el trazado y las instalaciones del aeropuerto. En un estudio de este tipo deberían incluirse los puntos vulnerables, la magnitud de los servicios de apoyo disponibles dentro y fuera del aeropuerto, las facilidades para evacuar el personal y desviar las aeronaves de las terminales normales, la posibilidad de disponer de locales para uso de la policía, iluminación, comunicaciones y lugares de acceso en todo el aeropuerto. El reconocimiento debería identificar y hacer un estudio especial de los puntos más ventajosos en que podría estar situada la aeronave objeto de apoderamiento ilícito.

3.14.11 Los mapas del aeropuerto actualizados, planos y fotografías del aeropuerto y los alrededores y los principales tipos de aeronaves que utilizan las grandes líneas aéreas, así como una maqueta del aeropuerto constituyen una ayuda valiosísima para la planificación y la instrucción.

### **Negociación de rehenes**

3.14.12 Cuando en un incidente esté implicada la toma de rehenes, en el plan de contingencia deberá tenerse en cuenta la necesidad de negociar lo relativo a los rehenes y posiblemente la intervención armada para poner fin al incidente. La negociación de la libertad de los rehenes es un trabajo a tiempo completo para personal entrenado. En el plan de contingencia debe especificarse quién proporcionará el personal de negociación y la jerarquía de mando. El suministro de otros recursos tal como intérpretes, alojamiento, instalaciones de comunicaciones y los requisitos específicos de cualquier dependencia para intervención armada que esté desplegada para el caso de un incidente han de incluirse también en el plan.

### **Puntos designados de estacionamiento de aeronaves**

3.14.13 En los procedimientos de emergencia de los aeropuertos deberían indicarse uno o más puntos a los que pudieran dirigirse las aeronaves afectadas. Sin embargo, no debe suponerse en los planes que la aeronave se estacionará en el lugar designado sino que debe preverse que la aeronave cambie de posición. Al seleccionar estos puntos designados deberían tenerse en cuenta los siguientes elementos:

- a) las posibilidades de cobertura para el avance a fin de facilitar la acción de las fuerzas de seguridad; por ejemplo, desde los edificios adyacentes y las características naturales, tales como ondulaciones del terreno y árboles;
- b) la necesidad de que la policía y otras unidades tengan rápida y fácilmente acceso al lugar para hacer frente a la situación;
- c) el posible peligro para otras aeronaves o personas próximas y riesgos tales como los que presentan los depósitos de combustible;
- d) la necesidad de aislamiento respecto a los medios de prensa y al público; y
- e) la continuación, en la medida de lo posible, del tránsito aéreo normal, dentro y fuera del aeropuerto, durante el incidente.

### **Acceso y control durante incidentes**

3.14.14 Debería establecerse una zona controlada que abarque la parte principal de la zona del incidente. El interior de la zona controlada debería precintarse, rodeando al lugar actual del incidente con un punto avanzado de control para el acceso al precinto interior. La parte del precinto debe tener normalmente personal armado. El objetivo del precinto interior es aislar el incidente e impedir el acceso a ese lugar del público o de la prensa e impedir que se escapen los delincuentes. Se permite solamente el acceso a la parte interior precintada con la aquiescencia del comandante del punto de control delantero. En caso de un apoderamiento ilícito es importante que el punto de control delantero sea móvil. Se ilustra un ejemplo de incidente en la Figura I-3-2.

3.14.15 En los planes debe incluirse el control del tráfico alrededor del aeropuerto y dentro de las zonas públicas del aeropuerto para permitir el acceso y la salida rápidos de vehículos de emergencia y de cualesquiera otras personas u organismos que se requieran en el aeropuerto en relación con el incidente. Un punto de entrevista y una zona de preparación deberían designarse fuera del precinto interior para todos los organismos que hayan de llegar al lugar del incidente. Los servicios de emergencia, tales como los de extinción de incendios y tripulaciones de ambulancias deben mantenerse a la espera en el punto de entrevista fuera del precinto interior para atender a los resultados de una posible explosión o incendio.

### **Comunicaciones**

3.14.16 Las comunicaciones, a menos que estén ya establecidas, probablemente constituirán un problema importante. Las disposiciones de contingencia para avisar a las autoridades telefónicas deben tomarse con antelación. Se necesitan enlaces entre el puesto de control delantero y el personal desplegado dentro del precinto interior. También se requieren enlaces con el COE. Probablemente la radio sea el único sistema que ofrezca el grado necesario de flexibilidad, pero debe recordarse que las transmisiones de radio pueden escucharlas los delincuentes, la prensa y otros, a no ser que se utilice un idioma cifrado o que se aseguren los métodos de transmisión.

3.14.17 Es muy de desear que se establezcan prontamente líneas alámbricas seguras desde el punto de control delantero hacia el COE, hacia los negociadores y hacia la torre de control. En el COE se necesitan buenas comunicaciones internas y deberían existir enlaces seguros de comunicaciones con los centros de control del gobierno, el cuartel general de policía, los servicios de emergencia, las autoridades del aeropuerto, la torre de control y la línea aérea interesada.

3.14.18 Deberían emplearse al máximo los teléfonos de línea alámbrica, aunque los teléfonos celulares o móviles se requieren durante una emergencia como medio de alternativa para radiocomunicaciones o comunicaciones por línea alámbrica aunque es necesario preparar una configuración especial. Debería pedirse al proveedor de servicios telefónicos celulares o móviles que disponga la inmovilización de teléfonos celulares o móviles que no sean esenciales dentro del área del incidente.

### Prensa y público

3.14.19 Debería haber instalaciones separadas, además del COE, para atender a la prensa y al público que pedirá información sobre las personas involucradas en el incidente. Será necesario instalar una oficina de víctimas, que no esté necesariamente en el mismo lugar, con un número especializado de teléfono, para atender al elevado número de llamadas provenientes de parientes y amigos de las personas involucradas.

3.14.20 Durante un incidente grave relativo a la seguridad, la presión de los medios de comunicaciones será considerable. Es importante que los medios de comunicación sean tratados con equidad pero con firmeza para asegurarse de que no publiquen la información que pudiera perjudicar a las medidas planeadas o adoptadas por las fuerzas de seguridad. El control de la información relativa a la situación es importantísimo pues en el pasado las comunicaciones de radio de la policía y de la aeronave fueron interceptadas y retransmitidas como noticias por las redes públicas de comunicaciones. También se sabe que equipos de cinematografía y de televisión se infiltraron en el área del incidente y filmaron las operaciones. Esto puede aumentar peligrosamente la tensión de los delincuentes mientras que la divulgación prematura de información relativa a las operaciones puede frustrar los planes tácticos.

3.14.21 Sin embargo, es aconsejable también asegurarse de que los medios de comunicación son tratados con consideración y que se les proporciona la información y asistencia que sea posible sin comprometer la seguridad de los pasajeros implicados y del personal de policía y de seguridad que atiende a la situación. Si se deniega toda información a los medios de prensa éstos se verán frustrados y no es probable que respondan a las solicitudes de la policía. En lugar de ello tratarán de obtener información por cualquier medio y voluntariamente o no harán que disminuya la posibilidad de una solución pacífica. Puede ser necesario imponer un acuerdo inicial con los medios de comunicaciones para que no divulguen noticias del incidente de forma que pueda preservarse la sorpresa y la iniciativa de los servicios de policía y de seguridad implicados en responder al incidente. La coordinación entre la policía destacada en el lugar, los servicios de información del gobierno central, el aeropuerto y la línea aérea son esenciales para tratar con los medios de información, de manera que no se emitan declaraciones contradictorias o conflictivas. Debería nombrarse un funcionario superior competente para supervisar en el lugar la atención a la prensa.

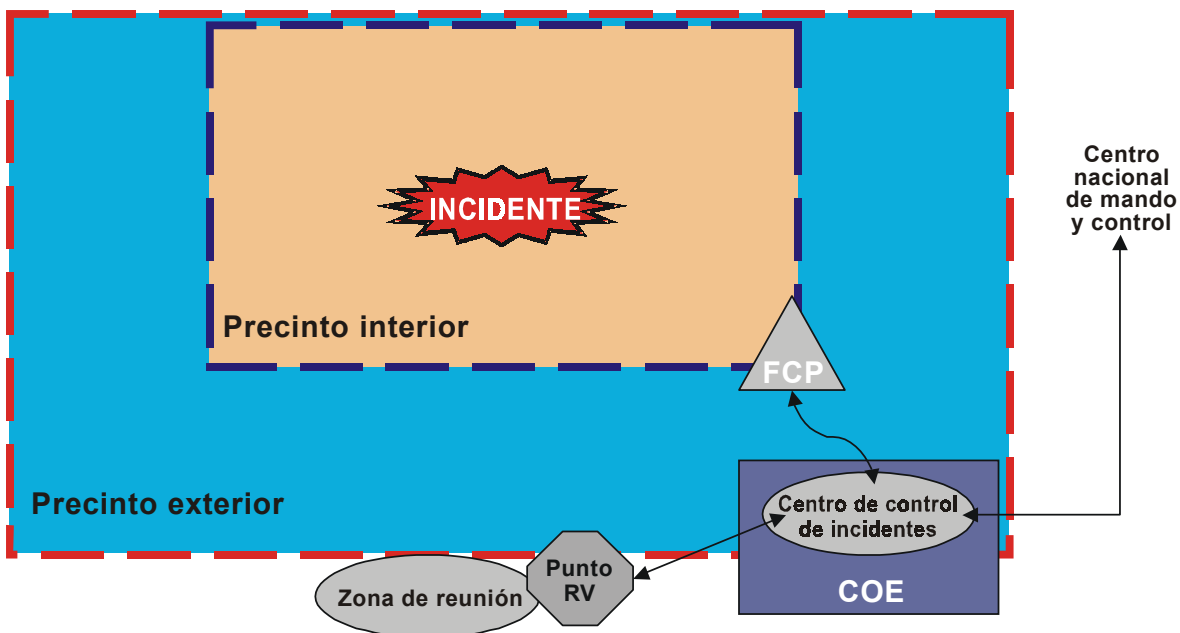


Figura I-3-2. Ejemplo de lugar de incidente

### Divulgación a los medios de prensa y televisión

3.14.22 Cuando la autoridad de seguridad competente y otras entidades que apliquen los métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita proporcionen información que pueda ser difundida por los medios de información deberían hacerlo con mesura. En particular, debería reducirse a un mínimo la publicidad de métodos reales y planes utilizados por los delincuentes y de las medidas de seguridad aplicadas por los Estados para impedir actos de interferencia ilícita.

### Responsabilidades

3.14.23 En el programa nacional debe establecerse con claridad y concisión cuáles son las oficinas y organismos encargados de hacer frente a cada tipo de suceso. Al mismo tiempo, en los planes de contingencia requeridos por el programa nacional debe preverse la flexibilidad necesaria para responder con eficacia a las eventualidades que puedan surgir durante un suceso.

3.14.24 Como regla general, se asignará a la autoridad de seguridad competente la responsabilidad general de hacer frente a los sucesos; y se asignarán funciones de apoyo a la autoridad de seguridad competente, otros organismos gubernamentales, especialmente a las autoridades de aviación civil, las responsables de las funciones de policía y las militares, el Ministerio de relaciones exteriores y las administraciones aeroportuarias. Debería también preverse la participación del explotador de la aeronave afectada y de un miembro importante de la tripulación de vuelo que esté familiarizado con el tipo de aeronave de que se trate, cuando se considere pertinente.

3.14.25 Es probable que la Sección de política y reglamentación de seguridad de la aviación civil, dadas sus obligaciones y responsabilidades especiales en materia de coordinación, sea el organismo más adecuado para encargarse de establecer el COE nacional y mantenerlo preparado para actuar. Sin embargo, esto puede variar en algunos Estados, particularmente cuando la responsabilidad de hacer frente a los incidentes graves recae en una autoridad nacional encargada de las funciones de policía.

3.14.26 El oficial de seguridad de aeropuerto será asimismo la persona más adecuada para encargarse de establecer el COE del aeropuerto, mantenerlo y asegurar que está preparado para actuar.

3.14.27 Además de las esferas enumeradas en la Parte 7 del *Manual de servicios de aeropuerto*, entre los recursos y experiencia requeridos para atender eficazmente a un acto de interferencia ilícita en el que esté implicada una aeronave se incluirán todas o algunas de las siguientes esferas:

- a) procedimientos de búsqueda de artefactos explosivos en vuelo;
- b) manipulación y colocación en lugar seguro durante el vuelo de artefactos explosivos sospechosos;
- c) intervención de las autoridades de policía para hacer frente a un suceso;
- d) negociaciones para la libertad de rehenes;
- e) psiquiatría y psicología;
- f) comunicaciones;
- g) servicio de tránsito aéreo;
- h) operaciones y trazado de aeropuertos;

- i) lugares especiales de estacionamiento de aeronaves que sean objeto de actos de interferencia ilícita;
- j) expertos y documentos disponibles en lugares cercanos;
- k) operaciones de vuelo; y
- l) otros servicios de apoyo (p. ej., un lingüista o un especialista en religiones).

### **3.15 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES**

#### **Principios**

3.15.1 Deberían proporcionarse a los explotadores de aeronaves las partes pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil del Estado para que comprendan todas las medidas y prácticas que se les exija realizar. Debería existir el requisito de que los explotadores de aeronaves que proporcionan servicios desde el Estado apliquen un programa de seguridad, debiendo entregarse un ejemplar por escrito del mismo a la autoridad de seguridad de la aviación del Estado para que lo examine y conceda su aprobación. En el Apéndice 15 se muestran las líneas generales propuestas para un programa de seguridad del explotador. Para asegurar la uniformidad en la aplicación de los medios de seguridad, los Estados pueden optar de preferencia por preparar un programa de seguridad del explotador normalizado para que sea adaptado por cada explotador.

3.15.2 Como mínimo, en cada uno de los programas de seguridad de explotadores de aeronaves deberían incluirse los detalles de las siguientes medidas:

- protección del equipaje de bodega, carga, correo y suministros de aeronave;
- prevención del acceso no autorizado a la aeronave;
- inspección del exterior de la aeronave y del interior de la cabina y de las bodegas;
- procedimientos de respuesta por parte de los miembros de la tripulación y demás personal frente a amenazas a la seguridad y a incidentes;
- procedimientos para la inspección de pasajeros y de su equipaje de mano;
- información a la tripulación respecto a la presencia de escoltas armados a bordo;
- otras medidas de seguridad exigidas por el explotador de la aeronave.

3.15.3 Además de los requisitos incluidos en el Anexo 17, en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves* se prescribe que:

- los explotadores establecerán y mantendrán un programa de instrucción que permita a los miembros de la tripulación actuar de la forma más adecuada para reducir a un mínimo las consecuencias de actos de interferencia ilícita;
- los pilotos al mando deberían presentar prontamente informes sobre actos de interferencia ilícita;

- debería disponerse de una lista de verificación a bordo, detallando los procedimientos de búsqueda de bombas;
- la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo en aeronaves que transporten pasajeros debería prestarse a ser trabada desde dentro del compartimiento de la tripulación de vuelo.

### **Oficial de seguridad del explotador de aeronaves**

3.15.4 La autoridad de seguridad competente debería exigir a cada explotador de aeronaves que nombre un jefe de seguridad. Este nombramiento es indispensable para la elaboración y la aplicación eficaz del programa del explotador.

3.15.5 El jefe de seguridad del explotador de aeronaves debería ser nombrado por la dirección de la empresa. El titular debería tener antecedentes profesionales en materia de seguridad y estar familiarizado con las operaciones de aeronaves y de las líneas aéreas. Debe tener la autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia totales del programa del explotador y tener acceso directo al jefe de operaciones o al funcionario superior de operaciones del explotador de la aeronave.

3.15.6 El jefe de seguridad del explotador debería:

- a) realizar un estudio inicial y completo de las instalaciones y servicios, del equipo y de las actividades del explotador;
- b) ampliar o modificar el programa de seguridad del explotador para corregir deficiencias, de conformidad con los requisitos nacionales y los de los Estados en los que realizan operaciones las aeronaves del explotador;
- c) asegurarse de que el programa de seguridad publicado del explotador está actualizado y ha sido aprobado por el ejecutivo principal de explotador y por la autoridad competente;
- d) asegurarse de la eficacia permanente del programa de seguridad mediante evaluaciones e inspecciones periódicas y fomentando los procedimientos internos de verificación;
- e) establecer y mantener un enlace eficaz con las autoridades del aeropuerto y otras autoridades responsables de las funciones de policía pertinentes;
- f) asegurarse de la inspección completa y eficaz de todos los pasajeros y del equipaje de mano en cada aeropuerto donde se asigne esta función al explotador;
- g) fomentar la toma de conciencia de la seguridad y la vigilancia;
- h) garantizar la formación adecuada del personal encargado de la inspección de pasajeros y de todas las demás personas que tengan responsabilidad en materia de seguridad cuando se asigne esta función al explotador;
- i) asegurarse de que se dispone de medios eficaces para hacer frente a las amenazas y sucesos;
- j) proponer la adopción de medidas de seguridad especiales durante períodos de gran riesgo y para rutas y vuelos críticos;

- k) estar familiarizado con las leyes y reglamentos aplicables en materia de seguridad de la aviación en las zonas geográficas a las que presta servicio el explotador;
- l) llevar una relación de todas las armas no autorizadas o artefactos explosivos sospechosos detectados en aeronaves del explotador o propiedades utilizadas por el explotador; y
- m) comunicar a la autoridad de seguridad competente todos los actos reales o sospechosos de actos de interferencia ilícita en las operaciones de aeronaves.

### **El piloto al mando y la tripulación de vuelo**

3.15.7 Las tripulaciones de vuelo deben observar las leyes, reglamentos y procedimientos de los Estados hacia los cuales y sobre los cuales vuela la aeronave. Esta regla se aplica igualmente a los asuntos de seguridad de la aviación.

3.15.8 Durante el tiempo de vuelo, el piloto al mando es responsable del funcionamiento y seguridad de la aeronave, así como también de la seguridad de todas las personas a bordo. El piloto al mando tiene la autoridad decisiva y la responsabilidad de la seguridad de la aeronave y tiene derecho a aplicar normas y mínimos más estrictos que los prescritos por el Estado o por el explotador. Por consiguiente, el piloto al mando:

- a) tiene plena autoridad sobre todos los miembros de la tripulación que estén en servicio e igualmente sobre todos los pasajeros durante el tiempo de vuelo;
- b) es responsable de que se mantenga la disciplina y el orden durante el vuelo. En este cometido, debe asegurarse de que todos los miembros de la tripulación desempeñan debidamente sus funciones; y
- c) antes de la salida del vuelo, puede tratar de cerciorarse de que se han adoptado en tierra las medidas de seguridad correspondientes a la seguridad del vuelo.

3.15.9 La seguridad de los pasajeros y de las tripulaciones será el objetivo primordial en todos los asuntos relacionados con un acto de interferencia ilícita. Por consiguiente, durante el acaecimiento de uno de tales actos, el piloto al mando debe adoptar todas las medidas razonables para la protección de los pasajeros, la tripulación, la aeronave y su contenido hasta el momento en que transfiera dicha responsabilidad al personal de tierra autorizado.

3.15.10 Por lo tanto, el piloto al mando puede apartarse de las prácticas y procedimientos establecidos según su propia iniciativa y responsabilidad, cuando a su juicio, las circunstancias del caso justifiquen una forma distinta de proceder.

3.15.11 Durante un acto de apoderamiento ilícito, el piloto al mando debe aplicar todos los medios para mantener la autoridad sobre la tripulación, los pasajeros y la aeronave, actuando según las instrucciones y el asesoramiento de las autoridades en tierra y respondiendo a las exigencias de los delincuentes según lo considere más conveniente, en aras de la seguridad. Por este motivo podrán satisfacerse las exigencias de los delincuentes mientras el piloto al mando mantiene un control pasivo de la situación.

3.15.12 Durante un acto de apoderamiento ilícito, la tripulación de vuelo debería:

- a) tratar de aterrizar y mantener la aeronave en tierra;



- b) comunicarse en la forma más eficaz posible utilizando:
  - 1) señales orales, electrónicas y visuales de la aeronave;
  - 2) instalaciones y servicios de tránsito aéreo; y
  - 3) sistemas de comunicaciones del explotador;
- c) poner en práctica los procedimientos apropiados de la tripulación de vuelo;
- d) tomar precauciones para evitar que se alarmen los delincuentes; esta medida puede exigir la desactivación del sistema de llamada selectiva (SELCAL) y de otros dispositivos auditivos de alarma;
- e) permanecer en el puesto de pilotaje, a no ser que sea necesario abandonarlo para calmar a los pasajeros que se pongan nerviosos, atender a personas heridas o enfermas o atender a emergencias de sistemas mecánicos u otras; y
- f) evitar el uso de la fuerza o cualquier maniobra desacostumbrada de la aeronave para superar y dominar a los delincuentes.

3.15.13 Debe preverse, una vez terminado un acto de interferencia ilícita, recibir informes de la tripulación y de los pasajeros y permitirles atender a las personas que lo necesiten y descansar. El acceso de los medios de prensa a los miembros de la tripulación y, de ser necesario, a los pasajeros debería restringirse hasta que esto haya sido logrado. Esto disminuirá la posibilidad de que se comprometan los detalles confidenciales del incidente y se proporcione información valiosa a otros delincuentes de un acto de interferencia ilícita.

3.15.14 Al concluir un acto de interferencia ilícita, el piloto al mando debe sin demora presentar un informe. Este informe debería prepararse y presentarse de conformidad con los procedimientos establecidos por el explotador en cumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado y según lo exigen las disposiciones del Anexo 6 de la OACI.

3.15.15 El informe del piloto al mando debería complementarse con los presentados por cada miembro de la tripulación que haya sido parte interesada en el incidente, con la mínima demora posible después de concluido el acto de interferencia ilícita. Cada miembro de la tripulación debería preparar su informe sin consultar ni comparar lo escrito con los otros pues esto puede afectar la utilidad de los informes para los expertos en seguridad que pueden tener que reconstruir los hechos y el orden en que ocurrieron a partir de dichos informes escritos. El piloto al mando debería recoger los informes escritos y adjuntarlos a su propio informe.

### **Precauciones por adoptar antes del vuelo**

3.15.16 Como regla general, entre las precauciones que deben adoptarse antes del vuelo se incluyen las siguientes:

- una inspección del exterior de la aeronave, prestando particular atención al alojamiento de las ruedas y a las zonas técnicas;
- una inspección completa del interior de la aeronave, incluida la zona de la cabina de pasajeros, asientos, portaequipajes superiores, lavabos, cocinas, bodega de carga y otras zonas técnicas tales como el compartimiento de la tripulación de vuelo;

- la supervisión de las operaciones de mantenimiento y servicio de la aeronave;
- la prohibición de acceso no autorizado a la aeronave;
- la inspección de todos los pasajeros, de su equipaje de mano y del equipaje de bodega;
- la supervisión de todo el equipaje de bodega, carga, correo y provisiones;
- los procedimientos de seguridad para la tripulación de vuelo, tripulación de cabina y equipaje de la tripulación;
- la confirmación de la presencia y de los procedimientos de seguridad respecto a cualquier pasajero armado con autorización, personas custodiadas y su escolta;
- el examen de las comunicaciones de seguridad para fines de analizar cualquier información sobre inteligencia y amenazas, por su impacto en el vuelo;
- la verificación de los procedimientos para el mando y control de guardias de seguridad en vuelo.

### **Vigilancia de la tripulación**

3.15.17 La tripulación de la aeronave debería observar a los pasajeros que se trasladan a distintos asientos, antes de la salida o durante el vuelo de la aeronave, sin una solicitud dirigida a la tripulación, puesto que artefactos explosivos o armas pueden haberse escondido alrededor de los asientos para uso subsiguiente en un acto de interferencia ilícita. Los asientos y lugares de almacenamiento de equipaje en las cercanías del lugar que haya quedado libre al trasladarse esos pasajeros, deberían ser objeto de un registro más estricto que el realizado en operaciones normales. Esto debería realizarse inmediatamente después de que los pasajeros hayan desembarcado y antes de que se embarquen nuevos pasajeros, incluidas las paradas en tránsito.

3.15.18 Los miembros de la tripulación también deberían mantenerse alerta respecto a la conducta sospechosa o inusitada de cualquier pasajero y a la presencia de objetos extraños que sean motivo de preocupación. Todas las observaciones de este tipo, así como las amenazas proferidas por cualquier pasajero, sea en broma o no, deberían comunicarse de inmediato al piloto al mando.

### **Vigilancia y comunicaciones internas**

3.15.19 Los delincuentes se valen de una gran variedad de técnicas y métodos. Por lo tanto, no hay medidas ni procedimientos que abarquen todos los casos y puedan recomendarse para hacer frente a cada tipo de suceso en vuelo. En todo caso, es necesario que la tripulación de vuelo pueda vigilar la parte de la cabina de pasajeros inmediatamente adyacente al puesto de pilotaje y comunicarse simultáneamente con el personal auxiliar de a bordo desde el compartimiento de la tripulación de vuelo. El sistema o los sistemas de comunicaciones elegidos deberían ser discretos para no excitar al delincuente, quien podría reaccionar en forma peligrosa para la seguridad del vuelo. El uso de lentes “gran angular” en las puertas que separan la cabina de los pasajeros del compartimiento de la tripulación de vuelo, proporciona un método para observar la cabina de los pasajeros. El observador debe tener siempre en cuenta la distorsión visual, especialmente al tratar de calcular las distancias antes de tomar las medidas adecuadas para poner fin a un acto de apoderamiento ilícito.

3.15.20 Sería conveniente instalar aparatos de televisión en circuito cerrado para que la vigilancia de la zona de la cabina de los pasajeros sea mejor y para que disminuya aún más la posibilidad de ataques por sorpresa.

3.15.21 Debería pensarse en instalar en las aeronaves un sistema de alarma discreto, bajo el control del personal auxiliar de a bordo, para alertar sin dificultades a la tripulación de vuelo cuando surja un problema en la cabina de pasajeros. A falta de un sistema especial deben adoptarse las disposiciones necesarias para que el personal auxiliar de a bordo notifique a la tripulación de vuelo una situación de emergencia mediante el uso de señales en clave convenidas previamente, utilizando el “botón de llamada al comandante” o un código verbal. Este último arreglo ha demostrado ser adecuado en condiciones normales de amenaza.

3.15.22 Si se proporciona equipo portátil de radiocomunicaciones entre el compartimiento de la tripulación de vuelo y las cabinas de pasajeros, es indispensable cerciorarse de que su uso no causa interferencias al equipo y servicios operacionales.

### **Protección del puesto de pilotaje**

3.15.23 La cabina del puesto de pilotaje es extremadamente vulnerable, no sólo a los disparos que ocurran en la misma sino también a disparos en las cabinas de pasajeros, rebotes, fragmentos de explosivos o restos de una explosión, pues cualquiera de estos casos podría llevar a una catástrofe.

3.15.24 Actualmente es posible proteger al compartimiento de la tripulación de vuelo contra la mayoría de los proyectiles de armas cortas, fragmentos y trozos desprendidos mediante el uso de tejidos protectores de poco peso que absorben los proyectiles disparados por una pistola, revólver o metralleta o los fragmentos de una granada de mano. En las aeronaves cuyo compartimiento para la tripulación esté construido encima de la cabina de pasajeros estos tejidos protectores deben extenderse por el piso para que el compartimiento esté plenamente protegido para impedir la acción de los rebotes, los tejidos protectores seleccionados deben tener un elevado nivel de absorción, para que los proyectiles den en ángulo. Esta recomendación está concebida para garantizar que la seguridad de vuelo no se pone en peligro por el disparo inadvertido o accidental de un arma de fuego o de un dispositivo explosivo que pueda causar la muerte o heridas graves a miembros de la tripulación de vuelo incapacitándoles para cumplir sus funciones.

3.15.25 Si se instalara tejido protector, la estructura debería ser capaz de resistir una descompresión explosiva en la cabina de pasajeros sin que se rompa la mampara de separación entre la cabina de pasajeros y el compartimiento de la tripulación de vuelo. En algunos casos, en función de la clase de tejido protector utilizado, pudiera ser necesario que en la estructura protectora se incluyeran ranuras o aberturas de descompresión.

3.15.26 La puerta entre el compartimiento de la tripulación de vuelo y las cabinas de pasajeros debería poder trabarse desde el interior del compartimiento durante el vuelo. Si la puerta tuviera un seguro de mando eléctrico, el diseño del dispositivo debería ser tal que en caso de que fallara la fuente de alimentación de electricidad podría funcionar manualmente o desconectarse automáticamente.

3.15.27 No se recomienda el uso de armas de fuego por la tripulación de vuelo. El intercambio de disparos en el área confinada del puesto de pilotaje probablemente produciría serios daños a los instrumentos o graves lesiones a los miembros de la tripulación. Un incidente de este tipo pondría en peligro la seguridad del vuelo.

3.15.28 En el Anexo 6 se establecen los requisitos mínimos en cuanto a los extintores de incendios que han de proporcionarse en el compartimiento de la tripulación de vuelo y en las cabinas de pasajeros y para la instrucción de los miembros de la tripulación de vuelo en el uso de tal equipo.

### **Efectos de los misiles tierra-a-aire**

3.15.29 Los ataques a aeronaves que realizan operaciones de transporte aéreo civil con misiles tierra-a-aire han sido raros pero no desconocidos. Puede consultarse ulterior orientación sobre este modo de ataque en el Apéndice 16.

### **Agentes de seguridad a bordo**

3.15.30 Cada Estado debe decidir si permitirá, cuándo y en qué circunstancias, que los agentes de seguridad porten armas durante el vuelo sobre su territorio. Probablemente se darán estas circunstancias si es necesario proteger vuelos para los que el Estado de matrícula ha solicitado medidas especiales de seguridad y también vuelos en los que viajen altos funcionarios de un Estado. La aprobación puede concederse a condición de que el Estado de matrícula notifique con antelación la llegada de los agentes de seguridad armados y de que se observen a la llegada todas las leyes, reglamentos y controles aplicables del Estado que permite el aterrizaje del avión en que viajan los agentes de seguridad.

3.15.31 La decisión acerca del empleo de agentes de seguridad a bordo incumbe al Estado y no al explotador de la aeronave. Por consiguiente, los agentes de seguridad deberían ser empleados del Estado, particularmente por el hecho de que sus funciones están relacionadas con acciones de la autoridad de policía en un entorno nacional e internacional.

3.15.32 El explotador puede solicitar al Estado que asigne agentes de seguridad a determinado vuelo cuando las circunstancias indiquen que es necesario garantizar la seguridad del vuelo hasta su punto de destino. En apoyo de esta solicitud deben presentarse a la autoridad de seguridad competente razones fundadas y suficientes.

3.15.33 En general, debe reconocerse que los agentes de seguridad a bordo, particularmente si están armados, representan un peligro para la seguridad de la aeronave debido al riesgo de que las armas de fuego se disparen durante el vuelo, ya sea accidentalmente ya sea durante un incidente. La aprobación por parte de los Estados del empleo de agentes de seguridad en vuelo solamente debe concederse después de que se hayan evaluado todos los factores, y normalmente se asignarían agentes de seguridad a los vuelos considerados como de elevado riesgo. En el Apéndice 17 figura nueva orientación sobre la función y las responsabilidades de los agentes de seguridad en vuelo.

### **Respuesta de la tripulación a un acto de interferencia ilícita**

3.15.34 El Anexo 6 exige que todo explotador establezca y mantenga un programa de instrucción que permita que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de actos de interferencia ilícita.

3.15.35 Después de evaluar la situación, el piloto al mando debería comunicar las circunstancias relativas a una amenaza a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo. Sin embargo, deberían evaluarse seriamente las consecuencias de cualquier medida adoptada por los servicios de tránsito aéreo, o por otras autoridades del Estado, si estas medidas se oponen a lo solicitado por el piloto al mando.

3.15.36 El Convenio de Tokio especifica las facultades del piloto al mando de la aeronave durante el vuelo y autoriza a que dicho oficial adopte determinadas medidas en caso de un acto de interferencia. Además, el piloto al mando tendrá autoridad sobre todos los miembros de la tripulación, comprendidos los agentes de seguridad. Si el piloto al mando no pudiera ejercer su autoridad, otro miembro calificado de la tripulación asumiría el mando, de conformidad con el orden jerárquico establecido en el manual del explotador. Todos los miembros de la tripulación dirigidos por el comandante le prestarán toda la ayuda posible.

3.15.37 Debe tenerse plenamente en cuenta la posibilidad de que la persona que comete un acto ilícito a bordo de una aeronave en vuelo pueda encontrarse en un estado mental inestable y su comportamiento sea extremadamente inseguro o esté muy nervioso. Por consiguiente, los miembros de la tripulación deben:

- a) abstenerse de toda conversación o acciones innecesarias que puedan irritar al individuo;
- b) poner la debida atención para asegurarse de que los pasajeros no se exciten ni se decidan a actuar, en un intento de dominar al individuo, recurriendo a medidas que puedan poner en peligro la seguridad del vuelo. Una medida práctica para restringir el movimiento de los pasajeros es dar la orden de que se abrochen los cinturones del asiento; y
- c) no servir bebidas alcohólicas.

3.15.38 Es de primordial importancia para la seguridad del vuelo la seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo. Una vez que se haya iniciado el apoderamiento ilícito, debe tratarse por todos los medios de disuadir al delincuente de entrar en dicho compartimiento.

3.15.39 En caso de apoderamiento ilícito, si el tiempo y las circunstancias lo permiten, el piloto al mando debería activar el código 7500 del transpondedor, si se dispone de dicho equipo, y proporcionar toda la información disponible a través de los canales de voz, si el delincuente lo permite o no está en el puesto de pilotaje.

3.15.40 Ulterior mención por comunicaciones orales de las dependencias ATS acerca de la situación debería basarse en el efecto que tales transmisiones tengan en una posible escalada o empeoramiento de la situación.

### **Procedimientos en caso de amenazas de bomba**

3.15.41 Los explotadores de aeronaves deberían preparar procedimientos para incluirlos en el programa de seguridad para casos de emergencia por amenaza de bombas y asegurarse de que se ajustan al programa de seguridad de aeropuerto para la protección de los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo. En estos procedimientos debería reconocerse la necesidad de “hacer frente” a tales amenazas. En el Apéndice 11 — Evaluación de amenazas de bombas, figuran textos de orientación sobre la elaboración de medidas para hacer frente adecuadamente a amenazas de bomba o de otros actos violentos.

### **Amenazas de bomba en tierra**

3.15.42 Cuando una amenaza, o aviso de bombas, esté asociada a una aeronave que está todavía en tierra, y una vez evaluado el aviso, los explotadores de la aeronave en consulta con las autoridades del aeropuerto deberían:

- hacer desembarcar a todos los pasajeros y tripulación con todo su equipaje de mano por escaleras o toboganes. Los toboganes de escape solamente deberían ser utilizados en emergencias graves;
- trasladar la aeronave a un lugar remoto tal como el puesto aislado de estacionamiento;
- aislar y volver a inspeccionar a todos los pasajeros y a su equipaje de mano y mantenerlos en una zona separada hasta que se hayan inspeccionado y registrado y declarados seguros los miembros de la tripulación, el equipaje de bodega, la carga y suministros;

- descargar todo el equipaje de bodega y exigir a los pasajeros que identifiquen su equipaje, el cual debería seguidamente ser inspeccionado o registrado antes de que vuelva a cargarse;
- descargar toda la carga que seguidamente debería ser inspeccionada o registrada antes de volver a cargarla;
- descargar y verificar la integridad de los suministros para aprovisionamiento;
- registrar la aeronave.

### **Amenazas de bomba en vuelo**

3.15.43 En el caso de una amenaza de bomba en vuelo incumbe al piloto al mando la responsabilidad de adoptar decisiones. Al hacer frente a una amenaza de bomba en una aeronave en vuelo puede ser necesario tomar todas o algunas de las medidas siguientes:

- a) evaluación de la amenaza;
- b) respuesta y decisión, es decir determinar si la reacción será manifiesta o secreta;
- c) procedimientos de búsqueda en vuelo;
- d) evaluación de los posibles efectos de mantener la presión de la cabina o de equilibrarla con la presión exterior;
- e) orden de la búsqueda (p. ej., las zonas destinadas al público en primer lugar);
- f) repartición de las actividades de búsqueda entre los miembros de la tripulación de vuelo;
- g) anuncio a los pasajeros por parte del piloto al mando, de la amenaza;
- h) disposiciones respecto a la participación de los pasajeros;
- i) procedimientos de emergencia una vez localizada la bombas o el artefacto explosivo sospechoso; y
- j) determinación de la ruta que seguirá el vuelo y de los procedimientos de aterrizaje y desembarque.

3.15.44 En el Apéndice 18 — Respuesta a amenazas de bomba contra aeronaves, figura más orientación sobre las medidas por adoptar en caso de amenaza de bomba en vuelo.

3.15.45 En muchos casos, el punto de destino de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita se encontrará en una región respecto a la cual la tripulación de vuelo no posee la documentación y manuales de vuelo necesarios. Por consiguiente, es de desear que se suministre a la tripulación de vuelo un juego de textos actualizados en forma resumida sobre navegación de emergencia para posibles lugares de desviación en los que haya de aterrizar, que no estén en la ruta regular. Este juego de textos técnicos y de navegación para casos de emergencia ayudará a la tripulación a aterrizar en condiciones de seguridad en un aeropuerto con el que no esté familiarizada pero que esté dentro del alcance de la aeronave.

### Procedimientos para registro de aeronaves en vuelo

3.15.46 El considerable número de aeronaves en servicio en todo el mundo no permite proporcionar, en este manual, procedimientos recomendados de búsqueda en aeronaves que sean adecuados en todos los casos. Los explotadores de aeronaves deberían preparar una lista de verificación del procedimiento de búsqueda de aeronaves para cada tipo de aeronave en servicio e incluir esta lista de verificación como parte de la carpeta de seguridad de la tripulación de vuelo. (Consúltese el Apéndice 19 — Lista de verificación para registro de seguridad de aeronaves, para obtener asistencia en este proceso). Debería establecerse y mantenerse un programa de instrucción para toda la tripulación del puesto de pilotaje y de cabina.

3.15.47 Para evitar una duplicación de esfuerzos, debería realizarse la búsqueda en una aeronave sistemáticamente por parte de personal que esté familiarizado con esa aeronave en particular, que esté provisto de una lista de verificación y al que se hayan asignado zonas específicas de la aeronave. Debe prestarse atención a esas zonas a las que los pasajeros han tenido acceso, tal como las cabinas principales, las zonas de cocina y los lavabos pero debería también incluirse el puesto de pilotaje.

3.15.48 En general, la búsqueda para localizar una bomba debería realizarse con grandes precauciones, utilizándose linternas eléctricas y espejos al buscar en zonas confinadas u oscuras. Entre las zonas que deben ser objeto de búsqueda deberían incluirse todas las puertas de acceso fácil o con cerraduras simples. Las zonas donde haya equipo deberían registrarse cuidadosamente, ya que existe la posibilidad de que se haya ocultado una bomba dentro, detrás o debajo del equipo. Pudiera no ser necesario realizar la búsqueda de algunas zonas si una puerta, compartimiento o elemento de equipo está debidamente sellado y asegurado, y no hay indicios de que haya sido forzado.

3.15.49 Es difícil presentar orientación para los equipos de búsqueda acerca de la apariencia de artefactos explosivos sospechosos puesto que pueden simularse de muchos modos. Los equipos de búsqueda deben recibir información respecto a la forma de buscar objetos no identificados o cualquier cosa que:

- no debería estar en ese lugar;
- no haya sido contabilizada;
- esté fuera de lugar.

3.15.50 Los encargados de la búsqueda deberían recibir información en el sentido de que no toquen objetos sospechosos sino que lo notifiquen al coordinador de la búsqueda, marquen el lugar con un objeto destacado (sin tocar el dispositivo) y se retiren de la zona inmediata en espera de nuevas instrucciones. Cuando se descubra un dispositivo sospechoso no debería descartarse la posibilidad de que existan dispositivos secundarios.

### Medidas para reducir a un mínimo los efectos de una explosión en vuelo

3.15.51 Los ensayos han demostrado que una explosión en vuelo no lleva necesariamente a que la aeronave se estrelle. El mayor peligro ocurre cuando la explosión se produce directamente junto a una parte estructural crítica de la célula o en la proximidades de los depósitos de combustible, tuberías de combustible, recorrido de los cables de los mandos, compartimientos y componentes hidráulicos y electrónicos

3.15.52 Sin embargo, aunque una explosión incontrolada en la cabina de pasajeros no destrozaría necesariamente una aeronave, si podría causar lesiones graves, particularmente a las personas que se encuentren muy cerca del punto de detonación.

3.15.53 Un artefacto explosivo sospechoso puede colocarse en “lugares de riesgo mínimo de bombas” recomendado para la aeronave afectada. Pueden consultarse en el Apéndice 11 los detalles de las medidas que habrían de adoptarse respecto a un artefacto explosivo sospechoso en una aeronave y ulterior información respecto a “lugares de riesgo mínimo de bombas”.

---