

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA (DINACIA)

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

RAU 17 AVSEC

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

(Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita)

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

PROCEDIMIENTO Y REGISTRO DE ENMIENDA Y REVISIONES

(a) El presente RAU podrá ser modificado a través de una Propuesta de Enmienda, que deberá ajustarse a lo previsto en el Procedimiento para la emisión y/o enmiendas de los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos., Resolución 475 del 2015 del 13 de noviembre de 2015

Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

Registro de revisiones

Guía de Revisiones al RAU 17				
No. Revisión	Pagina	Fecha de Aplicación	Fecha de Inserción	Insertado por:

ÍNDICE

RAU 17 AVSEC

REGLAMENTO PARA LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

	Página
PROCEDIMIENTO REGISTRO Y ENMIENDA.....	17-III
RAU 17 AVSEC REGISTRO DE ENMIENDAS Y REVISIONES.....	17-III
ÍNDICE RAU 17 AVSEC.....	17-IV
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS.....	17-VII
SUBPARTE A - DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS.....	17-A-1
17.1 Definiciones.....	17-A-1
17.3 Acrónimos.....	17-A-7
SUBPARTE B - OBJETIVOS Y GENERALIDADES.....	17-B-1
17.1 Objetivos.....	17-B-1
17.3 Generalidades.....	17-B-1

SUBPARTE C - COORDINACIONES Y COMUNICACIONES..... 17-C-1

17.1	Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC).....	17-C-1
17.3	Comité AVSEC de aeropuerto.....	17-C-2
17.5	Intercambio de información y relaciones con los medios de prensa.....	17-C-2
17.7	Comunicaciones con OACI.....	17-C-4

SUBPARTE D - ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES..... 17-D-1

17.1	Autoridad competente designada para la Seguridad de la Aviación Civil....	17-D-1
17.3	Administración de Aeropuertos.....	17-D-2
17.5	Explotadores de los Aeropuertos.....	17-D-4
17.7	Operadores Aeroportuarios	17-D-4
17.9	Explotadores Aéreos.....	17-D-4
17.11	Autoridad de Policía.....	17-D-5
17.13	Ministerio de Defensa.....	17-D-7
17.15	Ministerio del Interior.....	17-D-8
17.17	Otros Organismos.....	17-D-8
17.19	Financiamiento de la Seguridad	17-D-9

**SUBPARTE E - PROTECCIÓN DE AEROPUERTOS, AERONAVES,
INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA..... 17-E-1**

17.1	Generalidades.....	17-E-1
17.3	Designación de áreas de seguridad restringidas.....	17-E-1

17.5	Protección de la parte pública.....	17-E-2
17.7	Protección de las zonas de seguridad restringidas.....	17-E-3
17.9	Control de acceso, generalidades.....	17-E-4
17.11	Control de acceso de personas.....	17-E-5
17.13	Control de acceso de vehículos.....	17-E-7
17.15	Protección de las aeronaves.....	17-E-7
17.17	Instalaciones y servicios indispensables, para la navegación y de otro tipo	17-E-10
F	SUBPARTE F - MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD.....	17-F-1
17.1	Objetivos.....	17-F-1
17.3	Medidas relativas a los pasajeros y su equipaje de mano.....	17-F-1
17.5	Inspección de pasajeros y su equipaje de mano.....	17-F-3
17.7	Artículos prohibidos.....	17-F-3
17.9	Mezcla de pasajeros.....	17-F-4
17.11	Procedimientos de inspección para casos especiales.....	17-F-5
17.13	Inspección en privado	17-F-6
17.15	Transporte de armas a bordo de una aeronave.....	17-F-7
17.17	Personas que viajan bajo custodia.....	17-F-10
17.19	Medidas relativas al equipaje de bodega.....	17-F-12
17.21	Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos.....	17-F-14
17.23	Proveedores de catering a las aeronaves y el almacenaje.....	17-F-16
17.25	Transporte de valores por vía aérea.....	17-F-18

SUBPARTE G - EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.....	17-G-1
17.1 Generalidades.....	17-G-1
17.3 Arco detector de metales.....	17-G-1
17.5 Detectores de metales manuales.....	17-G-2
17.7 Equipos de Rayos X para inspección del equipaje.....	17-G-2
17.9 Equipos Detectores de Trazas (ETD) y/o Gases de Explosivos (EGD).....	17-G-3
17.11 Operación y mantenimiento del equipamiento de seguridad.....	17-G-3
17.13 Sistemas de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV).....	17-G-4
SUBPARTE H - PERSONAL SELECCIÓN E INSTRUCCIÓN.....	17-H-1
17.1 Objetivos.....	17-H-1
17.3 Generalidades.....	17-H-1
17.5 Criterio de selección.....	17-H-2
17.7 Instrucción y entrenamiento.....	17-H-2
SUBPARTE I - MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA.....	17-I-1
17.1 Generalidades.....	17-I-1
17.3 Responsabilidades.....	17-I-1
17.5 Prevención.....	17-I-2
17.7 Respuesta.....	17-I-3
17.9 Mando y control.....	17-I-6

17.11	Prestación de servicios de aeronavegación.....	17-I-7
17.13	Apoyo de Especialistas.....	17-I-8
17.15	Comunicaciones a la prensa.....	17-I-8
17.17	Reportes a la OACI y comunicaciones a los Estados.....	17-I-8

SUBPARTE J - EVALUACIÓN Y VERIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y LOS PLANES DE CONTINGENCIA..... 17-J-1

17.1	Evaluación y Verificación Programas de seguridad.....	17-J-1
17.3	Plan de contingencia.....	17-J-2

SUBPARTE K - CONTROL DE CALIDAD Y FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD..... 17-K-1

17.1	Programa Nacional de Control de Calidad.....	17-K-1
17.3	Actividades de Control de Calidad	17-K-2
17.5	Seguridad de las bases en otros Estados.....	17-K-4
17.7	Certificación para auditores/inspectores e instructores de seguridad de la aviación civil AVSEC.....	17-K-6
17.9	Financiamiento de la seguridad aeroportuaria AVSEC.....	17-K-6

APÉNDICES

17.1	A - Modelo del Programa de Seguridad de Aeropuerto.....	17-AP-A1
	B - Modelo del Programa de Seguridad del Explotador Aéreo y del	17-AP-B1

Explotador Aeroportuario.....	
C - Formulario Acto de Interferencia Ilícita.....	17-AP-C1
D - Formulario modelo para el Transporte de Armas de Fuego en una Aeronave.....	17-L-AP-D1
E - Formulario modelo para Amenaza de Bomba.....	17-AP-E1
F – Lista de Verificación PSA.....	17-AP-F1
G – Lista de Verificación PSEA.....	17-AP-G1
H – Lista de verificación de un Punto de Inspección.....	17-AP-H1
I – Lista de Verificación de Estudio de Seguridad.....	17-AP-I1
J - Formulario de encuesta de Medición de la Satisfacción en la Aplicación de los Controles de Seguridad.....	17-AP-J1
K - Modelo de tabla de control de la Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo (OJT).....	17-AP-K1
L - Matriz de Actividades de VIGILANCIA.....	17-AP-L1
M – Procedimiento para clasificar, proteger y divulgar información confidencial reservada.....	17-AP-M1
N- Procedimiento para compartir información de amenazas con otros Estados.....	17-AP-N1
O – Orientación relativa a procedimientos ante contingencias, para los servicios de tránsito aéreo.....	17-AP-O1

RAU 17 AVSEC

Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas del RAU 17			
Detalle	Paginas	Revisión	Fechas
SUBPARTE A Definiciones y Acrónimos.	17-A-1 a 17-A-5	ORIGINAL	2012
SUBPARTE B Objetivo y Generalidades.	17-B-1 a 17-B-1	ORIGINAL	2012
SUBPARTE C Coordinaciones y comunicaciones.	17-C-1 a 17-C-3	ORIGINAL	2012
SUBPARTE D Asignación de Responsabilidades	17-D-1 a 17-D-6	ORIGINAL	2012
SUBPARTE E Protección de Aeropuertos, Aeronaves, Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea.	17-E-1 a 17-E-5	ORIGINAL	2012
SUBPARTE F Medidas preventivas de	17-F-1 a 17-F-11	ORIGINAL	2012

Seguridad.			
SUBPARTE G	17-G-1 a 17-G-3	ORIGINAL	2012
Equipamiento de Seguridad			
SUBPARTE H	17-H-1 a 17-H-3	ORIGINAL	2012
Personal, Selección e Instrucción			
SUBPARTE I	17-I-1 a 17-I-6	ORIGINAL	2012
Métodos para hacer frente a Actos de Interferencia Ilícita.			
SUBPARTE J	17-J-1 a 17-J-2	ORIGINAL	2012
Evaluación y Verificación de los Programas de Seguridad y Planes de Contingencia.			
SUBPARTE K	17-K-1 a 17-K-3	ORIGINAL	2012
Control de Calidad y financiamiento de la Seguridad.			
APÉNDICE A	17-AP-A-1 a 17-AP-A-10	ORIGINAL	2012
Modelo del Programa de Seguridad de Aeropuerto.			
APÉNDICE B	17-AP-B-1 a 17-AP-B-5	ORIGINAL	2012
Modelo del Programa de Seguridad del Explotador Aéreo y del Explotador Aeroportuario.			

APÉNDICE C			
Formulario Acto de Interferencia Ilícita.	17-AP-C-1 a 17-AP-C-13	ORIGINAL	2012
APÉNDICE D			
Formulario modelo para el Transporte de Armas de Fuego en una Aeronave.	17-AP-D-1 a 17-AP-D-2	ORIGINAL	2012
APÉNDICE E			
Formulario modelo para Amenaza de Bomba.	17-AP-E-1 a 17-AP-E-2	ORIGINAL	2012
APÉNDICE F			
Lista de Verificación PSA	17-L-AP-F-1 a 17-L-AP-F-5	ORIGINAL	2012
APÉNDICE G			
Lista de Verificación PSEA	17-L-AP-G-1 a 17-L-AP-G-6	ORIGINAL	2012
APÉNDICE H			
Lista de Verificación Punto de Inspección	17-AP-H-1 a 17-AP-H-1	ORIGINAL	2012
APÉNDICE I			
Lista de Verificación Estudio de Seguridad	17-AP-I-1 a 17-AP-I-2	ORIGINAL	2012
APÉNDICE J			
Formulario de Encuesta de Medición de la Satisfacción en la aplicación de los Controles de Seguridad.	17-AP-J-1 a 17-AP-J-1	ORIGINAL	2012

APÉNDICE K			
Tabla de control de Instrucción en el Puesto de Trabajo (OJT).	17-AP-K-1 a 17-AP-K-1	ORIGINAL	2012
APÉNDICE L			
Matriz de Actividades de VIGILANCIA	17-AP-L-1 a 17-AP-L-2	ORIGINAL	2012
APÉNDICE M			
Procedimiento para clasificar, proteger y divulgar INFORMACIÓN CONFIDENCIAL RESERVADA	17-AP-M-1 a 17-AP-M-2	REVISIÓN	
APÉNDICE N			
PROCEDIMIENTO PARA COMPARTIR INFORMACIÓN DE AMENAZAS CON OTROS ESTADOS	17-AP-N-1 a 17-AP-N-2	REVISIÓN	

SUBPARTE A DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

17.1 Definiciones.

(a) Los términos y expresiones que se indican a continuación tendrán el significado siguiente:

Actos de Interferencia Ilícita: Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- Destrucción de una aeronave en servicio.
- 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 substancias) peligrosos con fines criminales.
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- Comunicación de información falsa que comprometa 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: Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aerolínea: Empresa de explotación o utilización comercial de aeronaves para el transporte de pasajeros y mercancías, denominada empresa de transporte aéreo comercial, con las habilitaciones correspondientes por el Estado y con un Programa de Seguridad para Operadores Aéreos aprobado por la DINACIA.

Aeropuerto: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinadas total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto internacional: Todo aeropuerto designado por el Estado, en cuyo territorio está situado, como puesto 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, procedimientos similares.

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

Área aeronáutica o parte aeronáutica: El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

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

Área exclusiva: Significa aquella porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo tiene un acuerdo escrito con el operador del aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado.

Área pública: El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene acceso el público no viajero.

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

Autoridad de seguridad 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.

Autoridad de Aviación Civil (AAC): DINACIA: Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Aviación corporativa: La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (La aviación corporativa es una sub-categoría dentro de la

aviación general).

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

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

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

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

Comité de Seguridad del Aeropuerto: Grupo de personas presididos por el Director del Aeropuerto, donde están representados los Organismos del Estado, los explotadores aéreos, y demás operadores del aeropuerto, para asesorar, recomendar, revisar y asegurar la coordinación de las medidas AVSEC, entre los responsables por la aplicación del programa de Seguridad del Aeropuerto (PSA).

Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil: Grupo de personas donde están representados, el Estado y las Compañías Aéreas para asesorar, recomendar, revisar y asegurar la coordinación de las medidas AVSEC,

entre los organismos y entidades responsables, de la aplicación de partes del presente

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

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

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

Equipaje de bodega. Equipaje para ser transportado en la bodega de una aeronave.

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

Equipaje de transferencia entre líneas aéreas. El equipaje de los pasajeros que debe hacer transbordo de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante su viaje.

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

la tripulación.

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

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

Equipaje no identificado. Equipaje que se encuentra en un aeropuerto, con o sin talón de identificación, y que ningún pasajero recoge en el aeropuerto o cuyo propietario no puede ser identificado.

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

Empresa de Seguridad: Empresa privada que provee servicios de seguridad a terceros, habilitada por la DINACIA para desarrollar sus actividades en el ámbito aeroportuario.

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

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

Escolta armada: Persona que acompaña durante el vuelo a un individuo que esta siendo transportado bajo coacción, por haber sido sometido a procesos judiciales o administrativos que requieren su traslado de una ciudad a otra, o de un Estado a otro.

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

Expedidor reconocido.

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

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

Explotador aéreo: El titular de un AOC emitido por la DINACIA, nacional o extranjero, que realiza operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros y sus equipajes, carga y correo, o exclusivamente carga, en operaciones domésticas o internacionales.

Explotador del aeródromo: Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo

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

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

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

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

Operador del aeropuerto: Persona física o jurídica, que presta regularmente servicios de apoyo a las operaciones de transporte aéreo comercial y aeroportuario.

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

Operación de transporte aéreo comercial:

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

Parte aeronáutica: El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las 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.

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

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

- Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;
- Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;

- Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;
- Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y
- Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

Poseedores de acuerdos de áreas de uso

exclusivo: Es toda persona física o jurídica que mediante un contrato, convenio o acuerdo con el operador del aeropuerto utiliza un área exclusiva dentro de la zona del aeropuerto y que está contemplado en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

Principios relativos a factores humanos:

Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento 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 y procedimiento adoptados para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil o Reglamento Nacional de Control de Calidad:

Documento escrito para satisfacer los requerimientos del ANEXO 17 "Seguridad", donde se describen las medidas adoptadas para determinar el cumplimiento del presente RAU y validar su eficacia.

Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil o Reglamento Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil: Programa desarrollado e implementado por la DINACIA de forma de que sea aplicable a todo el personal y entidades involucradas o con responsabilidades atribuidas para la implementación de cualquier aspecto del Programa Nacional de la Seguridad de la Aviación Civil.

Programa de Seguridad del Explotador (Aerolínea) (PSEA): Documento escrito donde se describen las medidas adoptadas para proteger a los pasajeros, aeronaves, tripulaciones, instalaciones y personal en tierra, contra actos de interferencia ilícita en cumplimiento de los requerimientos del ANEXO 17, del presente RAU y el Programa de Seguridad del Aeropuerto (PSA).

Programa de Seguridad del Aeropuerto (PSA): Documento escrito donde se describen las medidas adoptadas para proteger las personas, las aeronaves, tripulaciones, instalaciones y personal en tierra, contra actos de interferencia ilícita en cumplimiento de las normas y recomendaciones del ANEXO 17 "Seguridad" y del presente RAU

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC): Documento escrito donde se describen las medidas adoptadas para

proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita en la República Oriental del Uruguay en cumplimiento de las normas y recomendaciones del ANEXO 17 "Seguridad".

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

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

Seguridad aeroportuaria: Es la fuerza pública encargada de la conservación del orden público, la defensa de las personas, aeronaves e instalaciones en todo aeropuerto que presta servicio a la aviación civil internacional, y que cumple los requerimientos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

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

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

Verificación de seguridad de la aeronave: Inspección del interior de una aeronave a la que

los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

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

Zona estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.

17.3 Acrónimos.

CENACOT Centro Nacional de Coordinador Contra el Terrorismo.

COEPAN Compañía de Operaciones Especiales.

COE Centro de Operaciones de Emergencia.

FAU Fuerza Aérea Uruguaya.

DGIA Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

DINACIA Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

DINACIE Dirección Nacional de Inteligencia de Estado.

DIEE Dirección Inteligencia Estratégica de Estado.

DNII Dirección Nacional de Información e Inteligencia.

EDAT Equipo de Desactivación de Artefactos Terroristas.

IPB Identificación positiva del blanco.

OACI Organización de Aviación Civil Internacional.

PAN Policía Aérea Nacional.

PNCC Programa Nacional de Control de Calidad.

PNSAC Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

PNISAC Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil.

PSA Programa de Seguridad del Aeropuerto.

PSEA Programa de Seguridad de Explotador Aéreo.

PSOA Programa de Seguridad del Operador Aeroportuario.

RNISAC Reglamento Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil.

RNCC Reglamento Nacional de Control de Calidad.

RTCA Reglamento AVSEC para el Transporte de Carga por vía Aérea.

ZSR Zona de seguridad restringida.

ETD Detector de Trazas de Explosivos.

EGD Detector de Gases de Explosivos.

SUBPARTE B OBJETIVO Y GENERALIDADES

17.1 Objetivos

- (a) El presente RAU se aplicará conjuntamente con el PNSAC para proteger la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, aeronaves, instalaciones aeronáuticas y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda contra los actos de interferencia ilícita, proporcionando a través de regulaciones, prácticas y procedimientos, la regularidad y eficiencia de la aviación civil en la República Oriental del Uruguay.
- (b) Atribuir y definir las responsabilidades de las personas y entidades relacionadas o responsables de la aplicación de las medidas de seguridad descriptas en el PNSAC.
- (c) El presente RAU, se aplicará para satisfacer las Normas y métodos recomendados internacionales contenidas en el Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (“Convenio de Chicago”) así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil que contienen los Anexos 2, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 18.

17.3 Generalidades

- (a) La DINACIA elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.
- (b) Estas normas, métodos y procedimientos deben proteger la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita; y permitir dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

Este documento contiene los procedimientos para el desarrollo y aplicación conjunta de reglas de aviación civil y sus documentos asociados.

- (c) La DINACIA se asegurará que las medidas concebidas contra actos de interferencia ilícita, se apliquen en la medida de lo posible a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por la DINACIE, en coordinación con el Coordinador de Inteligencia de Estado, y el A-2 de la Fuerza Aérea.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

SUBPARTE C COORDINACIONES Y COMUNICACIONES

17.1 Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC).

(a) El Comité Nacional AVSEC tendrá por cometidos:

(1) Asesorar a la DINACIA respecto a las medidas AVSEC necesarias para hacer frente a las amenazas a la aviación civil, sus instalaciones y servicios.

(2) Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificarlas, en función de nueva información sobre las amenazas, la evolución tecnológica, las técnicas AVSEC y otros factores.

(3) Asegurar la coordinación de las medidas AVSEC entre organismos y entidades responsables de la aplicación de partes del programa nacional, con sujeción a la forma y extensión de las amenazas.

(4) Fomentar la consideración de los aspectos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos o la ampliación de las instalaciones existentes.

(5) Recomendar a la DINACIA, la aprobación de nuevas normas y coordinar la aplicación de cambios en los criterios nacionales en materia AVSEC.

(6) Examinar las recomendaciones formuladas por los comités AVSEC de los aeropuertos.

(7) Aprobar su propio Reglamento de funcionamiento.

(8) El presidente convocará las reuniones cuando sea necesario, pero se reunirán por lo menos dos veces al año. Se conservarán actas de las reuniones, y una vez aprobadas por los miembros se transmitirán a las autoridades interesadas.

(b) El Comité Nacional AVSEC estará integrado en calidad de miembros permanentes, por:

(1) EL DINACIA (Director de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) quien lo presidirá.

(2) MDN (Ministerio de Defensa Nacional).

(3) El Coordinador Nacional de Inteligencia o un representante.

(4) Un representante del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

(5) Un representante de la DINACIE.

(6) El SINAIE (Sistema Nacional de Emergencia).

(7) Presidente del Comité Nacional de Facilitación.

(8) El Director de Aeropuertos de la DGIA.

(9) Un representante del Ministerio del Interior.

(10) Un representante de la Junta Nacional de Aeronáutica Civil.

(11) Representante de las Compañías Aéreas.

(12) El Director AVSEC Nacional, quién cumplirá las funciones de secretario del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

- (c) Este Comité Nacional podrá integrar a las reuniones otras personas o funcionarios de otros Organismos, a fin de asegurarse que durante las deliberaciones se dispone de expertos con experiencia técnica apropiada.
- (d) Este Comité Nacional podrá integrar a las reuniones un representante de las empresas Concesionarias de Aeropuertos, para prestar su asesoramiento en los casos particulares que se lo solicite.
- (e) Asimismo, estará integrado por un representante de la Dirección Nacional de Aduanas y uno del MGAP en calidad de miembros eventuales, los que serán convocados en oportunidad de tratarse temas vinculados a su competencia.

17.3 Comité AVSEC de aeropuerto

- (a) En cada aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional en Uruguay, funcionará un comité AVSEC del aeropuerto. El objetivo principal del mismo será proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de la aplicación de las medidas y procedimientos de Seguridad en el aeropuerto.
- (b) Las atribuciones del Comité, sin que sean taxativas serán:
 - (1) Coordinar la implementación del PNSAC y del presente RAU en el aeropuerto.
 - (2) Supervisar y vigilar el cumplimiento del PSA incluidas las medidas especiales introducidas por la Dirección del aeropuerto, los explotadores aéreos, y los operadores aeroportuarios.

(3) Utilizar como guía el PNSAC y el presente RAU.

(4) Confeccionar y mantener una lista de los puntos vulnerables, de las instalaciones y servicios esenciales, y revisar periódicamente su seguridad.

(5) Organizar evaluaciones e inspecciones de seguridad a intervalos regulares.

(6) Informar a la DINACIA acerca del estado de las medidas y procedimientos de seguridad en vigor en el aeropuerto y señalar todo problema relacionado con la protección del aeropuerto y sus servicios que no pueda resolverse a nivel local.

- (c) El comité será presidido por el Director del aeropuerto o su representante y, se reunirá al menos tres veces en el año, se labrarán actas de las sesiones elevándose una copia de las mismas a la Dirección AVSEC.
- (d) En el PSA se incluirá información sobre la composición del comité, sus atribuciones y los detalles de su funcionamiento, el número de reuniones por año, la redacción y distribución de las actas, etc.

17.5 Intercambio de información y relaciones con los medios de prensa.

- (a) La misma será reglamentada por la Autoridad de Seguridad competente, a nivel nacional y local, en cuanto a los voceros, los canales y la forma de relacionamiento con los medios de comunicación. El documento será un apéndice del programa respectivo.

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

(b) La Dirección de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea será el medio oficial, para manejar y brindar información a la prensa en todos los asuntos relacionados con un acto de interferencia ilícita.

(c) Intercambio de información y cooperación con otros Estados:

(1) A petición, la DINACIA pondrá a disposición de otros Estados, una versión escrita del presente RAU y del PNSAC, y cooperará dentro de lo posible con otros Estados, a fin de adaptarla para lograr que los métodos y procedimientos sean compatibles entre los Estados para fortalecer la seguridad de la aviación internacional en general.

(2) Medidas especiales de seguridad, las solicitudes de otros Estados en cuanto a medidas de seguridad especiales respecto a uno o varios vuelos determinados, por parte de los explotadores de dicho Estado, se satisface en la medida de lo posible de acuerdo con el Plan de Contingencias (Local). Estas solicitudes se presentarán a la DINACIA.

(3) La DINACIA dispondrá satisfacer, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. La DINACIA podrá proponer al Estado solicitante medidas alternativas, las cuales serán consideradas por el Estado que formulo el pedido de que sean equivalentes a las solicitadas.

(4) Información de amenazas, cuando en

el transcurso de recolectar y/o evaluar amenazas contra la aviación civil, se tome conocimiento de una amenaza creíble dirigida contra la aviación civil de otro Estado, la DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC notificará a las autoridades competentes de ese otro Estado en cuanto le sea posible, o en casos urgentes las propias autoridades aeroportuarias, por el medio más idóneo que asegure la eficacia de la comunicación.

(5) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita, la DINACIA proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.

(6) La DINACIA intercambiara con otros Estados contratantes la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y, al mismo tiempo, deberá proporcionar esa información a la OACI.

(d) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC Nacional cuando sea necesario, cooperará con otros Estados en la preparación e intercambio de información relativa a los programas seguridad de la aviación civil, programa de instrucción, programa de control de calidad y de seguridad de la carga aérea.

(e) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC protegerá y tratara como confidencial toda la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados, a

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

fin de asegurarse la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.

- (f) La DINACIA podrá compartir, en la medida que resulte apropiado, los pedidos de otros Estados sobre los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas. En caso de así hacerlo lo deberá notificar a la OACI.
- (g) La DINACIA en todos sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo incluirá la cláusula de seguridad en sus acuerdos de transporte aéreo como recomienda el Anexo 17 de O.A.C.I.

17.7 Comunicaciones con OACI.

- (a) Uruguay comunicará a la O.A.C.I. la Autoridad de seguridad competente designada para la seguridad de la aviación civil.
- (b) La DINACIA a través de la Dirección

AVSEC, notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) cualquier diferencia que pudiere identificar en la aplicación del PNSAC y del presente RAU y métodos nacionales, con las normas internacionales contenidas en el ANEXO 17 de acuerdo a lo previsto en el Procedimiento para la emisión y/o enmiendas de los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos., Resolución 475 del 2015 del 13 de noviembre de 2015

- (c) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC, notificará a la OACI los casos en que haya compartido información de conformidad con SUBPARTE C 17.5.

(d) La DINACIA le proporcionará a la OACI reportes escritos sobre actos de interferencia ilícita en contra de la aviación civil, de acuerdo con lo previsto en el presente RAU y el PNSAC

SUBPARTE D ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

17.1 Autoridad competente designada para la Seguridad de la Aviación Civil.

(a) La Autoridad de Seguridad Competente en materia de seguridad de la aviación civil en la República Oriental del Uruguay es la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA).

(b) La Dependencia de Seguridad encargada de las actividades en nombre de la Autoridad de seguridad competente es la Dirección AVSEC.

(c) Las responsabilidades de la Dirección AVSEC en cuestiones de la seguridad de la aviación civil, sin que sea una enumeración taxativa, incluyen:

(1) Desarrollar, implementar y mantener el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la República Oriental del Uruguay.

(2) Definir y asignar las tareas para la implementación de todos los aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

(3) Definir y asignar tareas y coordinar las actividades entre los departamentos, las agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos

del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

(4) Establecer el nivel de Alerta para la aviación civil en todo el territorio nacional y aplicar procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil, basándose en la evaluación de la amenaza a la de seguridad de la aviación, proporcionada por los Servicios de Inteligencia a través La Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado.

(5) Poner a disposición de los explotadores de aeropuertos y aeronaves y proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en su territorio y de otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

(6) Revisar y mantener la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, incluyendo la evaluación de los controles y procedimientos de seguridad luego de un acto de interferencia ilícita, y oportunamente adoptar las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos.

(7) Examinar y aprobar los Programas de Seguridad de los Aeropuertos y los Programas de Seguridad de los Explotadores, así como también decidir en la solicitud de

modificaciones de los mismos por parte de los explotadores.

(8) Asegurar que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, incluyendo oficinas, equipos de telecomunicaciones, equipos de seguridad apropiados y lugares de entrenamiento.

(9) Desarrollar y revisar, según sea necesario, las políticas nacionales relativas a la seguridad de la aviación civil.

(10) Asegurar que los requerimientos necesarios para la implementación óptima de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional, referidos a la arquitectura e infraestructura, estén integrados en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y/o alteraciones de las instalaciones existentes de los aeropuertos internacionales en la República Oriental del Uruguay.

(11) Realizar el estudio y las recomendaciones que pudieren surgir del mismo sobre las medidas de seguridad de la aviación civil internacional, referidos a la arquitectura e infraestructura y su integración, en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y/o alteraciones de las instalaciones existentes de los aeropuertos y recomendar su aprobación.

(12) Asegurar la preparación y ejecución de un programa nacional de instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación

de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Este programa de instrucción será diseñado para garantizar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el presente RAU.

(13) Asegurar la creación e implantación de un sistema de certificación de instructores y programas de instrucción en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y el presente RAU.

(14) Desarrollar e implementar un Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

17.3 Administración de Aeropuertos.

- (a) El DINACIA a través de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (D.G.I.A.), es responsable de la administración y operación de la infraestructura aeronáutica del País.
- (b) El Director General de Infraestructura Aeronáutica, deberá asegurarse que los requerimientos necesarios para la implementación óptima de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional, referidos a la arquitectura e infraestructura integrados en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y/o alteraciones de las instalaciones existentes de los aeropuertos internacionales en la República Oriental Uruguay cuenta con la aprobación de la Dirección AVSEC.
- (c) La administración de cada aeropuerto es responsable de establecer y aplicar las

medidas de seguridad para impedir actos de Interferencia ilícita.

(d) Para ello designará bajo su jurisdicción, los responsables de elaborar los programas de seguridad aeroportuarios, que serán elevados a la Autoridad de seguridad competente para su aprobación, debiéndose utilizar para su elaboración el modelo presentado en el "Apéndice A" del presente RAU.

(e) La información contenida en los PSA será clasificada como "RESERVADA"

(f) Las personas autorizadas a tener un ejemplar o partes del PSA, se encuentran comprendidas en las excepciones señaladas en la Ley 18.381 Art. 31 en lo referente a la distribución de los ejemplares o la divulgación del contenido de los mismos.

(g) Cada aeropuerto debe tener un Director de Aeropuerto designado por la DINACIA, quien reporta directamente a la Dirección de aeropuertos.

(h) El Director del Aeropuerto es el representante de la DINACIA en el aeropuerto.

(i) Cada aeropuerto establecerá, aplicará y mantendrá actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria, apropiado que satisfaga los requisitos del Anexo 17, el PNSAC y del presente RAU.

(j) El PSA deberá ser revisado bianualmente o inmediatamente después de la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, las

enmiendas que puedan surgir como resultado de la revisión serán elevadas al DINACIA para su aprobación.

(k) El Director del Aeropuerto deberá proporcionar según corresponda una copia del PSA a los explotadores aéreos que proporcionen servicios desde el aeropuerto, y las partes del PSA que se relacionen con las actividades que desarrollan, a los operadores aeroportuarios.

(l) Cada aeropuerto debe tener un Oficial AVSEC designado por la DINACIA dependiente del Director del Aeropuerto a quien le informará, trabajará bajo su dirección y será responsable por:

(1) Desarrollar, implementar y mantener el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

(2) Coordinar la aplicación de controles de seguridad.

(3) Coordinar las actividades del Comité AVSEC del Aeropuerto.

(4) Funcionar como el oficial responsable de coordinar las actividades de seguridad en el aeropuerto.

(5) Asegurar que los requisitos de diseño de los aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del PNSAC, se integren en el diseño y en la construcción de las nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.

(6) En caso de vacancia temporal del puesto del Oficial AVSEC de DINACIA, los deberes del Oficial AVSEC serán realizados por el Director del Aeropuerto.

(7) En ausencia del Director del aeropuerto el Oficial AVSEC asumirá los deberes del Director, en todos los asuntos relacionados con la seguridad del aeropuerto.

17.5 Explotadores de los Aeropuertos.

(a) Los explotadores de aeropuertos concesionados son responsable del manejo, administración y explotación del Aeropuerto. Deberán garantizar la seguridad de las operaciones dentro de las competencias del Régimen de Gestión Integral.

(b) Deberán controlar el área pública y restringida dentro del área de ejecución del Régimen de Gestión Integral sin perjuicio de las competencias que por su naturaleza jurídica deban ser cumplidas por el Estado.

(c) Deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad aprobado por la DINACIA.

(d) Deberán, identificar sus sistemas de tecnologías de la información y la comunicación y los datos críticos conexos utilizados para la aviación civil y, de conformidad con una evaluación de riesgos, elaborar y aplicar, según convenga, medidas para protegerlos de interferencias ilícitas.

(e) Deberán notificar cualquier incidente relacionado con la ciberseguridad de sus sistemas de información

17.7 Operadores Aeroportuarios.

(a) Los Operadores Aeroportuarios deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad aprobado por la DINACIA, de acuerdo a los requerimientos del PSA, el PNSAC y del presente RAU.

(b) Cada operador aeroportuario, cuya concesión o instalaciones formen parte de la línea entre la parte pública y la aeronáutica, o a través de las cuales pueda accederse a la parte aeronáutica desde la pública, será responsable del control de acceso por sus instalaciones, en cumplimiento de las normas y requisitos del PSA.

(c) Cada uno de estos puntos de acceso debe ser identificado en el Plano de las instalaciones de la empresa el cual deberá ser incorporado como Apéndice al Programa de Seguridad del Operador Aeroportuario (PSOA).

17.9 Explotadores Aéreos.

(a) Todos los Explotadores Aéreos que provean servicios desde la República Oriental del Uruguay deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de Explotador Aéreo PSEA.

(b) Todo PSEA deberá cumplir con los requerimientos del presente RAU, estar en concordancia con el PSA del aeropuerto, y ser presentado por escrito para su aprobación por parte de la DINACIA.

(c) Cada explotador aéreo, nacional o extranjero, deberá tener presente para la elaboración de

su Programa de Seguridad, el modelo que se encuentra en el Apéndice B del presente documento o el modelo de la OACI, el cual será proporcionado por la Dirección AVSEC de la DINACIA en caso de solicitarlo.

(d) Cada explotador aéreo deberá designar un funcionario responsable de las actividades AVSEC de la aerolínea.

(e) Cada explotador aéreo deberá desarrollar planes de contingencia que incluyan:

(1) medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronave, sabotaje y amenaza de bomba;

(2) procedimientos en vuelo cuando se encuentre o se suponga que haya a bordo de una aeronave un objeto sospechoso;

(3) evacuación y registro de la aeronave en tierra;

(4) medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse durante períodos de intensificación de la amenaza y/o de vuelos y rutas que presenten riesgos.

(f) El programa básico podrá ser modificado para acomodarse a los requisitos operacionales del explotador aéreo, si las medidas alternativas propuestas por el explotador aéreo igualan o mejoran los requisitos del programa normalizado antes mencionado. Todos los requisitos alternativos deben ser requeridos por el explotador aéreo por escrito y aprobados por la Dirección AVSEC de la DINACIA antes de ser instituidos.

(g) Toda entidad que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación corporativa, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5700 kg. deberá establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

(h) Todo explotador aéreo deberá, identificar sus sistemas de tecnologías de la información y la comunicación y los datos críticos conexos utilizados para la aviación civil y, de conformidad con una evaluación de riesgos, elaborar y aplicar, según convenga, medidas para protegerlos de interferencias ilícitas.

(i) Deberán notificar cualquier incidente relacionado con la ciberseguridad de sus sistemas de información.

17.11 Autoridad de Policía

(a) La Fuerza Aérea Uruguaya, a través de la Policía Aérea Nacional, es la autoridad de aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad dentro de la infraestructura aeronáutica nacional, tendientes a mantener la eficacia del PNSAC y del presente RAU.

(b) La PAN será competente para conocer y actuar, en las denominadas “zonas de seguridad restringida”, “zona estéril”, “parte pública” y “zona sin restricciones” delimitadas en el PNSAC y en la Sub Parte A (Definiciones) del presente RAU.

(c) Sin que la enumeración que sigue sea taxativa las responsabilidades y competencias de la PAN incluyen:

(1) Prevenir, contrarrestar e investigar los delitos e infracciones a la normativa en materia AVSEC.

(2) Realizar el control de los pasajeros su equipaje de mano y facturado según los lineamientos de PNSAC y del presente RAU, mediante el uso de tecnologías o a través de medios manuales, pudiendo retener las armas de fuego, explosivos u otras armas así como los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud. También está facultada para someter a averiguaciones a los portadores de las mismas.

(3) Controlar que no se produzca la mezcla de pasajeros inspeccionados y no inspeccionados.

(4) Negar el embarque a todo pasajero que no quiera someterse a inspección de acuerdo a lo establecido en el PNSAC, en el presente RAU, y en el PSA correspondiente.

(5) Tener participación preceptiva toda vez que se pretenda transportar armas de fuego.

(6) Efectuar las inspecciones para habilitar las áreas estériles.

(7) Desarrollar el control de las tripulaciones, personal del aeropuerto y otras personas que no son pasajeros y que tengan acceso a una zona de seguridad restringida o estéril.

(8) Negar el acceso a las zonas restringidas, a toda persona que se niegue a someterse a las inspecciones establecidas en el presente RAU y en el PSA correspondiente.

(9) Disponer las medidas y coordinaciones necesarias para el transporte de personas bajo custodia o bajo control administrativo.

(10) Participar en los planes de contingencia colaborando con la Autoridad dentro de sus competencias.

(11) Poder hacer uso de la fuerza ante incidentes graves en el desempeño de sus competencias.

(12) Llevar a cabo el control de acceso de vehículos a las zonas de seguridad restringidas, pudiendo negar el acceso a todo vehículo que no sea sometido a los controles de seguridad establecidos por la autoridad.

(13) A Través de la Compañía de Operaciones Especiales (COEPAN), proveer el apoyo armado inicial en los aeropuertos del Uruguay, en los casos en los que por el nivel de amenaza sea necesario o que ocurra un acto de interferencia ilícita

(d) Cuando en la "Parte Pública" y en la "Zona sin restricciones" se cometa una infracción o delito no vinculado con la seguridad aeroportuaria, de infraestructura y aeronaves, la PAN, de oficio o a solicitud de la Policía Nacional, se limitará a proceder a la aprehensión del presunto responsable, entregándolo de inmediato y sin mas trámite a la Policía Nacional del Ministerio del Interior,

quién será competente para llevar a cabo el procedimiento de investigación pertinente.

- (e) En las zonas de la playa de estacionamiento de los aeropuertos, la competencia policial estará a cargo de la Policía Nacional dependiente del Ministerio del Interior.
- (f) En casos de detención de infractores en ZSR o Zona Estéril, por delitos comunes ajenos a la seguridad aeroportuaria, la Policía Aérea Nacional procederá a la aprehensión y entrega inmediata a la Policía Nacional, siendo competencia exclusiva de esta última dar cuenta a la justicia.

17.13 Ministerio de Defensa Nacional.

- (a) Es competencia exclusiva del Ministerio de Defensa Nacional a través de la Policía Aérea, la vigilancia y seguridad de la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional, la infraestructura aeronáutica, así como las aeronaves estacionadas en los aeropuertos de la República.
- (b) Las responsabilidades específicas de las Fuerzas Armadas en materia de seguridad en la aviación civil son:
 - (1) La Fuerza Aérea, es responsable de la protección de toda la infraestructura aeronáutica contra todo acto de interferencia ilícita, con el apoyo de otros Organismos especializados.
 - (2) El Ejército Nacional, la Armada Nacional y otros Organismos dependientes participarán en apoyo a solicitud de la Fuerza Aérea Uruguaya

(3) Estos Organismos y Servicios estarán representados en el Comité Nacional AVSEC, o en los comités AVSEC de aeropuerto cuando corresponda.

- (c) A través de La Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado es responsable de realizar evaluaciones de amenaza para la aviación civil en el Uruguay. Sus responsabilidades incluyen pero no se limitan a las siguientes:

(1) Monitorear y revisar continuamente las amenazas para la aviación civil dentro de los límites del Uruguay

(2) Proveer a la DINACIA a través de La Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado., las evaluaciones de amenaza para la determinación por parte de la Dirección AVSEC, el incremento o revisión de las medidas de seguridad contenidas en el presente RAU, y poder determinar la prioridad en la frecuencia de su revisión.

- (d) El Batallón de Infantería Nº 14 del Ejército Nacional, será la unidad responsable de proveer la respuesta armada que sea necesaria ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita en los aeropuertos de la República.
- (e) Los aspectos que regulen la capacidad de respuesta y los requerimientos de apoyo serán incluidos en el Plan de Contingencia Nacional.
- (f) El Equipo de Desactivación de Artefactos Terroristas (EDAT) del Ejército Nacional, es la entidad responsable ante situaciones

originadas en cualquier punto del país en todo lo relacionado a la desactivación, neutralización o recuperación de un artefacto explosivo, o un objeto sospechoso de contener material explosivo, con o sin previa amenaza.

(g) Aspectos que regulen la capacidad de respuesta y los requerimientos de apoyo serán incluidos en los PSA y Planes de Contingencia.

(h) En los casos en los que ocurra un acto de interferencia ilícita dentro del Uruguay, el mando de las operaciones de respuesta será responsabilidad de la Fuerza Aérea Uruguaya en coordinación con la autoridad del aeropuerto.

17.15 Ministerio del Interior.

(a) Las responsabilidades específicas de la Policía del Ministerio del Interior, en materia de seguridad de la aviación civil, sin que sean taxativas, son las siguientes:

(1) prevención y descubrimiento de delitos en las instalaciones públicas de la aviación civil.

(2) Vigilancia en las áreas públicas de las terminales de los aeropuertos.

(3) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, a fin de descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil, transportar estupefacientes o estar requeridos por delitos comunes, así como evitar desórdenes civiles.

(4) Participar en los Planes de contingencia con las autoridades aeronáuticas, dentro de sus competencias

(5) Provisión de respuesta armada rápida a solicitud ante incidentes graves en los diferentes aeropuertos o zonas aeronáuticas restringidas.

(6) Instruir al personal de policía competente en métodos y procedimientos de seguridad de la aviación pertinentes a sus operaciones.

(7) Informar y colaborar a través de sus Servicios de inteligencia sobre eventos que puedan significar amenazas a la aviación civil.

(8) Participar de los Comités AVSEC aeroportuarios.

17.17 Otros Organismos

(a) Para cumplir su misión la Autoridad de seguridad competente podrá establecer o propiciar acuerdos de diferente alcance con:

(1) Ministerio del Interior, y a través de éste con todas las Dependencias del mismo que, por su área de influencia o especialidad puedan estar relacionadas con esta temática.

(2) Ministerio de Salud Pública.

(3) Hospitales Públicos.

(4) Sanidad aérea.

(5) Universidad de la República.

(6) Hospital de Clínicas.

(7) Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Dirección Nacional de Aduanas, Comité Nacional de Emergencia, etc.

(b) Estos acuerdos serán apéndices de los programas de seguridad del nivel correspondiente a su alcance.

17.19 Financiamiento de la Seguridad

(a) La DINACIA asegurará el financiamiento de las necesidades de seguridad.

(b) La Dirección AVSEC, en caso de ser necesario, podrá solicitar partidas especiales para dar cumplimiento al Plan de Medidas Correctivas de la Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI. Para atender dichas necesidades, la DINACIA utilizará la disponibilidad financiera de sus recursos.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

**SUBPARTE E PROTECCIÓN DE
AEROPUERTOS, AERONAVES,
INSTALACIONES Y SERVICIOS DE
NAVEGACIÓN AÉREA**

17.1 Generalidades.

(a) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC se asegurará que en los aeropuertos Internacionales del país con vuelos de aviación comercial internacional, se utilicen equipos de seguridad, en la medida en que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.

(b) La Autoridad de seguridad competente, establecerá conjuntamente con La Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado. los Organismos nacionales de Información e Inteligencia establecidos en el presente RAU, un mecanismo eficaz para la evaluación constante del grado de amenaza a la aviación civil.

(c) Los niveles de alerta se clasificarán de 1 a 4 en cuanto a la intensidad de las medidas de Seguridad a adoptar en la Aviación Civil. Las medidas que se involucren deben figurar en el Plan de Contingencias correspondiente, la DINACIA, conjuntamente con La Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado determinará el nivel de alerta Nacional.

(d) Los mismos podrán ser declarados a nivel nacional o local y para una, varias o todas las categorías que se indican a continuación:

- (1) Terminales de pasajeros.
- (2) Accesos a la parte aeronáutica.
- (3) Servicios de seguridad.
- (4) Explotadores de aeronaves.
- (5) Pasajeros.
- (6) Equipaje de mano y facturado.
- (7) Carga.
- (8) Correo.
- (9) Servicios.

17.3 Designación de áreas de seguridad restringidas.

(a) La DINACIA con las administraciones de cada aeropuerto u otros operadores tendrán la responsabilidad de identificar las zonas en que se lleve a cabo operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación civil y designar las mismas como zonas de seguridad restringidas.

(b) El Director de cada aeropuerto hará preparar y certificará los planos que definan la superficie y los límites de las zonas de seguridad restringidas de la parte aeronáutica y de las de la parte pública. Cuando hayan cambios, se prepararán los planos sustitutivos o modificados.

(c) El Director del Aeropuerto dispondrá las medidas de seguridad necesarias, para asegurar que el acceso a las zonas restringidas de la parte aeronáutica, esté

controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.

(d) El Director del Aeropuerto dispondrá las medidas y controles de seguridad necesarios, para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo.

(e) El acceso a las zonas de seguridad restringida será controlado de acuerdo con los procedimientos establecidos en el PNSAC, en el presente RAU, y en los respectivos PSA, donde estarán descriptas, en cumplimiento de:

(1) El Código de faltas y sanciones para los aeropuertos de la República Oriental del Uruguay (Decreto 363/994) de fecha 16 de agosto de 1994.

(2) Los reglamentos locales de acceso para personas y vehículos, que figurarán como apéndices en los programas respectivos.

(f) Toda área ubicada fuera de las zonas de seguridad restringida aledañas a los aeropuertos y que sirven como ayudas para navegación aérea serán designadas como zonas de seguridad restringidas. Las zonas restringidas situadas fuera de los límites de los aeropuertos son las siguientes:

(1) Emplazamientos de radar.

(2) Emplazamiento de ayudas para la navegación, (ILS, VOR, NDE, etc.). antenas de VHF tierra/aire, u otras.

(3) Otras instalaciones o perímetros que la

autoridad aeronáutica establezca.

(g) El Oficial AVSEC, preparará los planos delineando las áreas y aledaños de las zonas de seguridad restringidas de la parte aeronáutica y las de la pública, las cuales serán incluidas en el PSA.

17.5 Protección de la parte pública.

(a) Las zonas de seguridad restringidas deberán protegerse por medio de una combinación de medidas físicas y de controles de personal, para impedir el acceso no autorizado a las mismas.

(b) La parte pública de los aeropuertos deberán ser controladas mediante una combinación de medidas de seguridad incluida la supervisión por parte de personal de seguridad.

(c) Entre otras zonas públicas que debería supervisarse figuran zonas de estacionamiento público, vías de acceso público al edificio terminal, instalaciones para vehículos de alquiler, zonas para taxis y transporte terrestre. La información específica sobre las medidas y procedimientos, así como las responsabilidades respecto de su aplicación deberán estar descriptas PSA

(d) Las zonas accesibles al público no deberán permitir que se observen los puntos de inspección y registro de pasajeros y personal, ni los puestos de embarque y desembarque de las aeronaves.

(e) De conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo, se establecerán medidas sobre el terreno o procedimientos

operacionales apropiados a fin de mitigar posibles ataques contra aeronaves utilizando MANPADS u otro tipo de armas que representen una amenaza similar para las mismas en aeropuertos o en sus cercanías

- (f) Sera responsabilidad del Director de aeropuerto determinar y coordinar la aplicación de medidas sobre el terreno o procedimientos operacionales apropiados a fin de mitigar posibles ataques contra aeronaves utilizando MANPADS u otro tipo de armas que representen una amenaza similar para las mismas en el aeropuertos o en sus cercanías

17.7 Protección de las zonas de seguridad restringidas.

- (a) Las zonas de seguridad restringidas deberán protegerse por medio de una combinación de medidas físicas y de controles de personal, para impedir el acceso no autorizado a las mismas.
- (b) Cada zona de seguridad restringida estará separada de la parte pública por una barrera física apropiada que será inspeccionada a intervalos regulares. Los detalles de éstas barreras serán especificados en los PSA de cada aeropuerto.
- (c) La altura de las barreras no podrá ser menor a los 2,45 m. en los aeropuertos Internacionales del país con vuelos de aviación comercial internacional, y deberá estar instalada de modo que impida que alguien pueda levantarla de la base y arrastrarse por abajo o abrirse paso cavando.

- (d) En los demás aeropuertos del país, la altura de las barreras será establecida de acuerdo con los resultados del estudio de evaluación de riesgo de los mismos, no obstante su altura debe ser de 1.40 m o superior.

- (e) El vallado deberá contar con un camino para vehículos de patrulla a fin de permitir el paso de patrullas motorizadas y estar libre de obstáculos a no menos de tres metros de ambos lados y a lo largo de todo el perímetro.

- (f) Los puntos de control de acceso a plataforma, áreas adyacentes a las terminales deberán estar iluminados con luces de seguridad suficiente como para detectar e identificar el acceso no autorizado.

- (g) A lo largo del perímetro y en los puntos de acceso, deberán colocarse letreros para informar al público en general sobre los requerimientos del presente RAU y del PNSAC, y las sanciones previstas para quienes accedan sin autorización a las zonas restringidas. Las señales y los carteles estarán dispuestos a no más de 100 m, unos de otros.

- (h) Para la confección de los carteles deberá tenerse en cuenta el formato del "Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973).

- (i) Sólo personal de la PAN podrá estar armado dentro de las zonas de seguridad restringida del aeropuerto; el personal dependiente de otros Organismos del Estado, sólo podrá

ingresar armado con la autorización previa del Director del aeropuerto

- (j) En los aeropuertos del país donde se incorporen sistemas de CCTV, estos serán operados por personal de la PAN, los Organismos del Estado y/o operadores aeroportuarios que por sus actividades o por su interés requieran el acceso a las imágenes o a la instalación de cámaras adicionales, deberán previa coordinación con la PAN, requerir la autorización del Director del aeropuerto.

El acceso autorizado a estas zonas, dentro o fuera de los aeropuertos, se controlará por medio de un Sistema de Permisos específicos

- (k) El acceso a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos deberá ser controlado mediante un sistema de permisos de identificación de seguridad.
- (l) El sistema de permisos estará basado en la expedición tarjetas de identificación para personas empleadas del aeropuerto o a quienes por motivos debidamente justificados necesiten tener acceso autorizado a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida del mismo.
- (m) El Director de cada aeropuerto, será el responsables del control y administración del Sistema de Permisos, así como de la producción y emisión de las tarjetas de identificación.
- (n) Los pases para zonas de seguridad restringidas tendrán una validez no superior a los dos años a partir de su fecha de emisión,

y al momento de su renovación se volverá a efectuar la verificación de antecedentes.

- (o) El Director del Aeropuerto se asegurará que previo a la autorización de un pase para el acceso a las ZSR, a personas que no sean pasajeros, que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verifiquen sus antecedentes de acuerdo a lo establecido en sus PSA y las reglamentaciones vigentes.
- (p) La PAN en los puestos de inspección designados, verificará la identidad del portador del pase antes de permitir el acceso a las zonas de seguridad restringidas, estos pases deberán ser aprobados por el Director del Aeropuerto y serán emitidos por la PAN.
- (q) La PAN será la responsable de supervisar la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.
- (r) La PAN será responsable de inspeccionar a las personas que no sean pasajeros, así como los artículos que transporten, a las que se autorice el acceso a zonas de seguridad restringidas.
- (s) La PAN será responsable que a todos los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección incluido el registro Dichos controles deberán estar escritos en los respectivos PSA.

17.9 Control de acceso, generalidades.

- (a) El acceso a la parte aeronáutica y todas

las zonas de seguridad restringidas estará limitado a:

(1) Pasajeros que posean documentos legítimos y que hayan sido aceptados para viajar por una aerolínea.

(2) Personal del aeropuerto en posesión de una tarjeta de identificación de acceso a las áreas de seguridad restringidas.

(3) Miembros de tripulaciones de explotadores de aeronaves extranjeras uniformados y portando a la vista la identificación oficial de la línea aérea. El uniforme por sí solo no deberá considerarse como una forma de identificación suficiente.

(4) Tripulantes de Aviación General presentando la declaración general acompañada de la licencia habilitante.

(5) Las tarjetas de identificación otorgadas al personal del aeropuerto para tener acceso a las diferentes zonas de seguridad restringidas serán emitidas de acuerdo con las políticas y requerimientos establecidos en el PNSAC, en el presente RAU, y en el PSA.

(6) Los pases otorgados a los vehículos para tener acceso a las zonas de seguridad restringidas serán emitidos de acuerdo con las políticas y requerimientos establecidos en el presente RAU en el PNSAC y en el PSA.

(7) El Director de cada Aeropuerto es responsable de administrar, producir y emitir las tarjetas de identificación para todas las zonas de seguridad restringida de su aeropuerto.

(8) Los registros de todas las personas con acceso a las ZSR sin escoltas deberán estar permanentemente actualizados y los datos se mantendrán en archivo por un periodo no menor de seis meses a partir del cese de funciones.

(b) Las autoridades responsables de controlar el acceso a las ZSR, se asegurarán que las barreras físicas que las limitan, se mantengan en buenas condiciones de funcionamiento. Asimismo indicará en el PSA, los accesos autorizados de entrada a través de la barrera y se asegurarán de que éstos tengan la protección física adecuada, por lo menos de la misma calidad que la barrera misma.

17.11 Control de acceso de personas.

(a) Los pasajeros serán autorizados a acceder a las zonas de seguridad restringidas que sean designadas para su uso en un procedimiento de embarque, siempre y cuando estén en posesión de, y provean para inspección:

(1) Pasaporte o documento de viaje emitido por el país de su nacionalidad o pasaporte o documento de viaje emitido por un país diferente o por una organización internacional reconocida y autorizada a emitir dicha documentación, acompañado por su tarjeta de embarque emitida por una aerolínea, y esté a su nombre.

(b) El acceso del personal a las zonas de seguridad restringidas será de conformidad con el sistema de pases y permisos descrito en el PSA correspondiente.

(c) Las autoridades encargadas de emitir estos permisos se asegurarán que como requisito mínimo:

(1) Todas las solicitudes de permisos de acceso se hagan por escrito y por el empleador dirigidas al Director del Aeropuerto con el nombre del empleado solicitante.

(2) Las solicitudes escritas sean verificadas por el Oficial AVSEC de DINACIA en el aeropuerto para asegurarse que exista suficiente justificación para la emisión de un pase.

(3) Las solicitudes también serán verificadas por la PAN para asegurarse que personas con causas abiertas con la Justicia no reciban un pase. Esta verificación no se requiere para el personal de la PAN, debido a que están en servicio activo en la FAU y han pasado por una verificación de antecedentes al ingresar a la misma. Ante cualquier violación criminal o alguna otra actividad delictiva de algún miembro de la FAU que llegue a conocimiento de la Policía Nacional esta será comunicada a la FAU.

(4) El caso de los solicitantes con observación en sus antecedentes, la solicitud será remitida a la Asesoría Jurídica de la DINACIA a efecto de expedirse, si corresponde o no el otorgamiento de la credencial solicitada.

(d) Los pases a zonas de seguridad restringidas, serán limitados por zonas y otorgados al personal en función de la necesidad que tengan de acceder a las diferentes zonas de

acuerdo a las funciones que desempeñan.

(e) Cada tarjeta de identificación pase debe contener como mínimo:

(1) Una foto del titular.

(2) Fecha de vencimiento.

(3) Número de Serie.

(4) La zona de seguridad para la que es autorizado su acceso, de acuerdo a las diferentes zonas de seguridad restringida especificadas en el PSA.

(5) El nombre completo del titular.

(6) Número de documento de identidad nacional.

(7) Función que desempeña.

(8) Empleador (para quién trabaja).

(f) La tarjeta de identificación deberá ser usado de una manera visible en el exterior de su ropa y debe ser llevado siempre que se acceda o permanezca en una zona de seguridad restringida.

(g) La tarjeta de identificación debe ser llevada en la parte de adelante del cuerpo de la persona, entre el cuello y la cintura.

(h) El del personal de los operadores aeroportuarios, que trabajen en la plataforma podrán en forma alternativa por razones de sus funciones, usar el pase con una banda sujeta a la parte superior del brazo izquierdo entre el codo y el hombro.

- (i) Todas las regulaciones en cuanto a la solicitud, autorización, formato, modo de uso, distribución de zonas de seguridad, códigos de acceso, controles en caso de pérdida, retiro de forma temporal o permanente y toda política de regulación para la obtención y uso de los pases de acceso deberá estar escrita en el PSA de cada aeropuerto.

17.13 Control de acceso de vehículos.

- (a) El Director de cada aeropuerto es responsable por la autorización y emisión de pases de acceso para vehículos a las zonas de seguridad restringidas.
- (b) El número de vehículos autorizados, se mantendrá en el mínimo posible, a los efectos de evitar el congestionamiento de vehículos en las zonas de maniobra de las aeronaves.
- (c) Cada vehículo con acceso autorizado a zonas de seguridad restringidas, deberá tener pegado el pase de acceso en un lugar visible, el cual deberá contener como mínimo:
 - (1) Número de registro del vehículo.
 - (2) Nombre a donde pertenece el vehículo, agencia/empresa/dueño u operario.
 - (3) Período de validez del pase.
 - (4) Zona de seguridad restringida para la que el pase es válido.
 - (5) Puerta de acceso que el vehículo está autorizado a utilizar.
- (d) Cada agencia o empresa solicitante de un pase de acceso para vehículos, se asegurará

que los conductores de los vehículos posean la licencia nacional de conductor vigente de acuerdo a la categoría del vehículo a conducir, y que hayan recibido debida instrucción en todos los requisitos de seguridad para conducir un vehículo en la parte aeronáutica del aeropuerto.

- (e) Todas las regulaciones en cuanto a la solicitud, autorización, formato, modo de uso, distribución de puertas de acceso a zonas de seguridad, códigos de acceso, controles en caso de pérdida, retiro de forma temporal o permanente y toda política de regulación de la obtención y uso de los pases de acceso para vehículos deberá estar escrita en el PSA de cada aeropuerto.

17.15 Protección de las aeronaves.

- (a) Los explotadores aéreos son responsables por la seguridad de sus aeronaves.
- (b) Los explotadores aéreos deberán contar con personal de seguridad suficiente para realizar la protección y seguridad de sus aeronaves contemplando como mínimo los siguientes requisitos:
 - (1) Control de ingreso/salida de las personas desde y hacia las aeronaves en servicio;
 - (2) Control de la circulación de las personas y vehículos alrededor de las aeronaves cuando estas se encuentren en servicio;
 - (3) Control de los suministros, equipajes de bodega, catering, carga y correo al momento de ser cargados a bordo de las aeronaves;
 - (4) Protección de las aeronaves mientras se mantengan con las puertas abiertas y escalas remotas en la zona de seguridad restringida;

(5) Cierre y/o bloqueo de las puertas de las aeronaves cuando están no se encuentren en servicio;

(6) Realizar escoltas y supervisión apropiada de los pasajeros que abordan la aeronave en estacionamientos remotos; y

(7) Realizar inspecciones de seguridad en los casos que las aeronaves queden sin atención.

(c) Condiciones normales de operación:

(1) Cuando una aeronave no esté en servicio y permanezca sin vigilancia, deberán cerrarse todas las puertas exteriores y el equipo de embarque (escalerillas, pasarela, etc.) deberá ser retirado, las puertas y compartimientos deberán estar cerradas/os con llave y precintados, con precintos numerados. Como medidas adicionales podrán incluir la asignación de personal para controlar el acceso a dicha aeronave.

(2) Los explotadores aéreos se asegurarán que se le realice una inspección de seguridad (ver criterios en la definición de Inspección de Seguridad Aeronave) cuando una aeronave entre en servicio o cuando la autoridad de seguridad competente así lo determine de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad.

(3) Los explotadores aéreos realizarán una inspección de seguridad previo al vuelo en el caso de detectar una que aeronave haya quedado sin vigilancia y/o protección. Dicha inspección de seguridad se realiza con el objeto de asegurar que no existen elementos

prohibidos o artículos que pongan en riesgo la seguridad del vuelo

(4) Los explotadores aéreos serán responsables de la circulación de personas y vehículos de las zonas periféricas a sus aeronaves, debiendo coordinar con la Autoridad AVSEC local el nivel de detalle en sus respectivos programas de seguridad de las medidas para impedir el acceso no autorizado a sus aeronaves.

(5) Los explotadores aéreos se asegurarán que se realice una verificación de seguridad a las aeronaves que este en servicio, durante las operaciones previas al vuelo. Para los vuelos de origen ordinarios, esas verificaciones deberán llevarse a cabo inmediatamente después que los pasajeros desembarcan o inmediatamente antes de las operaciones de embarque.

(6) Después de realizada una inspección o verificación de seguridad, los explotadores de aeronaves deberán conservar una constancia de la inspección o verificación durante 24 horas o, el período que sea más largo. Los informes de las inspecciones de seguridad deberían contener:

- a. La fecha de la inspección;
- b. El número del vuelo, la matrícula de la aeronave y la marca de matrícula;
- c. Hora en que comenzó la inspección;
- d. hora en que se completó la inspección;

e. Lista de verificación que se completó, con anotación de las áreas inspeccionadas; y

f. Nombre y firma del jefe o supervisor del equipo.

(7) Los detalles, de la inspección de seguridad de la aeronave y los de la verificación de seguridad de una aeronave, serán especificados en el PSEA, aprobado por la DINACIA.

(8) Cuando se tenga evidencia fiable o sospecha que haya habido acceso no autorizado a una aeronave o su integridad se haya visto comprometida se le realizara a la misma una Inspección de Seguridad.

(9) Los explotadores aéreos deben establecer medidas para asegurar que los pasajeros en tránsito, transbordo, transferencia o con destino final, desembarquen sin dejar nada arriba del avión, y en caso que esto ocurra tendrá procedimientos apropiados para el manejo de los mismos, todo lo cual estará escrito en su PSEA y aprobados por la DINACIA.

(10) Los explotadores aéreos adoptaran medidas de seguridad para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo, las mismas deberán estar escritas en su PSEA y aprobadas por la DINACIA.

(11) Los explotadores aéreos deberán asegurar que toda aeronave a la cual se realice la verificación o inspección de seguridad, esté protegida contra

interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección hasta su salida, las medidas y procedimientos deberán estar descritos en el PSEA.

(12) Los explotadores deberán establecer en su PSEA, las medidas para cuando se realicen operaciones de embarque en situaciones en que no hay pasarela y los pasajeros deban caminar o ir en autobús hasta la aeronave, dichas medidas deberán comprender procedimientos para que:

a. Únicamente las personas autorizadas y los pasajeros inspeccionados sean admitidos a bordo de la aeronave;

b. Los pasajeros sean escoltados por personal autorizado para impedir la introducción de sustancias o artículos restringidos en la cabina de la aeronave;

c. Impedir que los pasajeros inspeccionados que salen, se mezclen con personas no inspeccionadas; y

d. Los vehículos para transportar pasajeros sean registrados minuciosamente a fin de detectar todo artículo restringido antes del embarque de los pasajeros.

(d) Condiciones de operación con Nivel de amenaza incrementado:

(1) En los vuelos que se han determinado como de nivel incrementado de amenaza. Los explotadores aéreos serán responsables de tomar medidas apropiadas para incrementar la seguridad de la aeronave y para asegurar

que los pasajeros desembarquen sin dejar nada a bordo de la aeronave en paradas de tránsito, transferencia, transbordo o destino final. Estas medidas de Seguridad deberán estar escritas en su PSEA aprobado por la DINACIA.

(2) Cuando exista una sospecha fundada que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, el explotador aéreo será notificado por la autoridad competente a nivel aeroportuario y se llevará a cabo un registro de la aeronave.

(3) Cuando exista una sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada mientras esté en tierra, las autoridades competentes del aeropuerto serán notificadas lo antes posible, y se tomarán las acciones

necesarias de acuerdo a lo establecido en los planes de contingencia

17.17 Instalaciones y servicios indispensables, para la navegación y de otro tipo.

(a) La Autoridad de seguridad competente se asegurará que las Autoridades responsables de las instalaciones o servicios indispensables han establecido las medidas de seguridad apropiadas dentro de los programas respectivos y que existen los planes de contingencia para evitar, reemplazar o proveer servicios de alternativa para superar la pérdida de una instalación vital debido a un acto de sabotaje u otro tipo de interferencia.

SUBPARTE F MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

17.1 Objetivos.

- (a) Implementar medidas de seguridad para evitar que se introduzcan, por cualquier medio a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita, cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.
- (b) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC será responsable por las actividades de seguimiento para la corroboración del alcance de los objetivos y el control en la aplicación de las medidas.
- (c) Zonas estériles:
 - (1) Se consideran estériles las zonas donde entren los pasajeros después de haber sido inspeccionados y antes de pasar a bordo de una aeronave.
 - (2) La integridad de las mismas se mantendrá mediante la aplicación de controles de seguridad incluida la inspección de todas las personas y objetos antes de su ingreso a la zona.
 - (3) Las mercancías y suministros destinadas a las tiendas y comercios dentro de una zona estéril deberán ser inspeccionadas.
 - (4) La información específica sobre los procedimientos y las responsabilidades deberán estar descritas PSA

(5) Todos los puntos de acceso deben ser controlados y/o cerrados con llave.

(6) Las áreas estériles que no estén sometidas a continuos controles de acceso, o no hayan sido utilizadas por un periodo de tiempo, se le deberán realizar una inspección de seguridad por la PAN antes de ser utilizadas nuevamente.

(d) Autoridad:

(1) Es competencia de la Policía Aérea Nacional la aplicación de los controles de seguridad incluida la inspección de los pasajeros, el equipaje de mano y de bodega, del personal del aeropuerto y de los objetos que lleven consigo, antes de su ingreso a las zonas restringidas y estériles los aeropuertos.

(2) La DINACIA exigirá que en los procedimientos de seguridad de la PAN, se incluya la aplicación de medidas adicionales de seguridad, de forma aleatoria e imprevisible, como complemento de las medidas de seguridad descritas en el presente RAU y en el PNSAC.

17.3 Medidas relativas a los pasajeros y su equipaje de mano.

- (a) El propósito de la inspección de pasajeros y de su equipaje de manos es prevenir que se introduzcan armas, explosivos o cualquier otro artefacto peligroso que pueda ser usado para cometer un acto de interferencia ilícita a bordo de una aeronave.
- (b) Todos los pasajeros y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de que se

les permita el acceso a las áreas de seguridad restringida para su posterior embarque en una aeronave.

- (c) La PAN deberá asegurar que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección, estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. Si por alguna causa alguno de los pasajeros y su equipaje de mano se mezclasen o entren en contacto con otros pasajeros o individuos que no estén inspeccionados, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.
- (d) La PAN someterá a inspección a todos los pasajeros y a su equipaje de mano que efectúen un tránsito o transferencia, antes de que se embarquen en una nueva aeronave.
- (e) La PAN realizará patrullas en la plataforma y zona de embarque de los pasajeros, para proteger a las aeronaves en tránsito, sus pasajeros y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas.
- (f) Registro manual:
 - (1) Se llevará a cabo registro manual de los pasajeros y de su equipaje de mano cuando no haya equipos de seguridad disponibles o no estén en buenas condiciones de funcionamiento el equipo existente.
 - (2) También se efectuará el registro manual para identificar los objetos que lleven los pasajeros consigo y que hagan funcionar la

alarma del equipo de seguridad y para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante la inspección por los rayos X del equipaje de mano.

- (3) La información específica sobre los procedimientos apropiados y las responsabilidades respecto del registro manual de los pasajeros y su equipaje de mano deberá figurar en el PSA y en los PIN del Puesto de Inspección.
- (4) Además de los casos indicados precedentemente, el personal de inspección llevará a cabo un porcentaje determinado de registros manuales al azar de los pasajeros y su equipaje de mano, a fin de tener una medida disuasiva adicional.
- (5) El porcentaje no será inferior al 5% de todos los pasajeros y bultos del equipaje de mano. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza.
- (6) La PAN será responsable de realizar el registro manual aleatorio al del equipaje de mano, en los Puntos de Inspección de pasajeros, a intervalos irregulares, con equipamiento para la detección de trazas y/o gases explosivos.
- (7) La frecuencia de dichas inspecciones estará establecidas en el PIN del Puesto de Inspección, a acuerdo a una evaluación del riesgo realizada por la DINACIA.
- (8) Este equipamiento deberá estar disponible en los Puntos de Inspección de pasajeros y su equipaje de mano.

(9) Las especificaciones de dicho equipamiento serán suministradas y actualizadas por la Dirección AVSEC, de acuerdo a la tecnología existente.

17.5 Inspección de pasajeros y su equipaje de mano.

- (a) El objetivo de inspeccionar a los pasajeros y el equipaje de mano es impedir que se introduzcan en una aeronave armas, explosivos o cualquier otro artefacto peligroso que pueda utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.
- (b) Todos los pasajeros y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de permitirles que tengan acceso a una aeronave o zona estéril.
- (c) Todos los pasajeros con su equipaje de mano, deberán ser inspeccionados utilizando equipamiento de detección de metales y equipos de rayos X para su equipaje de manos. Los procedimientos y las especificaciones para el uso adecuado de éste equipamiento estarán establecidos en los PSA de cada aeropuerto.
- (d) El registro manual de los pasajeros y de su equipaje de mano se llevará a cabo cuando no haya equipos de seguridad disponibles o no estén en buenas condiciones de funcionamiento el o los equipos disponibles. El mismo debe ser realizado por una persona del mismo sexo a la persona que es sometida a la inspección manual.
- (e) También se realizará registro manual de los pasajeros cuando lo alarme el detector de

metales y/o como un procedimiento aleatorio de inspección.

- (f) Se efectuará el registro manual del equipaje de mano para identificar los objetos que lleven los pasajeros para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante la inspección por los rayos X y/o como un procedimiento aleatorio de inspección.
- (g) Los procedimientos, políticas y responsabilidades del registro manual de los pasajeros y su equipaje de mano deberán estar escritos en el PSA del aeropuerto.
- (h) Se negará el embarque a toda persona que no quiera someterse a un registro personal o se niegue a someter a un registro o inspección su equipaje facturado o de mano.

17.7 Artículos prohibidos.

- (a) En el contexto específico de seguridad de la aviación, los artículos restringidos están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad de una aeronave y sus ocupantes
- (b) El personal de inspección retendrá todos los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud. En casos en que se detecten armas de fuego, explosivos u otras armas ofensivas, se notificará inmediatamente a las autoridades competentes y se entregarán a ésta dichos objetos. Podrá exigirse que el pasajero en

- cuestión se someta a averiguaciones por parte de la policía.
- (c) Ciertos objetos retenidos podrán transportarse al lugar de destino del pasajero en la bodega de la aeronave y devolvérselos al pasajero en su destino final. Los procedimientos para estas circunstancias deberán estar indicados en el programa de seguridad escrito del explotador.
 - (d) La PAN tendrá en cada puesto de inspección de pasajeros una lista de artículos prohibidos para el transporte en el equipaje de mano de los pasajeros, esta lista será realizada y autorizada por la DINACIA, la cual será actualizada periódicamente de acuerdo a un estudio de riesgo realizado por la DINACIA y a las nuevas amenazas emergentes.
 - (e) Los artículos incluidos en dicha lista no serán permitidos en zonas de seguridad restringidas y/o en las aeronaves.
 - (f) En caso de hallarse armas, explosivos, objetos o sustancias peligrosas que puedan ser utilizadas para cometer un acto de interferencia ilícita en posesión de, un pasajero, personal del aeropuerto o de una compañía aérea, éste será sometido a un interrogatorio realizado por personal de la PAN, y en consecuencia deberá seguir el curso legal que corresponda dependiendo de cada situación.
- (g) Los artículos prohibidos serán confiscados, para lo cual se labrará un acta, por el oficial de la PAN a cargo.
 - (h) Los procedimientos para confiscar y su trato luego de ser confiscados estos artículos prohibidos, deben estar detallados en los reglamentos de la PAN.

17.9 Mezcla de pasajeros.

- (a) La Autoridad aeroportuaria deberá asegurarse de que no se mezclen o entren en contacto los pasajeros sometidos al control de seguridad y otras personas no sometidas al mismo en el aeropuerto, una vez que hayan pasado el puesto de Inspección de seguridad.
- (b) En caso que se mezclen o entren en contacto pasajeros que han sido inspeccionados con aquellos que no lo han sido, en tránsito, transbordo o transferencia:
 - (1) Se desalojará el área en la cual se han mezclado los pasajeros y la PAN realizará una inspección de seguridad de la zona.
 - (2) Todos los pasajeros y su equipaje de mano serán sometidos a una nueva inspección.
 - (3) En caso de que algún pasajero haya tenido acceso a la aeronave luego de ocurrida la mezcla accidental de pasajeros, se harán descender los pasajeros que en ella se encuentren con su equipaje de mano, para ser sometidos a una nueva inspección de seguridad, así como a la

aeronave también se le realizara una inspección de seguridad.

(4) En caso de que la aeronave haya partido y se haya detectado alguna omisión o falla en la aplicación de los controles de seguridad antes de su despegue, las autoridades competentes en el Estado de arribo serán notificadas del hecho.

- (c) Los pasajeros en tránsito, transferidos y/o de transbordo serán sometidos a inspección junto con su equipaje de mano antes de ingresar a la sala de embarque para su tránsito, transferencia y/o transbordo.
- (d) Los explotadores aéreos que transporten pasajeros internacionales incluirán en su PSEA medidas adecuadas para controlar los pasajeros y su equipaje de mano en tránsito, transferencia y/o transbordo, a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave objetos no autorizados.
- (e) Con las medidas, se asegurarán que los pasajeros en tránsito y en transferencia y/o transbordo, no tienen acceso a su equipaje facturado, ni contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas. Cuando no se haya efectuado ningún control, o no pueda hacerse, los pasajeros serán inspeccionados nuevamente antes de subir a bordo de la aeronave.
- (f) Las administraciones de aeropuertos designarán y mantendrán instalaciones y servicios del aeropuerto, para facilitar el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y en transferencia y/o transbordo.

- (g) Los concesionarios y/o administradores de los aeropuertos deberán prever, en el diseño o reforma de las instalaciones, un área destinada a la instalación de un punto de inspección de pasajeros y equipaje, para evitar el acceso directo de pasajeros y su equipaje de mano, en tránsito, transferidos y/o en transbordo a las zonas de seguridad restringidas (salas de embarque), sin ser inspeccionados.
- (h) Toda persona que deba pasar a una zona estéril debe ser inspeccionada igual que los pasajeros incluyendo todos los objetos que lleve consigo.
- (i) Las tripulaciones de línea aérea, el personal de aeropuerto y otras personas que no sean pasajeros y que deban entrar a una zona estéril, lo harán por el puesto de control de seguridad y serán inspeccionados de la misma manera que los pasajeros. Todos los objetos que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano de los pasajeros.

17.11 Procedimientos de inspección para casos especiales.

- (a) Las personas que de conformidad con los convenios internacionales vigentes en el país, tengan la calidad de agente diplomático o consular realizarán la inspección de rutina previa al embarque, incluido el equipaje de mano, sin vulnerar por ello sus privilegios e inmunidades.

(b) Similar situación corresponde a parlamentarios, Ministros, y otras personas con cargos políticos, no contemplados en las excepciones del presente RAU.

(c) Diplomáticos y valijas diplomáticas:

(1) Los diplomáticos serán inspeccionados de la misma manera que los pasajeros comunes.

(2) Las valijas diplomáticas (sacos consulares) que lleven signos externos visibles de un Estado, no serán inspeccionados ni registrados, siempre que estén precintados y la persona que tenga la valija diplomática presente una identificación y la autorización (pasaporte diplomático y documento correspondiente emitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay) para transportar dicha valija diplomática.

(3) Los demás bultos de mano no estarán exentos de la inspección y serán tramitados de la forma ordinaria aplicable a otros pasajeros.

(4) El equipaje de mano y el diplomático que transporta la valija diplomática no estará exento de la inspección para poder embarcar en la aeronave.

(d) Excepciones a la inspección de pasajeros y su equipaje de mano son las siguientes:

(1) Presidente de la República Oriental del Uruguay.

(2) Jefes de Estados extranjeros.

(3) Presidentes de Organismos internacionales, por ejemplo el Secretario General de las Naciones Unidas.

(4) Miembros de gobiernos extranjeros en visita oficial.

(5) El Ministerio de Relaciones Exteriores debe identificar al Jefe de Estado o de la organización internacional y notificar por carta mediante los canales apropiados, al director del aeropuerto, el cual hará las coordinaciones necesarias y los arreglos para que la personalidad en cuestión no se le inspeccione ni a su equipaje.

(6) En caso que por razones de índole nacional, se determinen otras excepciones concretas en el procedimiento de inspección aeroportuario, la lista correspondiente deberá ser notificada con anticipación al explotador si corresponde y a la administración del aeropuerto, para que disponga las medidas de seguridad adecuadas.

(7) El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno competentes, será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse de que no contiene armas u objetos peligrosos. Sin embargo, si hay dudas respecto a la seguridad, dicho material podrá no ser transportado por los explotadores de líneas aéreas.

17.13 Inspección en privado.

(a) La inspección manual de un pasajero en caso que el pasajero lo solicite y lo

justifique, será realizada en privado y por personal de la PAN del mismo sexo que el del pasajero a ser inspeccionado.

- (b) Normalmente, no se proporcionará inspección en privado. Sin embargo, los pasajeros que requieran un trato especial, incluyendo pasajeros que transporten objetos o materiales de alto valor, pasajeros uniformados en misiones de paz de las Naciones Unidas y pasajeros con algún tipo de discapacidad física con su equipaje de mano podrán ser inspeccionados:

(1) Por inspección con equipo de rayos X o manual según sea necesario.

(2) Se procederá por inspección manual o mediante la utilización de un detector de metales manual, en el caso de los pasajeros que transporten objetos o materiales de alto valor, en misión de paz por las Naciones Unidas uniformados o con cualquier tipo de discapacidad que no pueda ser sometido a un procedimiento normal de detección de metales.

- (c) La inspección en privado será realizada por personal de la PAN entrenado para desempeñar esta función, del mismo sexo del pasajero a ser inspeccionado.
- (d) Si el lugar designado para realizar las inspecciones en privado, no queda en el mismo salón y/o está alejado del puesto de inspección, inmediatamente luego de la inspección el pasajero debe ser escoltado a la zona estéril.

17.15 Transporte de armas a bordo de una aeronave.

- (a) La tenencia de armas de fuego en la cabina de una aeronave, por parte de agentes del orden público, solo se permitirá en casos excepcionales, no solucionables con la presencia a bordo de un número suficiente de agentes sin armamento, o a través de otras medidas.
- (b) Aún así las armas deberán estar desprovistas del cargador o la munición correspondiente durante todo el vuelo.
- (c) La DINACIA será la autoridad con competencia para autorizar el transporte de armas, del personal de seguridad armado a bordo de las aeronaves
- (d) El transporte de armas por parte de pasajeros estará permitido solamente cuando, personal de la PAN haya determinado que; la documentación presentada esta de acuerdo con la legislación vigente, no están cargadas, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.
- (e) El transporte de armas a bordo de una aeronave por oficiales de mantenimiento del orden público y otros autorizados en cumplimiento de sus deberes, es permitido sólo para:
- (1) El personal de seguridad del Presidente de la ROU.

- (2) Guardias de seguridad de a bordo de otras naciones en aeronaves registradas por dichas naciones que operan de acuerdo a sus leyes nacionales y para los cuales arreglos diplomáticos han sido realizados de antemano por los canales correspondientes.
- (3) Con autorización para transportar armas en la bodega en una zona sin acceso a la misma durante el vuelo de la aeronave.
- (4) Las coordinaciones previas por parte de la Autoridad involucrada deben incluir a las Autoridades de seguridad aeroportuaria y al explotador de la línea aérea.
- (f) Los explotadores de líneas aéreas que transporten personas autorizadas a tener consigo armas de fuego se asegurarán de que:
- (1) Se presenta la documentación apropiada autorizando por escrito la tenencia de armas.
- (2) Antes del embarque, las personas armadas recibieron información completa respecto a todas las normas y reglamentos pertinentes a la tenencia de armas.
- (3) No se sirvan bebidas alcohólicas a las personas que viajan armadas.
- (4) El Piloto al mando y todos los miembros de la tripulación están notificados respecto al número de personas armadas a bordo y la ubicación de sus asientos.
- (5) Cada persona armada sea notificada de la ubicación del asiento de las otras personas armadas a bordo, en el caso de que haya más de una
- (g) Los explotadores de líneas aéreas, podrán transportar armas en lugares fuera de la cabina de pasajeros en las siguientes condiciones:
- (1) El explotador o representante confirma que el arma está en el equipaje facturado del pasajero y que la misma está descargada.
- (2) El arma está guardada en cualquier otro sitio inaccesible a todas las personas mientras la aeronave está en vuelo.
- (3) La persona que transporte un arma a bordo de una aeronave deberá realizar arreglos anteriores a la fecha que tiene programado viajar con la aerolínea, para asegurarse que el transporte del arma este autorizado de acuerdo y cumpliendo con las leyes de la ROU y del Estado de destino.
- (4) El arma deberá ser transportada en una caja o maletín cerrado con llave y sin municiones, lo cual deberá ser verificado por un oficial de la PAN antes de cerrar la caja que la transporta, luego de cerrada ~~la caja~~ la misma será transportada por un oficial de la PAN hasta la bodega de la aeronave.
- (5) Al arribo al mostrador de la aerolínea el pasajero que desea transportar un arma se identificará ante la aerolínea, dando cuenta de su intención de transportar el arma y mostrando los documentos que lo autorizan.

(6) La aerolínea notificará a la PAN, y un representante de la aerolínea acompañará al pasajero con su equipaje a la oficina de la PAN en el aeropuerto.

(7) El personal de la PAN verificará la documentación del arma, la identidad del pasajero, asegurándose que el arma esté debidamente descargada y que la munición esté separada del compartimiento en el que se transporte el arma.

(8) En presencia del pasajero y de un representante de la aerolínea, personal de la PAN inspeccionará la caja en la que se transportará el arma y luego el arma verificando que este descargada y no se lleve ninguna munición en la misma. Luego la misma será puesta en la caja con llave, en la cual se colocará un comprobante de la aerolínea en la caja y otro será para el pasajero.

(9) Una vez finalizado el procedimiento, el pasajero se dirigirá al mostrador de embarque de la aerolínea para realizar el check-in para su vuelo.

(10) Cuando el equipaje esté siendo cargado, la aerolínea notificará a la PAN, la cual hará los arreglos necesarios para que el arma con su maletín sean transportados hasta la aeronave por personal de la misma, conjuntamente con el representante de la aerolínea, quién firmará un recibo por el arma y su caja, la que será ubicada en la bodega de la aeronave en un lugar no accesible a ninguna persona durante el vuelo en presencia del personal de la PAN.

(h) La DINACIA deberá considerar las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, puedan viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Lo cual solamente se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.

(i) La DINACIA, en las coordinaciones para permitir viajar oficiales de seguridad de a bordo en las aeronaves, deberá asegurarse que los mismos sean funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente del Estado al que pertenezca el oficial autorizado. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial. La DINACIA será responsable de las coordinaciones.

(j) La PAN por intermedio de la aerolínea deberá informar y mantener el registro de dicha información:

(1) Al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.

(2) A toda persona o personas armada(s) autorizada(s) notificarlas de que existe(n) otra(s) persona(s) armada(s) autorizada(s) a

bordo de la misma aeronave. Estos procedimientos deberán estar establecidos en los PSA, PSEA y en las reglamentaciones de la PAN.

17.17 Personas que viajan bajo custodia.

- (a) La autoridad competente notificará en el momento apropiado al explotador de la línea aérea correspondiente y al piloto al mando cuando haya pasajeros obligados a viajar debido a que han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- (b) Las organizaciones o agencias encargadas de realizar los arreglos necesarios para el transporte de personas prisioneras en custodia de oficiales del orden público, personas con problemas mentales bajo custodia, y deportados, le notificarán a la aerolínea correspondiente y a la PAN con un mínimo de 48 horas de anticipación a la partida del vuelo.
- (c) Cuando una persona esté obligada a viajar por haber sido considerada inadmisibles o haber sido objeto de una orden de deportación, la autoridad competente informará a las autoridades de los Estados de tránsito y destino la razón por la que se transporta a dicha persona y una evaluación de cualquier riesgo que la misma plantee.
- (d) Los datos completos y las razones para el transporte deberán ser proporcionados a la aerolínea y a la PAN, la aerolínea realizará una evaluación de riesgo que el transporte de dicho pasajero puede significar para el vuelo. Si la aerolínea considera que el

riesgo es no aceptable para la seguridad de los pasajeros, el transporte del pasajero puede ser negado por la aerolínea o requerir medidas adicionales de seguridad, como por ejemplo que el pasajero sea escoltado por más de un oficial de custodia y/o esposado.

- (e) Los pasajeros prisioneros bajo custodia de oficiales del orden público de alto riesgo se autorizará el transporte de uno por vuelo, los de bajo riesgo se autorizarán hasta dos en un mismo vuelo.
- (f) Los pasajeros deportados de alto riesgo que viajan con escolta se autorizará el transporte de uno por vuelo, los de bajo riesgo se autorizarán hasta diez en un mismo vuelo. Los explotadores de líneas aéreas incluirán en sus programas de seguridad, y aplicarán, las medidas y los procedimientos de seguridad apropiados para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando haya pasajeros que estén obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, de acuerdo a los lineamientos del presente RAU y del PNSAC.
Los mismo contendrán como mínimo:
 - 1) procedimientos de notificación de salida para los Estados de tránsito y destino final;
 - 2) procedimientos de abordaje;
 - 3) procedimientos durante el vuelo, incluyendo el uso de dispositivos de sujeción;
 - 4) procedimientos de desembarque;
 - 5) requisitos de custodios.
- (g) La Autoridad Aeroportuaria detallara en sus

- programas de seguridad los procedimientos apropiados para pasajeros obligados a viajar porque han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, los procedimientos considerarán pero no se limitan a:
- 1) El embarque y desembarque de pasajeros en categorías especiales;
 - 2) Requisitos de escolta;
 - 3) Notificación a la PAN con 48 horas de antelación al vuelo;
 - 4) Notificación al explotador aéreo;
 - 5) Notificación al piloto al mando; y
 - 6) Suministro de información relacionados con: orden de deportación, identificación del pasajero, identificación de los escoltas, documentos de viaje, evaluación de riesgos del traslado (grado de complejidad), medios de reducción o contención, información de coordinación con otro organismos de Estado relacionados con la salida del pasajero y sus escoltas, entre otras
- (h) Si la aerolínea accede a transportar al pasajero bajo custodia, un empleado de la aerolínea o personal de seguridad contratado por la misma debe acompañar al pasajero y a su escolta a todos los controles de seguridad, desde la zona de check-in hasta que la que puerta de la aeronave sea cerrada.
- (i) En el momento del check-in la aerolínea deberá notificar a la PAN el nombre y antecedentes del pasajero que viaja bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos.
- (j) La PAN deberá vigilar al pasajero que viaja bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, hasta que aborde la aeronave.
- (k) El explotador aéreo deberá asegurar que el pasajero que viaja bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, embarque primero o sea antes que cualquier otro pasajero y desembarque por último, o sea luego que baje el último pasajero de la aeronave.
- (l) El explotador de la aeronave deberá notificar al comandante del vuelo y a la tripulación de cabina sobre la identidad, antecedentes y ubicación del pasajero que viaje bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, para poder aplicar los controles de seguridad apropiados, y también la identificación de sus escoltas.
- (m) Para los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se exigirá una autorización especial de conformidad con la legislación de la ROU y de los Estados interesados, lo cual deberá estar establecido en los procedimientos de la PAN, PSA y los PSEA.
- (n) El explotador aéreo deberá escribir en su PSEA aprobado por la DINACIA y en sus manuales de operación para su personal de vuelo y de cabina, medidas y procedimientos de seguridad para el transporte de pasajeros que viajan bajo

coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para mantener la seguridad a bordo de la aeronave.

- (o) Cuando una persona sea considerada inadmisibles o haya sido objeto de una orden de deportación por parte de la Dirección Nacional de Migración, esta deberá informar a la Oficina de INTERPOL para que la misma se encargue de la notificación correspondiente al Estado al cual retorna el deportado.

17.19 Medidas relativas al equipaje de bodega.

- (a) Los explotadores aéreos que presten servicios internacionales se asegurarán que el equipaje facturado solamente se acepta de pasajeros provistos de su pasaje, expedido por un agente responsable o un representante autorizado del explotador.
- (b) Los explotadores aéreos no podrán cargar en las bodegas, equipaje facturado que sea despachado fuera del aeropuerto.
- (c) Todo el equipaje de bodega debe ser inspeccionado antes de ser embarcado a bordo de una aeronave. Los procedimientos de la inspección del equipaje de bodega deberán estar escritos en los PSEA y PSA correspondientes y aprobados por la DINACIA.
- (d) El equipaje de los pasajeros una vez aceptado, será vigilado y protegido del

acceso no autorizado hasta el momento de ser devuelto a los mismos en su destino. Si por alguna razón se compromete la integridad del equipaje, éste deberá ser inspeccionado nuevamente antes de ponerlo a bordo de la aeronave.

- (e) El acceso a las zonas de reunión de equipaje y los puntos de trasbordo del equipaje, estará restringido al personal autorizado solamente. Los empleados si constatan la presencia de personas no identificadas o no autorizadas informarán de inmediato a sus superiores y la autoridad de seguridad aeroportuaria (PAN).
- (f) El personal que transporta los bultos a y desde las aeronaves estará alerta para impedir que se pongan bultos, paquetes, u otros objetos en las cintas transportadores, carros o vehículos y preverá que el equipaje cargado en los carros no quede sin vigilancia.
- (g) El acceso a la zona de inspección de equipaje será prohibido a toda persona sin autorización, si alguna persona ingresa sin autorización a zona de inspección de equipaje, la PAN informará al Director del Aeropuerto el cual tomará las medidas que considere necesarias.
- (h) El traslado del equipaje de bodega desde y hacia la aeronave estará protegido contra toda interferencia no autorizada y/o que no quede abandonado sin vigilancia, lo cual será responsabilidad del explotador aéreo.
- (i) Los explotadores no transportarán el

- equipaje facturado de los pasajeros que no aborden efectivamente la aeronave.
- (j) La conciliación de los pasajeros con el equipaje facturado será responsabilidad de la aerolínea, la cual se asegurara que no se transporte ningún equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje este identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección apropiada. Los procedimientos del cotejo de equipajes con el pasajero deben estar escritos en el PSEA aprobado por la DINACIA.
- (k) Los explotadores aéreos aplicarán medidas para asegurarse de que en caso de que haya pasajeros que desembarquen en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado se retire de la aeronave, las medidas y los procedimientos deben estar descritos en el PSEA.
- (l) El equipaje facturado de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa a someterse al procedimiento de inspección será descargado de la aeronave.
- (m) Los explotadores aéreos deben asegurar que se transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, que estén específicamente autorizados para su transporte, de acuerdo a los procedimientos establecidos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA. El explotador deberá documentar esta conciliación la cual será mantenida en sus oficinas por un plazo mínimo de 60 días luego de finalizado el vuelo.
- (n) Los explotadores aéreos se asegurarán que todo el equipaje de bodega destinado al trasbordo, se inspeccione antes de cargarse en la aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que la DINACIA haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de trasbordo. Los explotadores deben asegurarse que dicho equipaje no sea transportado hasta que se confirme que el pasajero haya abordado la aeronave.
- (o) El equipaje facturado de los pasajeros en transferencia, será inspeccionado de la misma manera que el equipaje facturado de los pasajeros de origen.
- (p) Los explotadores aéreos se asegurarán que cuando se acepte equipaje de bodega desde otra aerolínea sea inspeccionado de la misma manera que el equipaje de origen.
- (q) Los explotadores aéreos se aseguraran de que el equipaje de transferencia no sea cargado hasta que se confirme que el pasajero se encuentra a bordo.

- (r) Se deben realizar inspecciones manuales al azar adicionales a fin de tener una medida disuasiva adicional. El porcentaje deberá ser como mínimo del 5% del total del equipaje despachado. Este porcentaje mínimo podrá ser elevado en respuesta a una intensificación de la amenaza, de acuerdo a una evaluación de riesgo realizada por la DINACIA, siguiendo las directivas establecidas en el presente RAU para la evaluación de riesgo. También se efectuarán inspecciones con equipamiento de tecnología diferente a la de los escaners. Estas inspecciones aleatorias, y sus porcentajes, serán de acuerdo a una evaluación de riesgo realizada por la DINACIA. Las mismas serán incluidos en los PSA y los PSEA correspondientes.
- (s) Los porcentajes para la inspección aleatoria con equipamiento de otra tecnología deferente a los escaners de RX y para la revisión manual, así como el lugar destinado para la inspección y los procedimientos deben estar establecido y descritos en el PSA aprobado por la DINACIA.
- (t) La PAN deberá llevar un registro diario:
 - (1) Del número total de equipajes abiertos para la revisión manual, indicando números de vuelo y compañías aéreas involucradas.
 - (2) Del número total de equipajes inspeccionados aleatoriamente con tecnología diferente a la de los escaners de RX, indicando número de vuelo y compañías aéreas involucradas.
- (u) Los explotadores aéreos deben mantener una lista actualizada del número total de equipajes abiertos para la revisión manual, indicando la fecha y número de vuelo.
- (v) Se deberá realizar una selección razonada de inspección, para el uso del detector de trazas o de vapores de explosivos, el procedimiento deberá ser aleatorio y continuo.
- (w) En los aeropuertos internacionales deberán existir zonas o recintos de almacenamiento seguras en las que se conservará el equipaje extraviado hasta que se expida, reclame o se disponga del mismo, de acuerdo con los procedimientos de seguridad del aeropuerto
- (x) Los explotadores aéreos deben destinar un área con seguridad en el aeropuerto, para el almacenamiento del equipaje extraviado y/o no identificado, para protegerlo contra interferencias no autorizadas, el cual deberá ser guardado hasta que sea enviado en otro vuelo, sea reclamado o se le de el tratamiento que corresponda de acuerdo con los procedimientos establecidos en el PSA y en el PSEA. A este depósito debe tener acceso solamente el personal autorizado por la aerolínea a éstos efectos. El equipaje no identificado no debe ser depositado en la oficina de la aerolínea y/o en la zona de preparación de equipajes.
- (y) Los explotadores aéreos deben establecer procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado ante el incremento

del nivel de amenaza, de conformidad con la evaluación de riesgos de seguridad realizada por la DINACIA, los cuales deberán estar escrito en el PSEA aprobado por la DINACIA.

17.21 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos.

- (a) Toda la carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas exprés y el correo que deban ser transportados en vuelos internacionales de pasajeros, se someterán a controles de seguridad apropiados por parte de los explotadores aéreos.
- (b) La Autoridad de seguridad competente establecerá los controles de seguridad concretos que deben aplicarse a la carga aérea, correo, paquetes de mensajería, y encomiendas exprés, tanto con un nivel de alerta normal como el que sea apropiado por intensificación de la amenaza.
- (c) El 100% de la carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas exprés y el correo que deban ser transportados en vuelos internacionales de pasajeros deberá ser inspeccionada antes de ser colocada a bordo de una aeronave.
- (d) La aplicación de los controles de seguridad relacionados con la inspección y el registro de la carga será realizado por la PAN.
- (e) El registro de la autoridad para la aplicación inspección
- (f) Los edificios de las terminales de carga y la infraestructura de carga aérea deberán estar protegidos mediante la aplicación de medidas para la protección del perímetro y de la parte aeronáutica.
- (g) Las instalaciones empleadas para almacenar la carga deberán proporcionar protección para impedir la interferencia no autorizada.
- (h) El acceso a las instalaciones y zonas de carga deberá estar restringido a las personas que necesiten tener acceso en razón de las operaciones;
- (i) La carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas exprés y el correo que se transporten en vuelos internacionales de pasajeros, se manipularán y trasladarán dentro del aeropuerto, con las medidas de seguridad suficientes para impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos en los mismos.
- (j) Los explotadores aéreos y las terminales de carga aérea que operen en un aeropuerto de la ROU, deberán establecer en sus PSOA y PSEA los procedimientos y controles de seguridad, de acuerdo a los requerimientos establecidos en el PSA, en el PNSAC, en el presente RAU, y en las regulaciones aprobadas por la DINACIA.
- (k) Los explotadores aéreos deben asegurar que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial de pasajeros estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplica la inspección y los controles de seguridad hasta la salida de la aeronave, los

procedimientos deben estar escritos en el PSEA aprobado por la DINACIA.

- (1) Cuando se tenga evidencia fiable o sospecha que haya habido acceso no autorizado a la carga, o su integridad se haya visto comprometida, se le realizará a la misma la inspección u controles de seguridad nuevamente.
- (l) Los explotadores aéreos son responsable de no aceptar el transporte de carga ni correo en una aeronave que realiza vuelos comerciales de pasajeros, a menos que un agente acreditado haya confirmado y demostrado que se han aplicado inspecciones y los controles de seguridad establecidos en el PSEA y PSA aprobados, o que el envío se someta a inspección. Los envíos acerca de los cuales un agente acreditado no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, han de ser objeto de inspección.
- (m) Los explotadores de líneas aéreas incluirán en sus programas de seguridad, procedimientos y controles apropiados para impedir la introducción de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones y los suministros que deban transportarse a bordo.
- (n) Los explotadores aéreos son responsables de asegurar que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto (incluyendo COMAT y COMAIL) que deban ser transportados en vuelos comerciales de pasajeros se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde

ese momento hasta que se carguen en la aeronave, los procedimientos deben estar escritos en el PSEA aprobado por la DINACIA.

- (o) Todas las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas deben ser objeto de controles de seguridad apropiados, que pueden incluir la inspección, los cuales deben estar escritos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA.
- (p) Los controles de seguridad que se deben aplicar a la carga y el correo que sea transportado en aeronaves exclusivamente de carga, estarán basados en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por la DINACIA y aplicando lo establecido en los planes de gestión de riesgo del presente RAU y escritos en los PSA Y PSEA aprobados por la DINACIA.

17.23 Proveedores de catering a las aeronaves y el almacenaje.

- (a) Los explotadores aéreos deberán establecer procedimientos y controles apropiados de seguridad para prevenir la introducción de armas, explosivos, y cualquier otro dispositivo u objeto peligroso para la seguridad de la aeronave, pasajeros y la tripulación en las provisiones del catering y los suministros, y para su almacenamiento destinados a los vuelos comerciales de pasajeros, los cuales deberán estar escritos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA.

- (b) Las compañías de servicios de aprovisionamiento a bordo, establecidas en el aeropuerto y las que están fuera del mismo, tendrán un programa de seguridad. Deberán aplicar medidas y procedimientos apropiados para impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones, así como impedir la introducción de armas, explosivos u otros objetos peligrosos en las provisiones y suministros de a bordo.
- (c) Las que están establecidas fuera del aeropuerto, se asegurarán que durante el trayecto desde un lugar seguro de sus instalaciones, hasta que la carga y/o suministros estén a bordo de la aeronave, los mismos están protegidos de acceso no autorizado.
- (d) El programa debe ser aprobado por la DINACIA, y debe establecer pero no limitarse solamente a ello:
- (1) El procedimiento utilizado para la verificación de los antecedentes personales y laborales para la selección del personal con acceso a las instalaciones del catering.
 - (2) Los procedimientos para efectuar los controles de seguridad en las instalaciones donde se prepara el servicio de catering, que incluya procedimiento de seguridad en las horas no laborales.
 - (3) Los procedimientos de inspección, de seguridad y de protección para el traslado del servicio de catering, que se aplican para prevenir la interferencia no autorizada o la introducción de armas, explosivos o cualquier material u objeto que puedan ser peligrosos para la seguridad de la aeronave, pasajeros o tripulación, desde el momento de su preparación hasta ser subidos en la aeronave.
- (4) Los procedimientos para la utilización de; precintos de seguridad, sellos, cerrojos y otras medidas de seguridad a ser utilizados para asegurar los carros de provisiones durante su traslado desde su preparación hasta la aeronave.
- (e) Las empresas de catering para el servicio a bordo de las aeronaves, deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad para sus operaciones abordo y en tierra, el cual deberá ser aprobado por la DINACIA, y deberá establecer pero no limitarse solamente a ello:
- (1) El procedimiento utilizado para la verificación de los antecedentes personales y laborales para la selección del personal con acceso a las instalaciones del catering.
 - (2) Los procedimientos para efectuar los controles de seguridad en las instalaciones donde se prepara el servicio de catering, que incluya procedimientos de seguridad en las horas no laborales.
 - (3) Los procedimientos de inspección, de seguridad y de protección para el traslado del servicio de catering, que se aplican para prevenir la interferencia no autorizada o la introducción de armas, explosivos o cualquier material u objeto que puedan ser peligrosos para la seguridad de la aeronave, pasajeros o tripulación, desde el momento de su preparación hasta ser subidos en la aeronave.

pasajeros o tripulación, desde el momento de su preparación hasta ser subidos en la aeronave.

(4) Los precintos de seguridad, sellos, cerrojos y otras medidas de seguridad a ser utilizados para asegurar los carros de provisiones durante su traslado desde su preparación hasta la aeronave.

17.25 Transporte de valores por vía aérea.

(a) Los explotadores aéreos que transporten valores que deban ser entregados directamente al aeropuerto por una compañía de seguridad contratada, deberán notificar a la PAN con un mínimo de 72 horas de anticipación. Esta notificación debe ser presentada por escrito e identificar la aerolínea, número de vuelo, descripción del objeto y clase de valor a ser transportado, su peso y volumen, la identidad y el número del personal de seguridad que prestarán el servicio de escolta, incluyendo los vehículos que utilizarán y su matrícula, la hora de

llegada y los datos de contacto de la empresa contratada para brindar seguridad a los valores a ser transportados.

(b) Es responsabilidad del explotador aéreo el asegurarse que, los valores a ser transportados sean inspeccionados y/o determinar un procedimiento para verificar que no sean o contengan armas, explosivos o algún material u objeto que pudieran ser causa de una amenaza para la seguridad del vuelo, la aeronave, pasajeros o tripulación. Estos procedimientos deben estar escritos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA.

(c) Al arribo al aeropuerto, del vehículo en el que se transportan el o los valores, estos serán escoltados por la PAN y/o personal de seguridad contratado por la aerolínea hasta la aeronave o hasta una oficina de la aerolínea de acuerdo a los procedimientos para el transporte de valores por vía aérea establecidos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA.

SUBPARTE G EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

17.1 Generalidades.

(a) Adquisición:

(1) Los mismos, ya sea para la inspección por rayos x, detectores de metales de pórtico o manuales y otros equipos para seguridad deberán estar dentro de los estándares aceptados internacionalmente, en lo referido a radiaciones emitidas, vida útil, índice medio de fallas, etc.

(2) La Oficina AVSEC, proporcionará mayor orientación al respecto

(3) Calibración. Los equipos deberán estar debidamente calibrados en sus niveles de alarma, proporcional al nivel de alerta que corresponda con el grado de amenaza existente.

(b) Utilización y mantenimiento:

(1) Todo equipo de seguridad se usará de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y los procedimientos del programa de seguridad del aeropuerto, del explotador, arrendatario.

(2) Los adquirentes deberán incluir en los contratos de compra un calendario de mantenimiento preventivo, con técnicos calificados, a fin de reducir al mínimo la paralización de los equipos.

17.3 Arco detector de metales.

(a) Todos los arcos detectores de metales (WTMD) serán operados por personal certificado por la DINACIA.

(b) Los WTMD utilizados serán capaz de detectar un trozo de metal de prueba y alarmar en una prueba operacional al nivel del tobillo, cintura y pecho.

(c) El mantenimiento de los arcos detectores de metales será realizado por personal competente y entrenado convenientemente de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.

(d) Antes de ser habilitado un WTMD al comienzo del día o luego de haber estado fuera de servicio por un periodo de tiempo para su operación debe realizarse la prueba de ensayo de puesta en servicio utilizando una pieza de ensayo (OTP), cuyo resultado deberá ser coincidente con el umbral mínimo establecido de acuerdo a los requerimientos de sensibilidad solicitados por la PAN en coordinación con la DINACIA.

(e) Personal de la PAN aparte de la prueba de ensayo para la puesta en servicio, conducirá y/o verificará una prueba operacional de cada WTMD una vez cada seis horas y los resultados serán registrados en formularios de ensayo destinados para ello y mantenidos archivados por un mínimo de 90 días.

- (f) Estas pruebas operacionales serán conducidas por un oficial de la PAN que se asegurará de que no haya metal en su cuerpo pasando al menos tres veces por el arco sin activar la alarma. Luego el oficial de la PAN se colocará el trozo de metal de prueba y realizará las pruebas operacionales al nivel del tobillo, la cintura y el pecho pasando por lo menos tres veces en cada nivel.
- (g) El WTMD debe hacer sonar la alarma ocho de las nueve veces que pase el oficial de la PAN con el objeto de prueba. Si el WTMD no suena en dos o más ocasiones, debe ser retirado de servicio y llamar al personal de mantenimiento para ser reparado.
- (h) En caso de no contar con WTMD habilitados para el funcionamiento, independientemente de las causas de su inhabilitación, se procederá a la utilización de detectores manuales de cacheo.

17.5 Detectores de metales manuales.

- (a) Todas las unidades de Detectores de Metal Manuales Portátil (HHMD) serán operadas por personal calificado.
- (b) El mantenimiento de las HHMD será realizado por personal competente y entrenado convenientemente de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.
- (c) El personal encargado de operar las HHMD conducirá pruebas operacionales inmediatamente antes de usarlas, a

cualquier hora. Estas pruebas serán conducidas por el operador del HHMD, el cual lo encenderá y lo pasará por un elemento metálico en su cuerpo, tales como un reloj de pulsera o hebilla de un cinturón. Si el HHMD no da una alarma audible, el aparato debe ser sacado de servicio y llevado a mantenimiento.

- (d) En caso de no contar con HHMD habilitados para el funcionamiento en el punto de inspección, independientemente de las causas de su inhabilitación, se procederá al registro manual.
- (e) Se debe llevar un registro del mantenimiento para todos los HHMD, el cual será llevado por el supervisor del punto de inspección en el cual se estén utilizando, los cuales serán mantenidos archivados por un mínimo de 90 días.

17.7 Equipos de Rayos X para inspección del equipaje.

- (a) Cada equipo de Rayos X debe contar con su pieza de ensayo combinada (CTP), marcada con el código y número de serie del proveedor.
- (b) Al poner el equipo de Rayos X en funcionamiento por primera vez en el día y posteriormente, una vez cada seis horas el supervisor del punto de inspección junto con el operador del equipo deben realizar una prueba de ensayo combinada utilizando la CTP.
- (c) El resultado de la prueba de ensayo debe ser anotado en la "Hoja de Registro de la

Pieza de Ensayo Combinada”.

- (d) Las hojas de registro con el resultado de los ensayos, deben ser entregadas al Oficial AVSEC del Aeropuerto, quien las mantendrá archivadas por un periodo no menor a los 90 días.
- (e) Los equipos de Rayos X que no cumplan con los requerimientos establecidos deberán ser puestos fuera de servicio.
- (f) En el caso de no contar con un equipo de Rayos X adicional para la inspección en un puesto de inspección, se debe proceder al registro en forma manual de todo el equipaje.
- (g) El mantenimiento de los equipos de Rayos X debe ser realizado por personal competente y entrenado convenientemente, de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.
- (h) Todo el equipamiento de seguridad en uso debe ser operado de acuerdo con las instrucciones del fabricante y las provisiones específicas establecidas en los PSA.

17.9 Equipos Detectores de Trazas (ETD) y/o Gases de Explosivos (EGD).

- (a) Al surgir la necesidad de la utilización de un EDT y/o EGD, no debe admitirse el transporte del equipaje de bodega únicamente porque el análisis de ETD y/o EGD no revela ninguna traza de explosivo en la parte exterior del equipaje.

- (b) El uso de los equipos ETD y/o EGD en el proceso de inspección de los pasajeros y su equipaje de mano o de bodega, será destinado particularmente para examinar objetos y áreas dentro del equipaje para facilitar las inspecciones manuales relacionadas con:

- (1) Objetos dentro del equipaje que son difíciles de inspeccionar manualmente y/o mediante equipos de Rayos X, por ejemplo: computadoras portátiles, objetos electrónicos u operados con baterías, etc.

- (2) Objetos especialmente enviados para inspección manual por el operador de Rayos X o por la activación de una alarma.

- (3) El interior de la maleta, en particular las costuras, juntas y puntos de cierre.

- (4) Áreas o partes del equipaje de grandes dimensiones, de mucho peso o forma poco usual.

17.11 Operación y mantenimiento del equipamiento de seguridad.

- (a) Todo el equipamiento utilizado para realizar los controles de seguridad del aeropuerto, deben cumplir los estándares requeridos por la TSA y/o la Unión Europea.

- (b) El mantenimiento del equipamiento utilizado para mantener los controles de seguridad del aeropuerto es responsabilidad del operador del aeropuerto.

- (c) Todo el equipamiento de seguridad en uso debe ser operado de acuerdo con las instrucciones del fabricante y las provisiones específicas establecidas en los PSA.
- (d) El administrador del aeropuerto debe realizar y mantener actualizado un cronograma de mantenimiento que asegure que todo el equipamiento de seguridad este operativo y en forma óptima.
- (e) El administrador del aeropuerto debe asegurarse que técnicos debidamente calificados están disponibles para llevar adelante el mantenimiento necesario de

todo el equipamiento utilizado para mantener los controles de seguridad del aeropuerto.

17.13 Sistemas de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)

- (a) En los aeropuertos del país donde se incorporen sistemas de CCTV, estos serán operados por personal de la PAN, los Organismos del Estado que por sus actividades o por su interés requieran el acceso a las imágenes o a la instalación de cámaras adicionales, deberán previa coordinación con la PAN, requerir la autorización del Director del Aeropuerto.

SUBPARTE H PERSONAL SELECCIÓN E INSTRUCCIÓN

17.1 Objetivos.

- (a) Establecer un marco para la selección e instrucción del personal encargado de la seguridad de la aviación para garantizar la eficacia del PNSAC y del presente RAU.
- (b) Determinar las responsabilidades relacionadas con la instrucción que incumben a todas las entidades que se encargan de la aplicación de las medidas de seguridad descritas en el PNSAC y en el presente RAU.

17.3 Generalidades.

- (a) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC será responsable por el establecimiento, administración y promulgación del Reglamento Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (RNISAC), así como el asesoramiento a través de la Dirección AVSEC, sobre seguridad de la aviación según corresponda, a las administraciones de aeropuertos, los explotadores de aeronaves y demás involucrados en las actividades aeronáuticas.
- (b) Las disposiciones del RNISAC serán de aplicación para todas las entidades que participan en cualquier aspecto de las actividades relacionadas con la aviación civil en la ROU y abarcará al personal de seguridad y al personal que no sea de seguridad.

- (c) La DINACIA a través del Instituto de Adiestramiento Aeronáutico (IAA), será la entidad responsable de impartir la instrucción, ésta estará basada en los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) sobre seguridad de la aviación elaborados por la OACI. Y en programas de instrucción específicamente diseñados y aprobados por la autoridad competente
- (d) Los explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y demás entidades relacionadas con las actividades de la aviación civil podrán impartir instrucción. Debiendo para ello, contar con un programa de instrucción aprobado por la DINACIA, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el PNSAC, el RNISAC y el presente RAU.
- (e) Las personas que impartan instrucción deberán poseer una certificación expedida por la DINACIA, y deberá estar habilitadas por la Dirección AVSEC.
- (f) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC confeccionará y mantendrá actualizada una lista del total de los instructores certificados y habilitados a dar instrucción AVSEC.
- (g) Con el objetivo de prevenir un posible conflicto de intereses, las personas que realicen labores de vigilancia de la seguridad en el ámbito nacional, no podrán impartir instrucción formal a las entidades responsables de la implementación de medidas de seguridad.

17.5 Criterio de selección.

(a) El personal de los servicios de seguridad aeroportuaria, podrá ser de ambos sexos y en todos los casos deberá cumplir con los criterios mínimos que se indican:

(1) Pasar un examen sicofísico en el que conste su excelente estado de salud, con niveles mínimos para agudeza visual, capacidad auditiva, correcta percepción de los colores, detalles, etc., según las tareas a desempeñar.

(2) Poseer buenas relaciones humanas.

(3) Tener conocimientos básicos de inglés.

(4) Educación secundaria con ciclo básico completo aprobado.

(5) Buenos antecedentes laborales, penales, etc., los que serán evaluados antes del ingreso.

(6) Edad al ingreso entre 18 y 30 años

(7) Otros, según la función, de acuerdo a las recomendaciones del Manual de Seguridad de la O.A.C.I. vigente (Doc. 8973).

(b) Personal de seguridad:

(1) Personal de la PAN

(i) El personal de la PAN que está en servicio activo en la FAU y es sometido a exámenes físicos, psicológicos, de estabilidad emocional y a la verificación de antecedentes antes de su entrada al servicio activo, deberá cumplir con lo establecido en

el PNSAC y en el presente RAU. La selección será efectuada por la FAU.

(ii) Los puestos de trabajo se cubrirán con asignaciones de recursos humanos que el Ministerio de Defensa Nacional afectará de acuerdo a las necesidades de funcionamiento del Plan Nacional de Seguridad, acudiendo al personal de otras Unidades Ejecutoras, si ello fuera necesario

(2) Personal de seguridad contratado. Las Aerolíneas, los operadores aeroportuarios y empresas de seguridad que utilizan personal de seguridad contratado deberán cumplir con lo establecido en el presente RAU, y se asegurarán que dicho personal haya sobrellevado por lo menos los siguientes criterios de selección antes de ser seleccionados:

(i) Cumplir con los requerimientos del párrafo (a).

(ii) Verificación de antecedentes laborales certificado de buena conducta expedido por el Ministerio del Interior.

17.7 Instrucción y entrenamiento.

(a) Cada organización con responsabilidades específicas dentro del programa nacional AVSEC elaborará y aplicará programas de selección e instrucción para su personal, a fin de garantizar la correcta concordancia con el mismo.

(b) Antes de su implantación, los someterá por

- escrito para la aprobación de la Autoridad de seguridad competente.
- (c) Cada programa de instrucción contendrá como mínimo:
- (1) Objetivos y criterios relativos a la instrucción.
 - (2) Responsabilidades asignadas relativas a la instrucción.
 - (3) Información relativa a la selección y presentación de los candidatos y pruebas a las que se someterán.
 - (4) Plan de estudios.
 - (5) Temarios de las asignaturas, por unidades y detallados.
 - (6) Instrucciones sobre la utilización y cuidado de las ayudas para la instrucción y los textos de consulta.
 - (7) Procedimientos para evaluar los sistemas de instrucción.
 - (8) Instrucciones relativas a la Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo (OJT), deberán establecerse las tareas del instructor y del personal de seguridad/alumno. El instructor debe confirmar que el personal/alumno ha completado el nivel exigido para el puesto de trabajo, deberá observar al personal/alumno en el desempeño de la tarea en el trabajo.
- (d) El personal de seguridad de la PAN y el personal de seguridad contratado, deben poseer todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones de conformidad con los requisitos de: el PNSAC, el RNISAC y del presente RAU.
- (e) Los explotadores aéreos y los explotadores aeroportuarios deberán desarrollar, implementar y mantener actualizado programas de instrucción y entrenamiento para su personal a fin de familiarizar a sus empleados con las medidas y técnicas de seguridad preventivas para los pasajeros, equipajes, carga, correo, equipos, COMAIL y COMAT y los suministros que se deban transportar en una aeronave, para contribuir a la prevención de actos de sabotaje y/o cualquier acto de interferencia ilícita y cumplir con lo establecido en el presente RAU, y en el PNISAC.
- (f) Todo programa de instrucción y/o entrenamiento deberá ser presentado en la Dirección AVSEC de la DINACIA, a fin de obtener su aprobación antes de ser implementado.
- (g) Cada programa de entrenamiento estará basado en los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) elaborados por la OACI.
- (h) Los explotadores aéreos también establecerán y mantendrán actualizado un programa de instrucción en materia de seguridad para la tripulación, que asegure que los miembros de la misma actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de un acto de

interferencia ilícita. Dicho programa deberá incluir como mínimo, los siguientes elementos:

- 1) Un procedimiento para determinar la gravedad de cada incidente.
 - 2) Procedimientos de comunicación y coordinaciones de la tripulación.
 - 3) Respuestas de defensa para la tripulación.
 - 4) Procedimientos relativos al estudio de comportamiento de los terroristas, para mejorar la capacidad de reacción de los miembros de la tripulación.
 - 5) Ejercicios de instrucción ante diversos tipos de amenazas.
 - 6) Procedimientos en el puesto de pilotaje para proteger a los pasajeros, la tripulación y la aeronave.
 - 7) Procedimientos de búsqueda en la aeronave de artefactos explosivos y su traslado al sitio seguro de la misma.
- (i) Todo organismo encargado de la elaboración y aplicación de los programas de instrucción se asegurará de que se dispone de un número suficiente de instructores calificados para impartir los cursos.
- (j) Cada organización que tenga la responsabilidad de capacitar a su personal de seguridad deberá desarrollar un cronograma detallado, de las actividades de Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo (OJT), cargas horarias y niveles de exigencia dentro de sus programas de entrenamientos, lo cual deberá estar establecido en el programa de instrucción.
- (k) Además de los programas de instrucción de cada organismo, la Autoridad de seguridad competente propiciará programas de instrucción amplios para crear conciencia de seguridad, destinados a todas las personas relacionadas a la aviación civil, que no hayan tomado parte de cursos específicos de seguridad en la materia.
- (l) Todos los organismos o institutos que impartan cursos de instrucción en seguridad de la aviación conservarán los registros del personal, inclusive de los resultados de los cursos.
- (m) La Autoridad de seguridad competente es responsable de coordinar el intercambio de información con la O.A.C.I. y otros Estados contratantes, cuando sea necesario, para la elaboración de programas de instrucción en seguridad de la aviación.
- (n) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC debe desarrollar, preparar y ejecutar y mantener actualizado el programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil.
- (o) La Dirección AVSEC es responsable de la elaboración y preparación de la información relativa al intercambio con la OACI y otros Estados.
- (p) La DINACIA asegurará el financiamiento de este literal.

**SUBPARTE I MÉTODOS PARA HACER
FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA
ILÍCITA**

17.1 Generalidades.

- (a) Tal como se prevé en el presente RAU las administraciones de aeropuertos, entidades gubernamentales, empresas de seguridad, operadores aeroportuarios y aerolíneas tienen la responsabilidad de preparar planes de contingencia, emitiendo instrucciones a los miembros de su personal, instalando sistemas de comunicación y realizando entrenamientos para responder a actos de interferencia ilícita que afecten a los aeropuertos del País.
- (b) Cada aeropuerto del país debe destinar un aérea para el centro de operaciones de emergencia (COE) permanente y determinar en sus planes de contingencia el Centro de Mando y Control.
- (c) La Dirección de cada aeropuerto del país designará un área para el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves, el cual será utilizado para las aeronaves que estén o se sospeche que están siendo objeto de un acto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeropuerto.
- (d) El Puesto Aislado de Estacionamiento de Aeronaves, deberá estar a un mínimo de 400 metros de todo otro puesto de estacionamiento de aeronaves, calles de rodaje, pistas, edificios, zona pública, zona de depósito de combustibles o de

almacenamiento de explosivos o material incendiario.

- (e) En los Planes de Contingencia se deberán establecer procedimientos de notificación y tiempos mínimos de respuesta a las entidades responsables de suministrar respuesta especializada a un acto de interferencia ilícita.
- (f) Todos los planes y procedimientos establecidos para responder a una amenaza o a un acto de interferencia ilícita deberán ser preparados con procedimientos que garanticen la seguridad (Operacional y AVSEC) de los pasajeros y tripulación de una aeronave objetos del acto de interferencia ilícita. Toda asistencia a los pasajeros y tripulantes deberá ser prestada hasta que el vuelo pueda ser continuado.

17.3 Responsabilidades.

- (a) Los actos de interferencia ilícita que involucren, secuestros de aeronaves o ataques a las instalaciones aeronáuticas, serán manejados por el CENACOT a través del Comandante en Jefe de la FAU de acuerdo al Plan Nacional de Contingencias.
- (b) Con relación a un acto de interferencia ilícita respecto a una aeronave en vuelo, el mando de las operaciones de respuesta estará a cargo de:
 - (1) La DI.N.A.C.I.A, a través de los Servicios de tránsito aéreo mientras la aeronave esta en el aire, hasta que ésta se detiene en la posición aislada luego del aterrizaje, o desde el momento en que la aeronave

comienza el rodaje para decolar, hasta que la misma abandona el espacio aéreo del Uruguay.

(2) El CENACOT desde el momento en que la aeronave se detiene en la posición aislada después de aterrizar, hasta que concluye el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar.

- (c) Los explotadores y operadores en general deberán poner a disposición del personal que designe la Autoridad de seguridad competente (DINACIA), la aeronave, dependencia o instalación, carga, correo y suministros, así como personal especializado y medios de su dependencia, cuando se vean involucrados en una amenaza o situación de interferencia ilícita.
- (d) El correo será inspeccionado en acuerdo con las Empresas u Organismos correspondientes. Dicha revisión no podrá importar violación de la correspondencia.
- (e) La carga será inspeccionada o registrada de acuerdo con los operadores y en la forma establecida en los respectivos planes.
- (f) El registro de las aeronaves o instalaciones será efectuada por personal del explotador aéreo u Operador, conjuntamente con personal de seguridad (PAN).
- (g) Todas las amenazas sobre un posible acto de interferencia ilícita serán manejadas por el Director del Aeropuerto de la DINACIA a través del Oficial AVSEC de la DINACIA quien será el responsable del intercambio

de información pertinente con explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, ATSP u otras entidades.

- (h) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita, la Dirección AVSEC deberá recabar toda la información disponible mediante informes escritos de todos los participantes, y realizar un análisis y evaluación de lo acontecido. El periodo para realizar esta investigación no podrá superar los plazos dispuestos en la SUBPARTE I 17.17.
- (i) Basándose en dicha evaluación la DINACIA a través de la Dirección AVSEC reevaluará los controles y procedimientos de seguridad para tomar de ser necesario la adopción de las medidas pertinente a fin de subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos

17.5 Prevención.

- (a) Cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita Los directores de los aeropuertos designados por la DINACIA, deberán adoptar medidas para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.
- (b) Cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita el Director del Aeropuerto en coordinación con la PAN, deberá

ordenar, la inspección de la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Se debe notificar previamente al explotador aéreo que se va a realizar la inspección.

- (c) El Director del Aeropuerto deberá solicitar la presencia del EDAT para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos.
- (d) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC exigirá incluir en los PSA y los PSEA, planes de contingencia y la asignación de recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se deben verificar con regularidad por la Dirección AVSEC.
- (e) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC coordinará con las dependencias Estatales correspondientes, que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.

17.7 Respuesta.

- (a) Cuando se reciba la notificación de que un acto de interferencia ilícita esta afectando un aeropuerto o una aeronave en vuelo, la autoridad aeroportuaria activará el CENTRO

DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (C.O.E.) donde se instalará el **CENTRO DE CONTROL DE INCIDENTES** (C.C.I.) correspondiente, el que a su vez alertará al CENACOT, si el suceso lo justifica, a fin de adoptar las medidas de Contingencia a nivel Nacional.

- (b) El Director del Aeropuerto será responsable de activar las medidas de acuerdo con el Plan de Contingencia del aeropuerto y poner en funcionamiento las instalaciones y equipos del Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.).
- (c) Será responsabilidad del Director del Aeropuerto que las instalaciones, equipos y comunicaciones del C.O.E. estén en buenas condiciones de uso y de funcionamiento.
- (d) Todos los organismos que reciban información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, adoptarán las medidas que se indican en el plan de contingencia local, incluida la comunicación al responsable de coordinar el mismo.
- (e) Cada organización que reciba esa notificación deberá recopilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente en curso.
- (f) Las medidas específicas se adoptarán por la autoridad al mando, luego de una evaluación clara de la información y de las pruebas disponibles. La evaluación

- corresponde al E.C.I. local con las partes interesadas.
- (g) Al llevar a cabo la evaluación se utilizará la identificación positiva del objetivo, para clasificar la amenaza como "concreta", "imprecisa" o "falsa".
 - (h) El criterio para determinar la identificación positiva del objetivo será "confidencial", cuyos detalles conocerá el E.C.I. local.
 - (i) En el contexto de notificaciones de incidentes, la identificación positiva, exige que la misma tenga referencias específicas al objetivo en cuestión (en el caso de una aeronave, mencionando el número de vuelo, la hora de salida o el lugar en que se encuentra en el momento de notificación, etc., e incluya otros datos concretos que agreguen credibilidad positiva a la notificación.
 - (j) Una vez definida la evaluación, se difundirá a todos los interesados y las medidas concretas se adoptarán de conformidad con el plan de contingencia que corresponda.
 - (k) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC verificará que en los planes de contingencia se incluyan medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en nuestro País, hasta que puedan continuar su viaje.
 - (l) La DINACIA por intermedio de la Dirección de Circulación Aérea, en el caso que deba prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita, recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.
 - (m) La DINACIA a través de la Dirección de Circulación Aérea deberá proporcionar asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.
 - (n) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC deberá establecer en sus planes de contingencia las medidas que considere factibles adoptar para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en un aeropuerto de la ROU se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, se deberá tener presente en las medidas que implemente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. La DINACIA deberá considerar la importancia de las consultas, cuando sean posibles, al Estado del explotador aéreo de la aeronave, y de la notificación a los Estados de destino

- supuesto o declarado, estableciendo los medios para enviar la notificación y la información que será enviada a los diferentes estados interesados en los planes de contingencia.
- (o) Cuando en nuestro Estado haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, la DINACIA deberá notificar dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que se disponga a:
- (1) Ambos Estados mencionados.
 - (2) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones.
 - (3) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes.
 - (4) Cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave.
 - (5) La Organización de Aviación Civil Internacional.
- (p) La DINACIA a través de la Dirección de Circulación Aérea deberá establecer procedimientos en los planes de contingencia para asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con la SUBPARTE C 17.5 del presente RAU, se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.
- (q) La DINACIA deberá cooperar con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, se deberá utilizar, según corresponda dentro de las posibilidades y si las circunstancias lo permiten, la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.
- (r) En caso existir una amenaza de bomba, la dirección del aeropuerto en coordinación con la PAN, deberá realizar una evaluación sobre la información y evidencia disponible antes de tomar alguna acción. Es responsabilidad de la DINACIA a través de las autoridades del aeropuerto realizar la evaluación conjuntamente con la PAN, con quien recibió la amenaza y cualquier otra parte interesada (ejemplo: aerolínea u operador del aeropuerto). En la evaluación se hará uso del término "Identificación Positiva del Blanco" (IPB) para clasificar la amenaza como, "Amenaza concreta" o "Amenaza no concreta". En la IPB, la notificación debe contener la mayor información posible. La política para determinar si existe IPB es estrictamente confidencial.

- (s) Una vez realizada la evaluación de la amenaza de bomba, la información será diseminada a todos los implicados, y acciones serán tomadas de acuerdo con el Plan de Contingencia del Aeropuerto.

17.9 Mando y control.

- (a) La responsabilidad del mando ejecutivo a nivel nacional de respuesta a un acto de interferencia ilícita (Alerta 4) corresponde al Poder Ejecutivo a través del Centro Nacional de Coordinación Contra el Terrorismo (CENACOT) sin perjuicio de sus actuales atribuciones conferidas legalmente. En el lugar del incidente, las medidas iniciales le corresponden al Equipo de Control de Incidentes (E.C.I.) local, hasta su traslado al CENACOT del que será su asesor, y mantendrá enlace directo y seguro.
- (b) El mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita es responsabilidad de la Fuerza Aérea.
- (c) El Mando operacional de la respuesta a un acto de interferencia ilícita o de una amenaza de bomba es responsabilidad del oficial de mayor jerarquía disponible en la PAN en coordinación con la DINACIA, la FAU, un representante del Poder Ejecutivo, en ese orden.
- (d) Con relación a un acto de interferencia ilícita respecto a una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta estará a cargo de:
 - (1) La DI.N.A.C.I.A, a través de los Servicios de tránsito aéreo mientras la

aeronave estará en el aire, hasta que ésta se detiene en la posición aislada luego del aterrizaje, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje para decolar, hasta que la misma abandona el espacio aéreo del Uruguay.

(2) El Equipo de Control de Incidentes (E.C.I.), desde el momento en que la aeronave se detiene en la posición aislada después de aterrizar, hasta que concluye el incidente, hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar o hasta su traslado al CENACOT.

- (e) Cuando se reciba la notificación de un acto de interferencia ilícita, es responsabilidad de la FAU activar el CENACOT y tomar acciones conjuntamente con la DINACIA de acuerdo a lo establecido en el Plan de Contingencia.
- (f) Cuando se reciba la notificación de que un acto de interferencia ilícita esté afectando un aeropuerto o una aeronave en vuelo, la autoridad aeroportuaria activará el CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (C.O.E.), donde se instalará el EQUIPO DE CONTROL DE INCIDENTES (E.C.I.) correspondiente, el que a su vez alertará al CENACOT, si el suceso lo justifica, a fin de adoptar las medidas de Contingencia a nivel Nacional.
- (g) La autoridad aeroportuaria será responsable de activar las medidas de acuerdo con el Plan de Contingencia del aeropuerto y poner en funcionamiento las instalaciones y equipos del Centro de Operaciones de

Emergencia (C.O.E.).

- (h) Será responsabilidad de la autoridad aeroportuaria que las instalaciones, equipos y comunicaciones del C.O.E. estén en buenas condiciones de uso y funcionamiento.

17.11 Prestación de servicios de aeronavegación.

- (a) La Dirección de Tránsito Aéreo, establecerá y aplicará en coordinación con la Dirección AVSEC Nacional las disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del PNSAC y de la presente RAU.
- (b) El piloto al mando de una aeronave que este siendo objeto de un acto de interferencia ilícita, hará lo posible para notificar la situación a la dependencia ATS, y brindará dentro de lo posible toda información significativa con el mismo, como también cualquier desviación de la ruta de vuelo autorizada, para permitir que la dependencia ATS pueda darle prioridad a la aeronave que esta siendo objeto del acto de interferencia ilícita.
- (c) Cuando una dependencia del centro de control de tránsito aéreo, tenga conocimiento o sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita, no se hará ninguna referencia en las comunicaciones ATS al mismo, a menos que en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada se haya hecho referencia al mismo y se tenga

certeza de que tal comunicación no agrave la situación.

- (d) En caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita, entre en el espacio aéreo Uruguayo para aterrizar en un aeródromo, el Centro de Control de Tránsito Aéreo debe prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo, teniendo presente la posibilidad de un descenso de emergencia, y adoptar las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases del vuelo, inclusive la autorización para aterrizar.
- (e) Al aterrizar, la aeronave debe ser dirigida al puesto aislado de estacionamiento y procederse de acuerdo con el Plan de Contingencia respectivo.
- (f) Se adoptarán todas las medidas posibles para asegurarse de que la aeronave permanezca en tierra, a menos que su partida sea necesaria debido a la necesidad primordial de proteger vidas humanas.
- (g) En caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita cruce el espacio aéreo del País, el Centro de Control de Tránsito Aéreo prestará la asistencia necesaria para proteger el vuelo mientras permanezca en el espacio aéreo.
- (h) El Centro de Control deberá transmitir la información necesaria a los servicios de tránsito aéreo de los Estados involucrados, inclusive los del aeropuerto de destino conocido o supuesto, a fin que puedan adoptarse medidas de protecciones

oportunas y apropiadas en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave.

- (i) En caso que se posea información sobre una amenaza a una aeronave en vuelo, la cual este sobrevolando nuestro espacio aéreo controlado, el CTA es responsable de notificar al piloto al mando de la aeronave dicha información, de acuerdo a las disposiciones establecidas por la autoridad al mando del incidente.

17.13 Apoyo de Especialistas.

- (a) La Autoridad de seguridad competente coordinará a través del CENACOT Centro Nacional de Coordinación Contra el Terrorismo, con el Consejo de Defensa Nacional CODENA y con el Comité Nacional de Emergencia la presencia de especialistas tales como:

(1) Negociadores de rehenes

(2) Dependencias para desactivación de explosivos.

(3) Intérpretes,

(4) Equipos de intervención armada, etc., para los planes de contingencia respectivos.

- (b) El transporte de especialistas tendrá prioridad por el medio mas rápido y directo posible al lugar del incidente
- (c) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC debe verificar que los Planes de Contingencias presentados para su

aprobación, prevean la participación de especialistas.

17.15 Comunicaciones a la prensa.

- (a) Durante un acto de interferencia ilícita (Alerta 3), la información para los medios de la Prensa, solo será proporcionada a través de la Dirección de Relaciones Públicas de la FAU en coordinación con el Sistema Nacional de Emergencias.
- (b) Todo el personal en los aeropuertos del país deberán coordinar con la Dirección de Relaciones Publicas de la FAU para realizar comentarios o anuncios sobre un acto de interferencia ilícita o sobre la sospecha de un acto de interferencia ilícita.
- (c) Cuando ocurra una amenaza o un acto de interferencia ilícita, toda la información relacionada con el aeropuerto afectado será dirigida al COE del Aeropuerto.

17.17 Reportes a la OACI y comunicaciones a los Estados.

- (a) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita que afecte a una aeronave en vuelo, el piloto al mando de la misma, presentará un informe sobre lo ocurrido a la autoridad local designada por la DINACIA.
- (b) En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita, Uruguay a través del Ministerio de Relaciones Exteriores transmitirá toda la información pertinente:
 - (1) Al Estado de matrícula de la aeronave afectada.

- (2) Al Estado del explotador.
 - (3) A los Estados cuyos ciudadanos resultaron muertos, lesionados o detenidos como consecuencia del suceso.
 - (4) A cada Estado del que se sabe que hay ciudadanos a bordo de la aeronave.
- (c) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita se deberá comunicar a la OACI toda la información relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita lo antes posible luego de resuelto el caso.
- (d) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita, la Dirección AVSEC deberá recolectar los informes por escrito de todos los participantes en el mismo, para realizar los reportes que deben ser enviados a la OACI, y para tomar las medidas necesarias en los programas de seguridad, para que estos hechos no se vuelvan a repetir y para la verificación y actualización de los procedimientos en los planes de contingencia.
- (e) Cuando ocurra un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, Uruguay a través de la DI.N.A.C.I.A, preparará y enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional los informes siguientes:
- (1) Un reporte preliminar sobre el acto de interferencia ilícita, el cual debe ser enviado a la OACI dentro de los 30 días de finalizado el mismo.
 - (2) Un reporte final sobre el acto de interferencia ilícita, el cual debe ser enviado a la OACI dentro de los 60 días de finalizado el mismo, debiéndose utilizar para ello, el formulario del Apéndice C del presente RAU.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

SUBPARTE J EVALUACIÓN Y VERIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y LOS PLANES DE CONTINGENCIA

17.1 Evaluación y Verificación Programas de seguridad.

(a) Generalidades:

(1) La recopilación y evaluación rápida y continua de la información relativa a la amenaza y la transmisión de dicha información no confidencial, a las autoridades competentes es esencial para mantener un programa AVSEC eficaz.

(2) Según el nivel de amenaza que exista en el país, y de acuerdo con la situación internacional, se ajustarán los elementos del programa nacional AVSEC

(b) Responsabilidades:

(1) El sistema Nacional de Inteligencia de Estado a través de la Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado será responsable de verificar la información sobre las amenazas relativas a la aviación civil incluyendo, aunque la enumeración no sea exhaustiva, información sobre grupos terroristas nacionales e internacionales, grupos violentos con motivaciones políticas y elementos criminales.

(2) Los Servicios de Información Nacional difundirán oportunamente a la DINACIA los informes sobre la amenaza por el procedimiento que establezca. La Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado

(3) El sistema Nacional de Inteligencia de Estado a través de la Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado serán responsables por la recolección y colación de la información sobre las amenazas relevantes para la aviación civil incluyendo pero no limitándose a información sobre grupos terroristas internacionales y domésticos, grupos violentos con motivos políticos y de otra índole, y los grupos criminales

(4) La DINACIA con el Comité Nacional AVSEC serán responsables de elaborar el nivel de riesgo de acuerdo con la información sobre la amenaza en términos de posibles ataques contra los intereses de la aviación civil.

(5) En respuesta a informaciones concretas sobre posibles amenazas a la aviación civil, quienes la evalúan considerarán la vulnerabilidad de diferentes objetivos y se asegurarán que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades involucradas adoptan medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza.

(6) A un aumento general en el nivel de la amenaza dirigida contra la aviación civil, se responderá con un incremento en el nivel de alerta, lo que implica establecer refuerzos generales de las medidas de seguridad en todo el sistema, según los planes de contingencia nacional y específicos en el área local.

(7) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC, con la información recibida sobre las posibles amenazas establecerá el nivel de

Alerta en cuanto a la aplicación de medidas de seguridad adicionales.

- (c) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC de acuerdo al grado de amenaza para la aviación civil en nuestro territorio, establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar los aspectos pertinentes de los PSA, el PNSAC y del presente RAU basándose en la evaluación de riesgos.
- (d) Amenazas dirigidas contra objetivos específicos de la aviación (aeronaves, aerolíneas, instalaciones y servicios vitales del aeropuerto, etc.) serán contrarrestadas a través de medidas específicas establecidas en los planes de contingencia correspondientes.
- (e) Luego de cada incidente la Autoridad de seguridad competente llevará adelante una evaluación para determinar la eficacia de las medidas empleadas, o propiciar los ajustes necesarios.
- (f) Estos ajustes se harán en coordinación con el Comité Nacional AVSEC y los Comités AVSEC de los aeropuertos.

17.3 Plan de contingencia.

- (a) A las amenazas dirigidas contra objetivos concretos, (aeronaves, líneas aéreas, instalaciones de aeropuerto, etc.) se hará frente con medidas concretas, especificadas en los planes de contingencia correspondientes.

- (b) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC elaborará el Plan Nacional de Contingencias para hacer frente a los actos de interferencia ilícita relacionados con las amenazas dirigidas contra objetivos específicos de la aviación (aeronaves, aerolíneas, instalaciones y servicios vitales del aeropuerto).
- (c) El Plan Nacional de Contingencias deberá definir las diferentes hipótesis de amenazas y sus correspondientes niveles de "Alerta", las medidas y procedimientos a que han de aplicarse de acuerdo a cada una de las hipótesis y nivel de Alerta.
- (d) La Autoridad de seguridad competente determinará que periódicamente se lleven ejercicios para chequear la eficacia de los planes de contingencia para hacer frente a actos de interferencia ilícita.
- (e) Las entidades que participan en los procesos de toma de decisiones deberán participar, en ejercicios en los que se pone en práctica la gestión de respuestas ante actos de interferencia ilícita.
- (f) Cada aeropuerto del País deber tener un plan de contingencia aprobado por la DINACIA.
- (g) Será responsabilidad del Director del aeropuerto designado por la DINACIA, la elaboración y la actualización del plan de contingencia.
- (h) El plan de contingencia de los aeropuertos deberá estar en coordinación con lo establecido en el Plan Nacional de

- Contingencia elaborado por la Dirección AVSEC aprobado por la DINACIA, y a lo establecido en el presente RAU.
- (i) La Dirección AVSEC de la DINACIA con las conclusiones obtenidas en el análisis del hecho recomendará al Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil los cambios necesarios al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y dispondrá los cambios necesarios a la presente RAU 17 AVSEC con la aprobación de la DINACIA.
 - (j) La Dirección AVSEC basados en los resultados alcanzados en el análisis realizado sobre el acto de interferencia ilícita implementará los cambios necesarios del plan de contingencia con la aprobación de la DINACIA, los que luego de aprobados deberán ser incorporados en los PSA y PSEA.
 - (k) Los planes de contingencia deberán establecer los recursos médicos y sociales que se deberán atender. Al hablar de recursos sociales se refiere al apoyo espiritual y religioso de las personas.
- (l) También se deberán establecer los tiempos mínimos de respuesta de las diferentes entidades involucradas.
 - (m) Los planes de contingencia deberán ser objeto de ejercicios periódicos:
 - (1) Se realizará un ejercicio de gestión de crisis completo cada dos años.
 - (2) Se realizará un ejercicio de gestión de crisis parcial cada dos años, en años alternos con el ejercicio completo.
 - (3) Se realizará un ejercicio de gestión de crisis de mesa una vez al año.
 - (n) (n) Cada vez que se realice un ejercicio de gestión de crisis, se realizará una evaluación del mismo y sus procedimientos. Se utilizarán los resultados de dicha evaluación para actualizar el plan de contingencia a los efectos de identificar las deficiencias y resolver los puntos débiles en los mecanismos de respuesta.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

SUBPARTE K CONTROL DE CALIDAD Y FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD

17.1 Programa Nacional de Control de Calidad.

- (a) La Autoridad de seguridad competente conducirá una apreciación anual de la eficacia general del sistema nacional y de sus partes.
- (b) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC debe desarrollar, implementar y mantener actualizado un Programa Nacional de Control de Calidad para la Seguridad de la Aviación Civil que en adelante se denominará Reglamento Nacional de Control de Calidad RNCC, para determinar el cumplimiento del PNSAC y del presente RAU, y validar su eficacia y eficiencia.
- (c) El RNCC debe ser aprobado por la DINACIA y actualizado periódicamente por la Dirección AVSEC.
- (d) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC se asegurará que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (e) La Dirección AVSEC determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo realizada en conjunto con El sistema Nacional de Inteligencia de Estado a través de la Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado, utilizando para ello el "Apéndice L" del presente RAU (Matriz de Actividades de VIGILANCIA)
- (f) El Director AVSEC es responsable de recomendar y elevar al DINACIA, las actualizaciones o enmiendas del RNCC para su aprobación.
- (g) Todas las personas, entidades u organismos cuyas responsabilidades se incluyen en el presente RAU serán sometidas a las medidas descriptas en el RNCC.
- (h) El RNCC tiene autoridad sobre todas las entidades u organismos con responsabilidad en la seguridad de la aviación civil de nuestro País, en el cumplimiento del PNSAC y del presente RAU.
- (i) Los aeropuertos, operadores aeroportuarios y explotadores aéreos deberán elaborar, aplicar y mantener un programa de control de calidad interno compatible con el RNCC.
- (j) La Autoridad de seguridad competente determinará anualmente los elementos del sistema a probar y los procedimientos y normas a aplicar. Las personas que lleven adelante las pruebas, estarán munidas de la autorización escrita pertinente y deberán presentarla en caso de tener que identificarse de serle requerida por el personal de seguridad en servicio.
- (k) La Dirección AVSEC conservara todos los informes (de auditoría, inspección prueba, estudio o investigación de seguridad) durante un periodo no menor a dos años. Asimismo las infracciones o

incidencias de incumplimiento de normas corroboradas serán ingresadas en una base de datos para fines estadísticos. La información estadística será utilizada para:

- (1) Determinar el historial de cumplimiento de las entidades acreditadas.
 - (2) La aplicación de medidas más severas proporcionales a la gravedad, la repetición de las infracciones y al historial de cumplimiento.
- (l) La Dirección AVSEC de la DINACIA, deberá verificar y certificar por escrito cualquier objeto, material o dispositivo que se utilice para realizar las pruebas de seguridad.

17.3 Actividades de Control de Calidad

- (a) La Dirección AVSEC, como Dependencia Encargada, dispondrá que a través de Inspectores AVSEC, se realicen auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.
- (b) La Dirección AVSEC será responsable por el desarrollo de las actividades de control de calidad establecidas en RNCC. Dichas actividades incluyen pero no se limitan a la programación de, auditorías, inspecciones, pruebas, estudios, inspecciones e investigaciones, a la revisión final de todos los informes

relacionados con éstas actividades, y a la revisión y aprobación de las recomendaciones sobre las medidas que se deben adoptar para asegurar el cumplimiento de las normas.

- (c) La Dirección AVSEC complementará el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil mediante un análisis de la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, presentada en el Formulario de encuesta de Medición de la satisfacción en la aplicación de los Controles de seguridad del Apéndice J del presente RAU.
- (d) Los inspectores de la Dirección AVSEC en cumplimiento de sus funciones, deben conducir auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de seguridad periódicamente relacionados con seguridad de la aviación, a los operadores de los aeropuertos, operadores aéreos, proveedores de seguridad, proveedores de servicios para la aviación civil y de cualquier poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo, con el fin de verificar el PNSAC y los programas de seguridad que fueron aprobados por la DINACIA, los inspectores de la Dirección AVSEC pueden obtener copia de los documentos y registros con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de competencia de acuerdo a lo establecido en los programas de seguridad y en el presente documento.

(e) La fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil se realizara de forma independiente por parte del Departamento de Control de Calidad, garantizando que:

1) los inspectores que realizan auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad estén capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil;

2) el personal que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad de la Aviación Civil, tenga la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas. Asimismo:

i. inspeccionar cualquier parte o área en cualquier aeropuerto en la Republica Oriental del Uruguay o cualquier terreno o zona fuera del aeropuerto que sea utilizado por las empresas que operan dichos aeropuertos, o que esté en las ZSR;

ii. inspeccionar cualquier aeronave matriculada o que preste servicios en la Republica Oriental del Uruguay a los efectos de evaluar los procedimientos de seguridad; iii. inspeccionar y evaluar la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad y el rendimiento de los equipos de seguridad;

iii. introducir en un aeropuerto, parte aeronáutica o cualquier designada como ZSR y utilizar cualquier equipo necesario para llevar a cabo sus funciones, incluyendo radios, cámaras, grabadoras (audio y video) y artículos restringidos o prohibidos con autorización especial, tales como réplicas de armas o artefactos explosivos simulados;

iv. promulgar alertas acerca de las deficiencias y/o recomendaciones, tal como sea pertinente;

v. exigir la inmediata rectificación de cualquier deficiencia o aplicar medidas para imponer el cumplimiento

vi. exigir la aplicación de todos los requisitos nacionales de seguridad de la aviación pertinentes.

vii. ingresar a cualquier terreno, instalación o inmueble en cualquier aeropuerto en la Republica Oriental del Uruguay a los efectos de desarrollar actividades de control de la calidad, o a cualquier terreno fuera de un aeropuerto ocupado con fines empresariales vinculado a un explotador de aeropuerto o de aeronave;

viii. ingresar a cualquier aeronave matriculada o que preste servicios en el Estado con el fin de inspeccionar cualquier procedimiento de seguridad; x. requerir del explotador de aeronave, del gerente de aeropuerto o de los ocupantes de terrenos fuera del aeropuerto utilizados con fines empresariales vinculados al aeropuerto que proporcionen la información relativa

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

- a la auditoría, inspección, estudio, pruebas o investigación;
- ix. obtener acceso a los documentos y registros de seguridad pertinentes; y
- xii. entrevistar a cualquier persona para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de los procedimientos
- (f) Los inspectores de seguridad de la Dirección AVSEC tienen la autoridad para detener operaciones, imponer medidas correctivas inmediatas cuando exista evidencia positiva que se ha omitido, obviado o implementado incorrectamente las medidas de seguridad de acuerdo a lo establecido en el PNSAC y en el presente RAU, y atente contra la seguridad de la aviación civil lo cual deberá informar inmediatamente a la Dirección AVSEC de la DINACIA.
- (g) Los inspectores de seguridad de la Dirección AVSEC tienen la autoridad para aplicar sanciones por intermedio de la Dirección AVSEC de la DINACIA de acuerdo a lo establecido en el Decreto 363/994 de 10 de agosto de 1994, Código de Faltas y Sanciones.
- (h) La DINACIA, el operador del aeropuerto y el operador aéreo deben reevaluar los controles y procedimientos de seguridad cuando sea afectado por un acto de interferencia ilícita o cuando el sistema de seguridad de la aviación se vea comprometido, y oportunamente adoptará las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles o deficientes, a fin de evitar la repetición de los hechos. Estas medidas serán informadas a la OACI por la DINACIA.
- (i) La Dirección AVSEC de la DINACIA, deberá verificar y certificar por escrito cualquier objeto, material o dispositivo que se utilice para realizar las pruebas de seguridad.

17.5 Seguridad de las bases en otros Estados.

- (a) La Dirección AVSEC de la DINACIA realizará las coordinaciones necesarias para realizar auditoría/inspecciones de seguridad aeroportuaria AVSEC en las bases de las aerolíneas de bandera nacional en otros Estados, con el fin de verificar el cumplimiento de lo establecido en los programas de seguridad.
- (b) Las auditorías/inspecciones de seguridad aeroportuaria AVSEC en las bases de las aerolíneas de bandera nacional en otros Estados, se realizarán con Auditores Nacionales designados por la Dirección AVSEC de la DINACIA, y serán mínimo una al año en cada base que operen en el exterior.
- (c) La Dirección AVSEC de la DINACIA realizará las coordinaciones necesarias para realizar auditorías/inspecciones de seguridad aeroportuaria AVSEC en los Estados que realicen operaciones con pasajeros de transporte aéreo comercial en nuestro país que efectúen transbordo para realizar la validación de los procedimientos de seguridad que aplican los otros Estados, en colaboración con el Estado solicitante, y establecerá procedimientos permanentes para

garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

- (d) Las auditorías/inspecciones AVSEC a los Estados que hayan establecido un proceso de validación con nuestro Estado y apliquen procedimientos de inspección aceptados por ambos Estados, se deberán realizar un mínimo de tres al año.
- (e) Dichas coordinaciones serán realizadas a solicitud del otro Estado interesado o podrán ser solicitadas por nuestro Estado de acuerdo a un estudio de necesidades que debe ser realizado por la Dirección AVSEC y aprobado por la DINACIA.
- (f) Las actividades auditoría/inspecciones de seguridad aeroportuaria AVSEC en las bases en otros Estados de las aerolíneas que realizan en nuestro País operaciones con pasajeros serán atendidas con cargo a proveer por la DINACIA.

17.7 Certificación para auditores y/o inspectores e instructores de seguridad de la aviación civil AVSEC.

- (a) La DINACIA a propuesta de la Dirección AVSEC, certificará a los auditores y/o inspectores nacionales de seguridad de la aviación AVSEC, que hayan cumplido

con los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción para la Aviación Civil aprobado por la DINACIA; en adelante denominado como Reglamento Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (RNISAC).

- (b) (Gastos de inspección) Los gastos que demande a la autoridad aeronáutica la inspección, auditoría, habilitación, examen, peritajes y demás verificaciones que realice a requerimiento de personas de derecho público o privado, serán de cargo exclusivo del requirente. Este deberá anticipar las sumas que determine el arancel aprobado por el Poder Ejecutivo a propuesta de la autoridad aeronáutica.
- (c) La DINACIA a propuesta de la Dirección AVSEC certificará a los instructores nacionales de seguridad de la aviación AVSEC, que hayan cumplido con los requisitos exigidos por la DINACIA, los cuales deben estar establecidos en el Programa Nacional de Instrucción para la Aviación Civil aprobado por la DINACIA.

17.9 Financiamiento de la seguridad aeroportuaria AVSEC.

- (a) Las inversiones para atender las necesidades de la Seguridad de la aviación civil serán atendidas de acuerdo a lo previsto en la Sub Parte D 17.19 (a) del presente RAU.
- (b) Será responsabilidad de la DINACIA que estén disponibles los fondos, facilidades, recursos e instalaciones necesarios para atender las necesidades en materia de seguridad aeroportuaria AVSEC, a

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

excepción de los aeropuertos concesionados que se regirán por el "Contrato de Gestión Integral".

(c) Las actividades de capacitación en materia de seguridad aeroportuaria AVSEC serán atendidas de acuerdo a lo previsto en la Sub Parte D 17.19 (a) del presente RAU.

APÉNDICES

Este documento contiene Políticas Nacionales sobre Seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita. Los detalles concretos y los procedimientos de cómo se llevarán a la práctica esas políticas, serán establecidos en los programas de seguridad correspondientes. El presente RAU cuenta, con los siguientes apéndices:

Apéndice A: Modelo del Programa de Seguridad de Aeropuerto.

Apéndice B: Modelo del Programa de Seguridad del Explotador Aéreo y del Explotador Aeroportuario.

Apéndice C: Formulario Acto de Interferencia Ilícita.

Apéndice D: Formulario modelo para el Transporte de Armas de Fuego en una Aeronave.

Apéndice E: Formulario modelo para Amenaza de Bmba.

Apéndice F: Lista de Verificación PSA

Apéndice G: Lista de Verificación PSEA

Apéndice H: Lista de verificación de un Punto de Inspección

Apéndice I: Lista de Verificación de Estudio de Seguridad.

Apéndice J: Formulario de encuesta de Medición de la Satisfacción en la Aplicación de los Controles de Seguridad

Apéndice K: Modelo de tabla de control de la Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo (OJT)

Apéndice L: Matriz de Actividades de VIGILANCIA.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice A

Modelo del Programa de Seguridad de Aeropuerto.

La presentación del presente documento requiere un estudio y análisis por parte de la Sección Planes y Programas de la Dirección AVSEC de la DINACIA, en el mismo se deberá considerar una descripción detallada en cada uno de los capítulos con información de los procedimientos y requerimientos de seguridad teniendo como referencia el presente modelo de programa. Posterior al análisis y sus correcciones de ser necesarias por la Dirección AVSEC, deberá ser aprobado por la DINACIA.

1. OBJETIVO DEL PROGRAMA.

- 1.1 Satisfacer los requerimientos del Anexo 17 de la OACI y los establecidos en el PNSAC y el presente RAU.
- 1.2 Definir las medidas de seguridad de la aviación y las responsabilidades correspondientes por parte de aquellos que han de aplicarlas. Deben aclararse e indicarse los detalles de todas las medidas que han de ser aplicadas en el aeropuerto para satisfacer los requerimientos del PNSAC.

2. DEFINICIONES

Se deben utilizar las del PNSAC el presente RAU y aquellas expresiones o términos, que se entiendan deban ser definidas para una mejor comprensión.

3. FUENTES DEL CONTENIDO

- 3.1 Legislación nacional: Se deben Indicar los detalles de la legislación nacional (leyes, decretos, etc.) que dan autoridad al programa.
- 3.2 PNSAC y RAU 17 AVSEC. Se hará referencia a los artículos correspondientes del PNSAC y del presente RAU que forman parte de la base del programa de seguridad de aeropuerto, así como a las disposiciones pertinentes que rigen la elaboración de medidas y procedimientos.
- 3.3 Otra reglamentación o legislación: Se deben indicar lo detalles de todo otro tipo de reglamento o legislación, que proporcione apoyo legal al Programa de Seguridad del Aeropuerto. Hacer referencia a las partes pertinentes de la legislación penal nacional como sea necesario.

4. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR DEL AEROPUERTO

- 4.1 Operador del aeropuerto: Una descripción de las tareas concretas del personal del operador de aeropuerto involucrado en la aplicación del presente RAU.

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

- 4.2 Sección de seguridad del aeropuerto: Una descripción de las funciones y responsabilidades de la organización del departamento de seguridad del aeropuerto y del oficial de seguridad de aeropuerto y/o oficial AVSEC.
- 4.3 Servicios de seguridad: Una descripción de las tareas de la PAN y de los diversos organismos que prestan seguridad en los aeropuertos (policía nacional, seguridad del aeropuerto, proveedores de seguridad de empresas de seguridad, etc.). Establecer con claridad las responsabilidades de cada uno de ellos para evitar una interpretación errónea de la función y responsabilidad concreta de cada una de las autoridades.
- 4.4 Otros organismos del gobierno: Describir las funciones de otros organismos del gobierno (aduanas, inmigración, etc.) implicados en prestar apoyo al programa de seguridad del aeropuerto.
- 4.5 Explotador aéreo: Describir la función de las líneas aéreas (tanto nacionales como extranjeras) que realizan operaciones en el aeropuerto y cualquier función o tarea de seguridad que se les haya asignado en apoyo del programa de seguridad. Se debe incluir en un apéndice una lista de las personas responsables y sus sustitutos en cada línea aérea con todos los detalles pertinentes de la forma de ponerse en contacto con las mismas (números de teléfono, tanto de trabajo como de domicilio, dirección de la sede, etc.).
- 4.6 Operadores aeroportuarios del aeropuerto: Indicar la responsabilidad de los concesionarios y de los arrendatarios, cuándo se requiere su cooperación y asistencia y la forma en que deben contribuir a la seguridad de la aviación civil.
- 4.7 Autoridades municipales: Indicar las tareas que se requerirán de cualquiera de las autoridades municipales locales para prestar asistencia en la aplicación del programa de seguridad de aeropuerto.
- 4.8 Otras autoridades: Una descripción con respecto a otras autoridades involucradas en este programa (correos, comunicaciones, extinción de incendios, salud, etc.). Las funciones que desempeñan y la asistencia que deben exigírsele que proporcionen.
- 4.9 Aviación General: Indicar el impacto del Programa de Seguridad en las operaciones de la aviación general y sus efectos colaterales.

5. COMITÉ AVSEC DEL AEROPUERTO

- 5.1 Atribuciones. Establecer los requerimientos pertinentes al Comité AVSEC del Aeropuerto según lo especificado en el PNSAC. Definir claramente sus atribuciones y responsabilidades con respecto a los procedimientos y medidas de acuerdo a que establece PNSAC, destinadas a proteger eficazmente al aeropuerto contra actos de interferencia ilícita. El Comité debería reunirse periódicamente, en pleno o parcialmente como grupo operacional más pequeño, de

preferencia a intervalos específicamente establecidos. Deben levantarse actas de cada reunión que, una vez aprobadas por los miembros del comité se distribuirán a las organizaciones involucradas.

- 5.2 Composición de los miembros: Preparar una lista de los miembros del Comité AVSEC, en la que deben incluirse todos los organismos participantes en la operación del aeropuerto que contribuyen al establecimiento y la aplicación de medidas de seguridad, comprendidos los miembros y otras personas designadas por los miembros. Se debe incluir una lista completa de los nombres, cargos, y cualquier otro dato pertinente, de todos los miembros del Comité AVSEC del Aeropuerto. El Director del Aeropuerto desempeñará la función de Presidente del Comité. El Oficial AVSEC de la DINACIA prestará los servicios de asesor en seguridad, para el comité.

6. COMUNICACIONES

- 6.1 En esta sección se debe describir la forma por la que la autoridad en materia de seguridad y la sección de políticas y reglamentación de seguridad, comunica los requerimientos del PNSAC a la industria aeronáutica del país.
- 6.2 Incluir la referencia a los procedimientos de distribución de informes que sean resultado de las inspecciones, evaluaciones, estudios, pruebas e investigaciones en materia de seguridad. Deberían también describirse las instrucciones y orientaciones sobre la clasificación correcta y procedimientos de tramitación de la información confidencial que figure en tales informes.
- 6.3 Deberán también indicarse los detalles de la política sobre comunicaciones a otros Estados, a la OACI y a los medios de comunicación, respecto a la seguridad de la aviación civil.

7. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO

- 7.1 Generalidades: En esta parte deberá incluirse el nombre del aeropuerto, su ubicación con respecto a la ciudad más cercana, dirección oficial del aeropuerto, su índole, nombre del administrador del aeropuerto, número de teléfono y código de identificación.
- 7.2 Parte pública, parte aeronáutica y ZSR. Se deben indicar claramente las diversas zonas de los predios aeronáuticos y las zonas de circulación pública, además de otros sectores del aeropuerto seguidos de una breve descripción. La parte aeronáutica del aeropuerto debería marcarse claramente y deberán indicarse todas las ZSR, junto con todos los puestos de control de acceso. Un mapa preciso y a escala del lugar y del plano del aeropuerto deben adjuntarse como apéndice.
- 7.3 Horas de funcionamiento: Indicar los detalles de las horas de funcionamiento del aeropuerto, las horas de funcionamiento de la torre de control de tránsito aéreo y las instalaciones de comunicaciones sobre el terreno. En caso de las ZSR, debe haber control de acceso las 24

horas del día. Deberían también incluirse los procedimientos relativos a la seguridad fuera de las horas normales de operaciones.

7.4 Operaciones y organizaciones del aeropuerto: Enumerar y describir brevemente las actividades que desempeñan todas las organizaciones del aeropuerto y otras entidades conexas, por ejemplo:

7.4.1 Servicios de operación del aeropuerto; se incluyen la administración, el mantenimiento, las comunicaciones, los servicios de extinción de incendios o cualesquiera otros servicios operacionales.

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

7.4.3 Operador aéreo: Una lista de todos los operadores aéreos que utilizan el aeropuerto y los destinos a que prestan servicio. También se deben incluir los detalles del promedio de movimientos diarios de pasajeros y del volumen de carga aérea total, respecto a todos los operadores aéreos durante la temporada alta y la temporada baja.

7.4.4 Aviación General: Una lista de todas las empresas de la aviación general que realizan operaciones hacia y desde el aeropuerto. Se deben indicar los detalles del volumen de tránsito de la aviación general y de todos los controles de seguridad impuestos en determinados lugares, la responsabilidad de las instalaciones de la aviación general y el acceso a la rampa comercial y a las zonas de la plataforma.

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

7.4.6 Concesionarios del aeropuerto: Deberá indicarse su ubicación en el aeropuerto y sus responsabilidades de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Gestión Integral.

7.4.7 Organizaciones militares y del ministerio del interior: Se describen los puntos para establecer comunicaciones con las dependencias militares del ministerio del interior que realicen operaciones en el aeropuerto. Deberá incluirse los detalles de memorándums de entendimiento con estas instituciones si los hubiera.

8. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO

En esta sección deberán indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados en el aeropuerto en apoyo al PNSAC. Deberán adaptarse los encabezamientos y el esquema modelo de contenido para que correspondan con las condiciones locales vigentes.

8.1 Seguridad de aeropuerto:

8.1.1 Medidas de control de acceso: Describir los métodos de control de acceso a las ZSR, incluyendo los detalles del sistema de pases o permisos en lo referente a personas y vehículos y los procedimientos de inspección y registro que se realizan.

8.1.2 Indicar quien y que tipo de evaluación de los antecedentes de las personas que solicitan la expedición de cualquier clase de pase se realizan. Indicar quien y la forma en la que se realizan las rondas de vigilancias en las áreas públicas, en las áreas aeronáuticas y en las ZSR, incluida todas las patrullas fuera del aeropuerto para impedir posibles ataques a distancia y desde emplazamientos para lanzamiento de misiles.

8.1.3 Medios materiales de seguridad: Una descripción de los materiales de seguridad relacionados con cercas, altura del vallado, sistemas de detección de intrusos, circuito cerrado televisión, etc.

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

8.1.5 Aviación General: Descripción de las medidas de seguridad aplicadas a la aviación general y cualesquiera otros procedimientos especiales aplicados a la tripulación o a los pasajeros que realizan operaciones hacia y desde el aeropuerto. Detallar el promedio de movimientos diarios con variaciones según la temporada y el número de aeronaves que permanentemente están estacionadas en el aeropuerto.

8.2 Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano:

8.2.1 Autoridad: Citar la fuente jurídica para la aplicación de las medidas de seguridad y cualesquiera leyes locales. Detallar los procedimientos que han de seguirse si alguna

persona no permite ser registrada o que se le niega el embarque por cualquier motivo. Indicar en un apéndice las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado que están exentos de la inspección o del registro.

- 8.2.2 Presentación y facturación: Procedimientos de presentación y facturación para grupos de pasajeros o para pasajeros de alto riesgo, procedimientos para la protección del boleto aéreo, pases de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos. Indicar claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manejo de carga, de conformidad con las disposiciones del PNSAC.
- 8.2.3 Documentos de viaje: Procedimientos para verificar los documentos de identidad y de viaje del pasajero, incluyendo los pasajeros de origen, los pasajeros en trasbordo y los pasajeros en tránsito.
- 8.2.4 Procedimientos de inspección: Describir los procedimientos y medidas para la inspección, incluidas las proporciones mínimas de registro manual de ser aplicable, identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas, medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos, normas por alcanzar, procedimientos para personas con necesidades especiales, arreglos de inspección privada y medidas a adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos.
- 8.2.5 Equipo: Lista del equipo disponible en cada puesto de registro y las pruebas ordinarias requeridas, así como los procedimientos de mantenimiento requeridos para asegurar que se mantienen en servicio y satisfacen las normas requeridas antes de ser utilizados. Indíquense los detalles de los procedimientos a seguir cuando falla el equipo, o cuando, por cualquier otro motivo, está fuera de servicio.
- 8.2.6 Personal de seguridad: Describir los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además indicar la instrucción requerida (inicial, en el puesto de trabajo y de repaso) y los registros que se conservan de esa instrucción.
- 8.2.7 Segregación, control y cotejo: Indicar la separación de las personas inspeccionadas de las no inspeccionadas, en el edificio terminal, después del puesto de inspección. Si no se logra esta separación, describanse los procedimientos suplementarios tales como una inspección secundaria en la zona de embarque. Indicar el cotejo que deben hacer las aerolíneas a los pasajeros antes de subir a la aeronave.
- 8.2.8 Describir los procedimientos realizados para asegurar el control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de la plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves.
- 8.2.9 Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo: Indicar si las medidas de seguridad se aplican a todo el personal del aeropuerto, tripulaciones de vuelo, policía y

personal de otros organismos gubernamentales. Explicando los procedimientos para adoptar y manifestar claramente las medidas para evitar una falsa interpretación y asegurar una aplicación uniforme de estas medidas.

- 8.2.10 Valija diplomática y mensajerías del gobierno: Indicar los procedimientos aplicables a las valijas diplomáticas y mensajerías del gobierno. Explicar si las valijas diplomáticas pueden ser inspeccionadas y de ser así, indicar el procedimiento.
- 8.2.11 Facilidades para dignatarios: Describir los procedimientos para procesar las medidas que faciliten el desplazamiento de los dignatarios, indicando claramente la existencia de arreglos previos para el despacho privado de pasajeros que sean dignatarios o privados, y las excepciones respecto a las vías de inspección normales de los pasajeros, reduciéndolas a un mínimo.
- 8.2.12 Pasajeros de categoría especial: Describir los procedimientos a seguir para pasajeros en custodia posiblemente perturbadores, por ejemplo personas en custodia, presos peligrosos, deportados, personas que sufren de enfermedades mentales, etc. Indicar claramente las diversas tareas de los organismos implicados. Hacer referencia concreta a la notificación de los operadores aéreos y al piloto al mando pertinente.
- 8.2.13 Aviación General: Mencionar los procedimientos para controles de seguridad, respecto a los pasajeros de aeronaves y a la tripulación de la aviación general, en particular durante situaciones de elevada amenaza.

8.3 Seguridad del equipaje de bodega:

- 8.3.1 Autoridad: Describir la fuente en que se basa la autoridad jurídica para adoptar medidas de inspección y los procedimientos por seguir si una persona rechaza que su equipaje de bodega esté sometido a las inspecciones de rutina. Elaborar una lista de las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado cuyo equipaje de bodega tiene un tratamiento especial de registro.
- 8.3.2 Presentación y facturación: Detallar el proceso de presentación y facturación del equipaje; el lugar en el que se realiza y cualesquiera arreglos especiales. Medidas e instalaciones para pasajeros viajando en grupo o de pasajeros de alto riesgo que sean distintos de los procedimientos normales.
- 8.3.3 Indicación de los detalles de interrogación de cualquier pasajero: Indicar claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manejo de carga de conformidad con las disposiciones del PNSAC.

- 8.3.4 Presentación y facturación fuera del aeropuerto: Si se autoriza la presentación y facturación fuera del aeropuerto o a la entrada del aeropuerto, se deben describir las medidas de protección contra actos de interferencia ilícita hasta que el equipaje sea cargado en la aeronave.
- 8.3.5 Procedimientos de inspección: Procedimientos y medidas de inspección, incluida la proporción mínima de registro manual, de ser aplicable, y la identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas, medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos, normas a cumplir y medidas a tomar si se descubren armas o artefactos explosivos.
- 8.3.6 Equipo: Lista del equipo disponible en cada puesto de registro y los procedimientos ordinarios requeridos para prueba y mantenimiento, a fin de asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado. Indicar los detalles de los procedimientos por seguir cuando falla el equipo o, por cualquier motivo, está fuera de servicio.
- 8.3.7 Personal de seguridad del equipaje facturado: Describir los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además, indicar la instrucción requerida (inicial, en el puesto de trabajo y de repaso) y los registros que se conservan de esa instrucción.
- 8.3.8 Cotejo de los pasajeros y del equipaje facturado: Describir los procedimientos para asegurarse que solamente se carga en la aeronave el equipaje facturado que pertenece a los pasajeros del vuelo correspondiente que realmente han embarcado en la aeronave y que el equipaje facturado se ha sometido a los controles necesarios de seguridad y está autorizado su abordaje en ese vuelo. Hacer una referencia concreta a las diversas categorías de pasajeros (de origen, de transferencia en la línea aérea y entre líneas aéreas, de pasajeros en tránsito que desembarcan). Debe mencionarse el uso de la automatización, describiendo el principio del sistema y lo que se logra con el mismo.
- 8.3.9 Procedimientos para el personal del aeropuerto y la tripulación de vuelo: Indicar si las medidas de seguridad se aplicarán a todos los miembros de la tripulación de vuelo. Explicar los procedimientos por adoptar e indicar claramente las medidas particulares para evitar una interpretación errónea y asegurar la aplicación uniforme de las medidas de seguridad.
- 8.3.10 Equipaje no acompañado: Describir los procedimientos respecto al equipaje que se ha separado de su propietario durante una interrupción del sistema de manipulación del equipaje, por referencia a los controles adicionales de seguridad a los que está sometido el equipaje antes de ser cargado a una aeronave.

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

8.4 Seguridad de la carga aérea:

8.4.1 La expresión "carga aérea" en el contexto de la seguridad de la aviación incluye, las mercancías normales, los reenvíos, los transbordos, los artículos de mensajerías no acompañados, el correo, el correo diplomático, los repuestos y provisiones de la compañía y el equipaje no acompañado que se expida como carga en una aeronave de transporte de pasajeros.

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

8.4.3 Procedimientos de seguridad: Describir los procedimientos a seguir para el reconocimiento de los agentes acreditados, expedidores conocidos, carga conocida y no conocida, carga de trasbordo, la función del operador aéreo, verificaciones aleatorias, registros documentales, control de acceso, almacenamiento y transporte en condiciones de seguridad.

8.4.4 Equipo: Lista del equipo disponible para realizar la inspección de la carga aérea y las pruebas ordinarias requeridas, así como los procedimientos de mantenimiento impuestos para asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado. Indicar los detalles de los procedimientos a seguir cuando el equipo falla o, por cualquier otro motivo, está fuera de servicio.

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

8.5.1 Autoridad: Describir la fuente jurídica en la que se basa la autoridad para las medidas de seguridad y el organismo responsable de su cumplimiento.

8.5.2 Procedimientos de seguridad: Describir los procedimientos seguidos y las responsabilidades por referencia a provisiones conocidas y desconocidas, medios

materiales de seguridad, medidas de control de acceso, almacenes de aduanas, sellos para mercancías que han sido sometidas a intromisión, búsqueda y sello de vehículos, carretillas para aprovisionamiento y contenedores, cargas múltiples, operaciones de aprovisionamiento en la parte aeronáutica, recibo y convalidación de envíos hacia las ZSR, medidas de seguridad de los operadores aéreos.

8.6 Control de armas de fuego y de otras armas:

8.6.1 Legislación y reglamentación: La legislación y los reglamentos nacionales establecen lo relativo a la portación de armas de fuego, o de otro tipo a bordo de las aeronaves, en la zona de salida para embarque, y a la llegada al aeropuerto. o la portación de éstas en la zona de jurisdicción del aeropuerto. Se deben citar las referencias con respecto a las disposiciones pertinentes de las leyes o decretos apropiados.

8.6.2 Transporte de armas de fuego: Describir el procedimiento para el manejo y transporte de armas de fuego en cumplimiento de las disposiciones del PNSAC, en el equipaje facturado, o como carga. Describir la función del operador aéreo y de la tripulación. Mencionar cualesquiera arreglos especiales por aplicar en las zonas de facturación y de recogida del equipaje.

8.6.3 Tenencia de armas de fuego: Describir la política nacional respecto a la portación autorizada de armas de fuego en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política. Explicar las tareas de los organismos implicados y las de los operadores aéreos. Indicar claramente la autoridad para portar armas concedida al personal de seguridad en vuelo, escoltas de presos, deportados o escoltas de dignatarios. Describir los procedimientos pertinentes, incluyendo la notificación al operador de la aeronave y al piloto al mando.

8.7 Seguridad de la aeronave:

8.7.1 La responsabilidad básica para la seguridad de la aeronave incumbe al operador aéreo, en cuyos programas de seguridad deberían tenerse en cuenta el programa de seguridad del aeropuerto de forma que puedan coordinarse las medidas de seguridad.

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

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

- 8.7.3 Patrullas de seguridad: Describir las patrullas de seguridad que se realizan en la parte aeronáutica, con los detalles de las comunicaciones que se proporcionan para control de seguridad y para control de tránsito aéreo local y el equipo de seguridad transportado.
- 8.7.4 Precauciones previas al vuelo: Describir las precauciones previas al vuelo que se adoptan regularmente durante situaciones de gran amenaza o a solicitud. Indicar claramente los organismos involucrados y sus respectivas tareas.
- 8.7.5 Notificación de amenazas: Describir los procedimientos para reaccionar cuando se tiene información indicando que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quién es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Definir las responsabilidades en cuanto a informar a la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.
- 8.7.6 Vuelos bajo creciente amenaza: Describir los procedimientos a aplicar para determinados vuelos sometidos a creciente amenaza, incluidas las zonas aisladas de estacionamiento, la guardia particular de aeronaves, la escolta a las aeronaves en rodaje y la inspección de las trayectorias de aproximación y de despegue de los vuelos. Incluir un plano de los lugares de estacionamiento.
- 8.7.7 Registro de aeronave: Describir los procedimientos para la inspección y registro de aeronaves tanto en operaciones ordinarias como cuando una aeronave pueda ser objeto de gran amenaza. Determinar cuáles son los organismos que serán responsables de realizar el registro, la necesidad de listas de verificación para evitar duplicación de esfuerzos, la buena iluminación y el personal bien entrenado con la ayuda de la tripulación de vuelo o el personal auxiliar técnico de la aeronave. Indicar las medidas que se deben adoptar si se descubren artefactos explosivos sospechosos y quien asume la responsabilidad de adoptar la decisión de trasladar o evacuar la aeronave y la de continuar las operaciones del aeropuerto.

8.8 Equipo de seguridad y especificaciones:

Operaciones y mantenimiento: Describir la asignación de responsabilidades y los organismos que asumen la responsabilidad de la adquisición, instalación, funcionamiento y mantenimiento del equipo de seguridad. Preparar una lista de todo el equipo de seguridad en el aeropuerto utilizado en apoyo de la seguridad de la aviación civil incluida el número, emplazamiento, mantenimiento y calibración, responsabilidades. Incluir el equipo de rayos X, el equipo de detección de explosivos, los detectores de metales manuales y de pórtico, las cámaras de

simulación, los perros para detección de explosivos y el equipo para eliminación de explosivos. Adjuntar un plano como apéndice indicando la distribución del equipo en el aeropuerto.

9. RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Plan de contingencia de aeropuerto: El plan de contingencia de aeropuerto deberá estar en consonancia con el programa de seguridad del aeropuerto. Las directrices sobre la estructura y el contenido del plan deberán obtenerse de la Dirección AVSEC. En el plan deberá incluirse la información relativa a las responsabilidades para el mando, procedimientos de control y comunicaciones, procedimientos de negociación de rehenes, lugares designados para estacionamiento de aeronaves, acceso y control de emplazamientos en los que han ocurrido incidentes, equipo de comunicaciones, directrices sobre el modo de atender a los medios de prensa, de comunicaciones y al público. Adjuntar como apéndice al programa de seguridad de aeropuerto un ejemplar del plan de contingencia del aeropuerto.

10. INSTRUCCIÓN SOBRE SEGURIDAD

Describir el programa de capacitación en seguridad de la aviación impartido al personal de seguridad en el aeropuerto y a todas las demás personas que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación, incluyendo las de gestión, aeropuerto, operadores aéreos y personal de seguridad de los agentes acreditados de carga, PAN, ministerio del interior, aduanas y personal de inmigración, miembros de las tripulaciones de aeronaves y demás personal del aeropuerto. Describir también cualquier otra clase de capacitación, incluidos los ejercicios del plan de contingencia y los ejercicios que impliquen una reacción ante un acto de interferencia ilícita, concebidas para someter a prueba la condición de preparación.

11. APÉNDICES

- 11.1 Organigramas que se refieran a la estructura de organización del operador del aeropuerto y de la gestión de seguridad.
- 11.2 Mapa a escala del aeropuerto y de las zonas periféricas.
- 11.3 Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública y las ZSR así como los puntos de control de acceso.
- 11.4 Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación del equipo de seguridad.
- 11.5 Información para ponerse en contacto con los operadores aéreos.
- 11.6 Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeropuerto.

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

- 11.7 Lista de las personas exentas de las medidas de inspección o registro.
- 11.8 Legislación y reglamentación nacionales relativas a la portación de armas y de armas de fuego.
- 11.9 Plan de contingencia de aeropuerto, los planos que se usaran en el plan de contingencia deben ser cuadrículados para una mejor ubicación del sitio.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice B

Modelo del Programa de Seguridad del Explotador Aéreo y del Explotador Aeroportuario.

La presentación del presente documento requiere un estudio y análisis por parte de la Sección Planes y Programas de la Dirección AVSEC de la DINACIA, en el mismo se deberá considerar una descripción detallada en cada uno de los capítulos con información de los procedimientos y requerimientos de seguridad teniendo como referencia el presente programa modelo, tomando los capítulos que le correspondan a cada uno. Posterior al análisis y sus correcciones de ser necesarias por la Dirección AVSEC, deberá ser aprobado por la DINACIA.

1. OBJETIVO DEL PROGRAMA

El objetivo del Programa del Explotador Aéreo y Explotador Aeroportuario, es el de satisfacer la normativa nacional en vigencia.

En la redacción del objetivo de dichos programas se debe establecer el cumplir, entre otros, con la normativa nacional en vigencia en materia AVSEC.

2. DEFINICIONES

Definiciones: Se deben utilizar las del presente RAU y aquellas expresiones o términos, que la empresa entienda deban ser definidas para una mejor comprensión.

3. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES NACIONALES

3.1. La autoridad AVSEC competente del Estado del Explotador.

3.2. La autoridad competente Nacional.

3.3. Legislación Nacional.

4. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

Se deberá describir el organigrama de la empresa desde el punto de vista AVSEC.

5. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA LÍNEA AÉREA

5.1. Política de seguridad de la línea aérea.

5.2. Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de la aviación de la línea aérea.

5.3. Información y comunicaciones.

5.4. Descripción de las operaciones de la línea aérea.

6. SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

- 6.1. Finalidad de la inspección y del registro.

- 6.2. Procedimientos de inspección y registro manual de los pasajeros de origen:
 - 6.2.1 Normas de inspección y de registro.
 - 6.2.2 Lugar de inspección o de registro.
 - 6.2.3 Detalles del equipo de inspección.
 - 6.2.4 Detalles del operador o proveedor del servicio.

- 6.3 Procedimientos para la inspección y el registro manual de pasajeros de trasbordo.
 - 6.3.1 Normas de inspección y de registro.
 - 6.3.2 Lugar de la inspección o del registro.
 - 6.3.3 Detalles del equipo de inspección.
 - 6.3.4 Detalles del operador o proveedor del servicio

- 6.4 Lista de personas a las que se exime de la inspección y del registro.

- 6.5 Inspección y registro del equipaje de mano.
 - 6.5.1 Normas de inspección y de registro.
 - 6.5.2 Lugar de la inspección y del registro.
 - 6.5.3 Detalles de la inspección del equipo.
 - 6.5.4 Detalles del operador o del proveedor de servicio.

- 6.6 Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos.

- 6.7 Control del movimiento de la circulación de los pasajeros.

- 6.8 Medidas para categorías especiales de pasajeros.
 - 6.8.1 Diplomáticos y otras personas privilegiadas.
 - 6.8.2 Mensajerías del gobierno y valija diplomática.
 - 6.8.3 Pasajeros de movilidad reducida y con problemas médicos.
 - 6.8.4 Pasajeros no admisibles / deportado / prisioneros con escolta.

- 6.9 Política para pasajeros perturbadores.
 - 6.9.1 Procedimientos en tierra.
 - 6.9.2 Procedimientos a bordo.
 - 6.9.3 Autoridad para utilizar medios de retención.
 - 6.9.4 Procedimientos de notificación.
 - 6.9.5 Mantenimiento de los registros relativos a la notificación.

7. SEGURIDAD DEL EQUIPAJE FACTURADO

- 7.1. Finalidad de las medidas de seguridad.
- 7.2. Verificaciones de la identificación de los pasajeros
 - 7.2.1. Normas de las verificaciones.
 - 7.2.2. Lugar de las verificaciones.
- 7.3. Interrogación de pasajeros.
 - 7.3.1. Descripción de las preguntas.
 - 7.3.2. Lugar de entrega del equipaje.
 - 7.3.3. Detalles del proveedor del servicio.
- 7.4. Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje facturado de origen.
 - 7.4.1. Normas para la inspección y registro.
 - 7.4.2. Lugar de la inspección y registro.
 - 7.4.3. Detalles del equipo de inspección.
 - 7.4.4. Detalles del operador o del proveedor del servicio.
- 7.5. Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de cabina transbordado.
 - 7.5.1. Normas de inspección y registro.
 - 7.5.2. Lugar de inspección y registro.
 - 7.5.3. Detalles del equipo de inspección.
 - 7.5.4. Detalles del operador o del proveedor de servicio.
- 7.6. Protección del equipaje de bodega.
 - 7.6.1. Descripción de los procedimientos.
 - 7.6.2. Procedimientos a ser seguidos en caso de una interferencia no autorizada o evidencia de que la integridad del equipaje se haya visto comprometida.
- 7.7. Procedimientos para la portación y transporte de armas de fuego y otras armas.
 - 7.7.1. Disposiciones y reglamentaciones vigentes.
 - 7.7.2. Procedimientos de aceptación de Escoltas de prisioneros y deportados.
 - 7.7.2.1. Guardaespaldas de dignatarios del gobierno.
 - 7.7.2.2. Guardias de seguridad en vuelo.
 - 7.7.2.3. Protección en tierra.
- 7.8. Manejo de bultos sospechosos.

8. SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE LA TRIPULACIÓN, DE MANO Y DE BODEGA

- 8.1. Normas de inspección y registros.

- 8.2. Lugar de inspección y registro.
- 8.3. Detalles del equipo de inspección.
- 8.4. Detalles del operador o del proveedor de servicios.

9. COTEJO DEL PASAJERO Y DEL EQUIPAJE FACTURADO

- 9.1. Finalidad de las medidas.
- 9.2. Descripción de los procedimientos.
 - 9.2.1 Detalles del equipo si es automatizado.
 - 9.2.2 Detalles del manifiesto del equipaje.
 - 9.2.3 Identificación de la persona responsable de autorizar el transporte del equipaje inspeccionado.
 - 9.2.4 Identificación de pasajeros que no se presentan.
 - 9.2.5 Identificación de equipaje no acompañado.
- 9.3. Procedimientos para la inspección del equipaje no acompañado.
 - 9.3.1 Norma de inspección.
 - 9.3.2 Lugar de la inspección.
 - 9.3.3 Detalles del equipo de inspección.
 - 9.3.4 Detalles del operador o del proveedor de servicio.

10. SEGURIDAD DE LA AERONAVE

- 10.1. Finalidad de las medidas de seguridad.
- 10.2. Registros y verificaciones en la aeronave.
 - 10.2.1 Normas de registros y verificaciones.
 - 10.2.2 Detalles del proveedor de servicio.
- 10.3. Control de acceso a la aeronave.
 - 10.3.1 Norma de control de acceso.
 - 10.3.2 Detalles del proveedor de servicio.
- 10.4. Medidas a seguir en caso de acceso no autorizado o evidencia de que la integridad de la aeronave haya sido comprometida.
- 10.5. Protección de la cabina de mando de la aeronave.
- 10.6. Operaciones en tránsito.
 - 10.6.1 Procedimientos de verificación para los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de las aeronaves.

11. SEGURIDAD DE PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTO DE LA LÍNEA AÉREA

- 11.1. Finalidad de las medidas.
- 11.2. Descripción de las medidas en la dependencia de aprovisionamiento de línea aérea.
 - 11.2.1. Norma de seguridad material de los locales.
 - 11.2.2. Norma de control de acceso a los locales.
 - 11.2.3. Descripción de las medidas para despacho y transporte.
 - 11.2.4. Norma del control de acceso a comidas preparadas.
 - 11.2.5. Norma de control de acceso al depósito para despacho.
 - 11.2.6. Normas de control de acceso a los vehículos.
 - 11.2.7. Normas de las medidas de seguridad para COMAT y COMAIL

12. SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE LIMPIEZA DE AERONAVE

- 12.1. Finalidad de las medidas.
- 12.2. Descripción de las medidas.
 - 12.2.1. Norma de control de acceso a los depósitos para limpieza.

13. SEGURIDAD DE LA CARGA, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA, PAQUETES EXPRESO Y CORREO

- 13.1. Finalidad de las medidas.
- 13.2. Descripción de las medidas para la carga.
- 13.3. Procedimientos de aceptación.
 - 13.3.1. Plan y criterios para agentes acreditados.
 - 13.3.2. Plan y criterios para expedidores conocidos.
- 13.4. Norma de inspección y examen físico.
 - 13.4.1. Lugar de inspección y de examen físico.
 - 13.4.2. Detalles del equipo de inspección.
 - 13.4.3. Detalles del operador o del proveedor de servicio.
- 13.5. Lista de exenciones de la inspección de seguridad o examen físico.
- 13.6. Descripción de medidas para el equipaje no acompañado y efectos personales transportados como carga.
- 13.7. Norma de inspección y registro manual.
 - 13.7.1. Lugar de inspección y registro.

- 13.7.2. Detalles del equipo de inspección.
- 13.7.3. Detalles del operador o proveedor del servicio
- 13.8. Descripción de medidas para encomiendas de mensajería y paquetes expreso.
 - 13.8.1. Procedimientos para la aceptación.
 - 13.8.2. Norma de inspección y de registro.
 - 13.8.3. Lugar de la inspección y registro.
 - 13.8.4. Detalles del equipo de inspección.
 - 13.8.5. Detalles del operador o del proveedor de servicio.
- 13.9. Descripción de medidas para el correo.
 - 13.9.1. Procedimientos de aceptación.
 - 13.9.2. Planes y criterios para autoridades de administración de correo acreditadas.
 - 13.9.3. Planes y criterios para expedidores conocidos.
 - 13.9.4. Norma de inspección.
 - 13.9.5. Lugar de la inspección.
 - 13.9.6. Detalles del equipo de inspección.
 - 13.9.7. Detalles del operador.
- 13.10. Seguridad de la carga, encomiendas de mensajerías, paquete expreso y correo.
 - 13.10.1. Descripción de las medidas.
 - 13.10.2. Entidad responsable de aplicar las medidas de seguridad.
 - 13.10.3. Medidas a seguir en caso que haya habido una interferencia no autorizada o evidencia que la integridad de la carga, encomienda, paquete expreso o correo haya sido comprometida.
- 13.11. Procedimientos para el transporte de correo diplomático.
- 13.12. Tratamiento de carga o correo sospechoso.

14. CONTRATACIÓN DE PERSONAL

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

15. INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL

- 15.1. Descripción de la instrucción inicial para los siguientes grupos de personal.
 - 15.1.1. Tripulación de vuelo.

- 15.1.2. Personal de seguridad que desempeña funciones de inspección, registro o verificación.
- 15.1.3. Personal que interroga a los pasajeros.
- 15.1.4. Instrucción para la toma de conciencia de para el resto del personal, incluido el personal de manipulación en tierra.
- 15.1.5. Administradores y oficiales de seguridad de línea aérea.

16. PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA

- 16.1. Descripción de planes para atender a las siguientes contingencias.
 - 16.1.1. Apoderamiento ilícito de aeronave.
 - 16.1.2. Amenazas de bomba.
 - 16.1.3. Descubrimiento de un artículo sospechoso o prohibido.
 - 16.1.4. Falla del equipo.
 - 16.1.5. Medidas mejoradas para un aumento del nivel de amenazas.
 - 16.1.6. Vuelos de alto riesgo.

17. NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES

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

18. SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN

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

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice C

INFORME PRELIMINAR **FINAL**

SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Número de expediente: _____

Fecha del informe: _____

(Día/Mes/Año)

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

PARTE I – INFORMACIÓN ACERCA DEL SUCESO

A – INFORMACIÓN GENERAL

a. Estado que presenta el informe: _____

b. Fecha del suceso: _____

(Día/Mes/Año)

c. Hora del suceso: _____

(Hora local - formato 24 horas)

d. Duración del suceso: _____

B – DETALLES DEL ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

1. Información sobre el vuelo:

Fecha de salida del vuelo: _____

(Día/Mes/Año)

Hora de salida del vuelo: _____

(Hora local - formato 24 horas)

Identificación del vuelo: _____

Tipo de aeronaves: _____

Explotador: _____

Número de pasajeros: _____

Número de tripulantes: _____

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

Número de autores: _____

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

Aeropuerto de salida: _____

Nombre

Estado

Destino previsto: _____

Nombre

Estado

2. Aeronave:

Estado de matrícula: _____

Matrícula de la aeronave: _____

Tipo de aeronave: _____

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

Nombre

Estado

3. Edificios o instalaciones del aeropuerto afectados:

C – EL SUCESO

1. Ubicación de la aeronave:

En tierra

En vuelo

2. Instalación terrestre:

En el aeropuerto

Fuera del aeropuerto

3. Armas/artefactos empleados:

Descripción	Real	Simulado
Arma Nro. 1: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma Nro. 2: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma Nro. 3: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma Nro. 4: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma Nro. 5: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explosivos: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incendiarios: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otros (describalos): _____		

4. Comunicaciones

4.1 Origen de la amenaza:

Mensaje escrito

Llamada telefónica

Otros (describalos): _____

4.2 ¿Quién realizó la amenaza?

Miembro de la tripulación

Auxiliar de cabina

Personal de tierra de la línea aérea

Pasajero

Otros (describalos): _____

4.3 ¿Se formularon exigencias concretas? (En caso afirmativo, detallarlas) SI NO

4.4 ¿Quién transmitió las exigencias a las autoridades de tierra? SI NO

El piloto

El perpetrador

Otras personas (detallar): _____

5. Medidas para contrarrestar el hecho

5.1 ¿Se intentó de algún modo poner fin a las actividades de el o los perpetradores? SI NO

5.2 En caso afirmativo, ¿por qué medios?

Negociación Fuerza Otros medios (especificar) _____

5.3 Resultados: Éxito Fracaso

5.4 ¿Entraron el o los perpetradores al puesto de pilotaje? SI NO

En caso afirmativo, describanse los hechos: _____

SI NO

5.5 ¿Disponían los tripulantes de una lista de lugares que debían inspeccionar en caso de amenaza de artefacto explosivo?

SI NO

5.6 ¿Estaban los tripulantes al tanto de los lugares en los que un artefacto explosivo es menos peligroso?

SI NO

5.7 Indicar si el o los perpetradores:

Tenían conocimientos técnicos sobre el funcionamiento de la aeronave:

Estaban familiarizados con el modelo de la aeronave:

Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación:

En caso afirmativo, explíquese: _____

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

6.1 Enumerar los aeropuertos en orden cronológico:

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

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

Especifíquense:

SI NO

a) _____

b) _____

c) _____

d) _____

e) _____

En caso afirmativo, explíquese: _____

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

Enumérese

SI NO

- a) _____
- b) _____
- c) _____
- d) _____
- e) _____

En caso afirmativo, explíquese: _____

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

Aeropuerto

SI NO

- a) _____
- b) _____
- c) _____
- d) _____
- e) _____

En caso afirmativo, explíquese: _____

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

Aeropuerto	SI	NO
a) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese: _____

6.6 ¿Se realizaron operaciones de mantenimiento en alguno de los aeropuertos anteriores? Enumerar los aeropuertos en orden cronológico:

Aeropuerto	SI	NO
a) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese: _____

D – PERPETRADORES

(utilizar hojas adicionales en caso de ser necesario)

Número total: _____

1. Nombre: _____

Alias: _____

Sexo: Masculino Femenino

Fecha de nacimiento: _____ Lugar: _____
día/mes/año

Nacionalidad: _____

Aeropuerto de embarque: _____

Nombre

Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

2. Nombre: _____

Alias: _____

Sexo: Masculino Femenino

Fecha de nacimiento: _____ Lugar: _____
día/mes/año

Nacionalidad: _____

Aeropuerto de embarque: _____

Nombre

Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

3. Nombre: _____

Alias: _____

Sexo: Masculino Femenino

Fecha de nacimiento: _____ Lugar: _____
día/mes/año

Nacionalidad: _____

Aeropuerto de embarque: _____

Nombre

Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

E – SEGURIDAD DE AEROPUERTO

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

7. ¿Se habían hecho recientemente ensayos con distintos objetos para comprobar el funcionamiento de los detectores de metales y los aparatos de rayos X?

8. ¿Se ha entrenado regularmente al personal de seguridad que utiliza los detectores de metales y los aparatos de Rayos X?

9. Identificación del equipaje:

a) ¿Se comprueba si cada una de las piezas de equipaje cargadas en la aeronave pertenece a alguno de los pasajeros que se han presentado para el embarque?

b) ¿Comprende el procedimiento mencionado en a) a los pasajeros de transferencia y a sus equipajes facturados que deben trasbordarse de una aerolínea a otra?

10. Indicar si el o los perpetradores eludieron las medidas de seguridad existentes recurriendo a:

La fuerza

Otros medios

Describese brevemente: _____

11. ¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptado o se prevé adoptar para evitar que el hecho se repita? _____

F – TERMINACIÓN DEL SUCESO

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

2. Aeropuerto/Aeronave

Número de personas afectadas:

	Muertos	Lesionados
Tripulante (s)	_____	_____
Pasajero (s)	_____	_____
Perpetrador (es)	_____	_____

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

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

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

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

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

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

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

**PARTE III – INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACIÓN
CON EL O LOS PERPETRADORES**

1. Medidas adoptadas por las autoridades competentes para proceder a la detención de el o los perpetradores, o para asegurarse de que no se evadan:

2. Medidas adoptadas para iniciar el procedimiento de extradición o someter el caso a las autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, estableciendo los resultados de los procedimientos iniciados (si aún no se han obtenido resultados, envíese la información al respecto en cuanto sea posible):

**PARTE IV – INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA
SUBSANAR LOS PUTOS DÉBILES Y PARA EVITAR QUE VUELVAN A PRODUCIRSE
ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA, COMO SE DETALLA EN LA NORMA 3.4.8 DEL
ANEXO 17**

Apéndice D

Formulario modelo para el Transporte de Armas de Fuego en una Aeronave.

Original y 3 copias distribuidas así:

1. Una para el pasajero.
2. Una para archivo de la estación.
3. Una para el capitán del vuelo.
4. Una para la oficina de Seguridad de Aviación.

Ninguna persona puede llevar en la cabina de pasajeros un arma mortal o peligrosa, ya sea oculta o al descubierto, excepto y en funciones de su cargo, los oficiales de cumplimiento de la ley.

Las personas arriba anotadas tendrán que solicitar la autorización por escrito al operador aéreo correspondiente, mínimo 24 hrs antes, del vuelo para coordinar con el supervisor de turno y con el capitán de la aeronave donde viajarán. La solicitud tendrá que ser acompañada por fotocopias de su identificación que la cual lo acredita como tal, con fotografía clara y sello oficial del departamento al cual pertenece. La identificación será la misma que presentará al apersonarse al vuelo.

REVISE:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Agente de cumplimiento de la Ley Armado. | <input type="checkbox"/> Con prisioneros abordo. |
| <input type="checkbox"/> Escolta Armada para Dignatarios de Gobierno | <input type="checkbox"/> Armas de fuego en Equipaje de |

bodega con colilla N°: _____

TODAS LAS PERSONAS ARMADAS EN CABINA DEBERAN:

1. Mantener el arma, en todo momento oculta.
2. No solicitar ni consumir bebidas alcohólicas.
3. Complete y presente esta fórmula al agente de tráfico en el mostrador, conjuntamente con el pasaporte y boleto, además del pase de abordar al pasar por los puntos de chequeo de seguridad y previamente al agente de tráfico antes de abordar.

AUTORIZACION DE QUE EL ARMA VIAJE A BORDO

NOMBRE DEL PASAJERO:	VUELO	FECHA	ORIGEN	DESTINO	ASIENTO
ORGANIZACION:					
DIRECCION DE LA ORGANIZACION:					
CARGO QUE OCUPA:					
Nº DE IDENTIFICACION:	PASAPORTE Y NACIONALIDAD:				
FIRMA DEL PASAJERO:	AUTORIZADO POR:				
FIRMA DEL REPRESENTANTE DE LA AEROLINEA EN LA ESTACION:					

PROCEDIMIENTOS PARA LOS OFICIALES EN CUSTODIA

1. Notifique a la aerolínea si la persona custodiada es de alto riesgo y si será escoltada por dos o más oficiales.
2. Garantice que la persona en custodia no esté cerca de alguna arma peligrosa.
3. Restrinja a la persona en custodia de cualquier cosa que no sea necesaria.
4. Bajo ninguna circunstancia espese al prisionero a un asiento u otro objeto inanimado en la aeronave.
5. El oficial de escolta tendrá:
 - 5.1 Abordar de primero y en los últimos asientos.
 - 5.2 Sentarse entre el custodiado y cualquier otra persona.
 - 5.3 Mantener a la persona custodiada en constante vigilancia.
 - 5.4 No ingerir ni permitir al custodiado ingerir bebidas alcohólicas.
 - 5.5 Mantener sus armas ocultas.

INFORME DEL CAPITÁN:

De acuerdo con las reglamentaciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica el Señor _____ de _____ asiento _____ está identificado adecuadamente y está autorizado para viajar armado abordo de su vuelo. Ha sido instruido para mantener su arma oculta, no solicitar, ni consumir bebidas alcohólicas y en el eventual caso de un incidente abordo, no tomará acción a menos que sea solicitado por su persona, el anonimato en su misión es importante y se solicita no revelar su identidad a otros pasajeros.

Firma del capitán _____

Nota: El personal involucrado del operador aéreo debe enviar un mensaje a todas las estaciones en ruta.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice E

Formulario modelo para Amenaza de Bomba.

Nombre de la persona que recibe el mensaje:	Hora:	Fecha:
---	-------	--------

Mensaje: (Palabras exactas del que llama):
--

¿DÓNDE SE HA COLOCADO LA BOMBA?

Terminal	Facilidad de depósito de combustible	Zona de carga	Oficinas de líneas aéreas o área de mantenimiento	Otras
Aeronave	Número de vuelo	Salida	Destino:	
¿Parecía estar familiarizado el que llamaba con la aeronave o con el edificio al describir el lugar? SÍ/NO				

¿CUÁNDO EXPLOTARÁ?

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

¿QUÉ ASPECTO TIENE?

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

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

¿QUIÉN ES USTED?

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

¿POR QUÉ HA LLAMADO?

Describa:

ANTECEDENTES (Haga un círculo sobre la respuesta adecuada)

Origen de la llamada

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

¿Se intentó seguir la pista a la llamada? Sí/No

Identidad del que llama

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

Características de la voz

Fuerte	Suave	Aguda	Profunda
Ronca	Agradable	Otras:	

Dicción

Rápida	Clara	Tartamudeando	Confusa
Lenta	Alterada	Nasal	Otros

Ruido de fondo

Ruidoso	Tranquilo	Trenes	Aeronaves
Tráfico de carretera	Voces	Máquinas de oficina	Máquinas de fábrica
Cocina	Festejos	Animales	Música

Mezcla (describa):

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

Acento

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

Maneras

Irritado	En calma	Irracional	Racional
Coherente	Incoherente	Deliberada	Emotiva
Intoxicado	Riéndose	Honrado	Obsceno
Otros (describa):			

Dominio del idioma

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

Nota: Complete el formulario y transmítalo al personal responsable, converse acerca de la llamada de amenaza solamente con la persona responsable o con las autoridades de la PAN.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice F

LISTAS DE VERIFICACIÓN

Análisis y Contenido del PSA

Objetivo:
Verificar el cumplimiento de los objetivos y requisitos establecidos en el PNSAC y el RAU 17.

Aeropuerto: _____

Inspector (es): _____

Este formulario debe ser completado con los resultados encontrados durante el estudio de un PSA, indíquese;

N/A	si el ítem no es aplicable
Sat.	si el ítem es satisfactorio
Insat.	si el ítem es insatisfactorio

Toda anotación en la casilla de insatisfactoria requerirá una explicación en la sección de observaciones

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
1. OBJETIVO DEL PROGRAMA		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. FUENTES DE LA REGLAMENTACIÓN		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Legislación nacional.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otra reglamentación o legislación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Administración Operador del Aeropuerto.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoridad de policía.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otros organismos del gobierno.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explotadores aéreos.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arrendatarios del aeropuerto y operadores aeroportuarios.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoridades municipales y Otras autoridades.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviación general.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. COMITÉ DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Atribuciones.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Composición de los miembros.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Periodicidad de las reuniones.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. COMUNICACIONES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Generalidades.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parte pública, parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Horas de funcionamiento.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Servicios de tránsito aéreo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explotadores aéreos.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviación general.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Organizaciones y negocios privados.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Organizaciones militares o paramilitares.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Generalidades.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medidas de control de acceso.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Puntos de control de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verificación de antecedentes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sistema de credenciales para personas y vehículos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Instalaciones para los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviación general.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medios materiales; de seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Iluminación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vallado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Presentación y facturación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documentos de viaje.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasajeros de Origen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasajeros en transito		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasajeros en transferencia		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Porcentaje de registro manual		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Artículos electrónicos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personas /necesidades Esp. (Capacidades diferentes)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Tratamientos artículos confiscados		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Objetos sospechosos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rayos X		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detectores de metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detectores de trazas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personal de seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segregación y control.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valija diplomática y mensajerías del gobierno.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Facilidades para dignatarios.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasajeros de categoría especial.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasajeros no admisibles		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasajeros deportados		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prisioneros con escolta		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviación general.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguridad del equipaje de bodega		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Presentación y facturación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles de la interrogación al pasajero.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Presentación y facturación fuera del aeropuerto.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Equipaje de origen.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipaje en transferencia.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipaje de trasbordo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipaje no acompañado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rayos X		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detectores de Trazas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personal de seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cotejo de los pasajeros y del equipaje de bodega.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos para el personal del aeropuerto y la tripulación de vuelo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipaje no acompañado.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zona de recogida de equipaje.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguridad de la carga aérea		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rayos X		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detectores de Trazas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguridad de las mercancías y provisiones, para los concesionarios del aeropuerto		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Autoridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Control de armas de fuego y de otras armas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Legislación y reglamentación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transporte de armas de fuego.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tenencia de armas de fuego.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguridad de la aeronave		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Responsabilidad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Control de acceso a la aeronave.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Patrullas de seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Precauciones previa al vuelo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Notificación de amenazas.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vuelos bajo creciente amenaza.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Registro de la aeronave.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipo de seguridad y especificaciones		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Operaciones y mantenimiento.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de contingencia de aeropuerto.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. INSTRUCCIÓN SOBRE SEGURIDAD		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personal de seguridad en el aeropuerto		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Operadores Aéreos y personal de seguridad de los agentes acreditados de carga,		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Miembros de las tripulaciones de aeronaves		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Demás personal de aeropuerto.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ejercicios del plan de contingencia y los ejercicios que impliquen una reacción ante un acto de interferencia ilícita, concebidas para someter a prueba la condición de preparación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. APÉNDICES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Organigramas que se refieran a la estructura de organización y gestión de la seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Mapa a escala del aeropuerto y de las zonas periféricas.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública y las zonas de seguridad restringidas así como los puntos de control de acceso.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación del equipo de seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Información para ponerse en contacto con los Operadores Aéreos.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeropuerto.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Lista de las personas exentas de las medidas de inspección o registro.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Legislación y reglamentación nacionales relativas a la tenencia de armas y de armas de fuego.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Plan de contingencia de aeropuerto		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones:

RESOLUCIÓN:				
Se comunica resultado al Gerente de Operaciones Ref.	Fecha:			
Inspector (es): _____	Fecha: <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> Día Mes Año			
Firma				

Apéndice G

LISTA DE VERIFICACIÓN

Análisis y Contenido PSEA

Objetivo:

Verificar el cumplimiento de los objetivos y requisitos establecidos en el PNSAC y el RAU 17.

Aeropuerto:

Inspector (es):

Este formulario debe ser completado con los resultados encontrados durante el estudio de un PSA, indíquese;	
N/A	si el ítem no es aplicable
Sat.	si el ítem es satisfactorio
Insat.	si el ítem es insatisfactorio
Toda anotación en la casilla de insatisfactoria requerirá una explicación en la sección de observaciones	

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
1. OBJETIVO DEL PROGRAMA		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES NACIONALES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La autoridad AVSEC competente del Estado del Explotador		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La autoridad competente Nacional		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PNSAC RAU 17		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Legislación nacional.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. DESCRIPCIÓN DE LAS OPERACIONES DE LA LÍNEA AÉREA		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dirección y medios de contacto de la compañía.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Aeronaves con la que opera.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA LÍNEA		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Política de seguridad de la empresa		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de la línea aérea		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE DE MANO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finalidad de la inspección		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de inspección y registro.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de la inspección		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del equipo de inspección		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o proveedor del equipo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos para la inspección y registro de los pasajeros de trasbordo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de inspección y registro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de la inspección y registro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o proveedor del servicio.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comportamiento con pasajeros o equipaje sospechoso de mano sospechoso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Control del movimiento de la circulación de los pasajeros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Control de armas de fuego y otras armas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disposiciones y reglamentaciones vigentes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de aceptación de escoltas de prisioneros y deportados.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Guardaespaldas de dignatarios del gobierno.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Guardias de seguridad a bordo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos para el transporte de armas en bodega.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medidas para categorías especiales de pasajeros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diplomáticos y otras personas con privilegios		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mensajerías del gobierno y valija diplomática		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasajeros de movilidad reducida y con problemas médicos.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasajeros no admisibles/deportado/prisioneros con escolta.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Política para pasajeros perturbadores.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos en tierra.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Iluminación Procedimientos a bordo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoridad para utilizar medios de retención.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de notificación de notificación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mantenimiento de los registros relativos a la notificación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE FACTURADO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finalidad de las medidas.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verificación de la identidad de los pasajeros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de verificación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de las verificaciones.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Interrogatorio de pasajeros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de las preguntas.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de entrega del equipaje.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del proveedor del servicio.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Porcentaje de registro manual.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos para la inspección y registro del equipaje de cabina trasbordado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de la inspección y registro.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del equipo de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o del proveedor de servicio.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Protección del equipaje de bodega.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de los procedimientos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos a ser seguidos en caso de una interferencia no autorizada o evidencia de que la integridad del equipaje se haya visto comprometida.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE LA TRIPULACIÓN, DE MANO Y DE BODEGA.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de inspección y registros.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de inspección y registro.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del equipo de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o del proveedor de servicios.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. COTEJO DEL PASAJERO Y DEL EQUIPAJE FACTURADO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finalidad de las medidas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de los procedimientos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del equipo si es automatizado.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del manifiesto del equipaje.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Identificación del responsable de autorizar el transporte del equipaje		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
inspeccionado.				
Identificación de pasajeros que no se presentan		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos para la inspección del equipaje no acompañado.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norma de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de la inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del equipo de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o del proveedor del servicio.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. SEGURIDAD DE LA AERONAVE		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finalidad de las medidas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Registro y verificaciones en la aeronave		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de registro y verificaciones		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del proveedor del servicio		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Control de acceso a la aeronave		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norma de control de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del proveedor del servicio		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medidas a seguir en caso de acceso no autorizada o evidencia de que la integridad de la aeronave haya sido comprometida.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Protección de la cabina de mando de la aeronave.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Operaciones en tránsito.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de verificación para los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de las aeronaves		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. SEGURIDAD DE PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTO DE LA LÍNEA AÉREA		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finalidad de las medidas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Descripción de las medidas en la dependencia de aprovisionamiento de línea aérea		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norma de seguridad material de los locales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norma de control de acceso a los locales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de las medidas para despacho y transporte		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norma del control de acceso a comidas preparadas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norma de control de acceso al depósito para despacho		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de control de acceso a los vehículos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de las medidas de seguridad para COMAT y COMAIL		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12 SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE LIMPIEZA DE LA AERONAVE.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finalidad de las medidas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de las medidas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norma de control de acceso a los depósitos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13 SEGURIDAD DE LA CARGA, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA, PAQUETES EXPRESO Y CORREO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finalidad de las medidas.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de las medidas para la carga.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de aceptación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan y criterios para agentes acreditados.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan y criterios para expedidores conocidos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de inspección y examen físico.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de la inspección y examen físico.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Detalle del equipo de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o del proveedor del servicio		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lista de exenciones de la inspección de seguridad o examen físico		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de las medidas para el equipaje no acompañado y efectos personales transportados como carga.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de inspección y registro manual.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de la inspección y registro.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del equipo de inspección		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o proveedor del servicio.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de medidas para encomiendas de mensajería y paquetes expreso.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos para la aceptación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norma de inspección y registro.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de la inspección y registro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del equipo de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o proveedor del servicio.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de medidas para el correo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedimientos de aceptación.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Normas de inspección		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lugar de la inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del equipo de inspección		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Detalles del operador o proveedor de servicio.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medidas a seguir en caso que haya habido una interferencia no		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
autorizada o evidencia que la integridad de la carga, encomienda, paquete expreso o correo haya sido comprometida.				
Procedimientos para el transporte de correo diplomático		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tratamiento de carga o correo sospechoso.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. CONTRATACIÓN DE PERSONAL		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de los procedimientos para contratación del personal de seguridad, incluidas las verificaciones de antecedentes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de la instrucción inicial para los siguientes grupos de personal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tripulación de vuelo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personal de seguridad que desempeña funciones de inspección, registro o verificación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personal que interroga a los pasajeros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Instrucción para la toma de conciencia de otra clase de personal, incluido el personal de manipulación en tierra		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Administradores y oficiales de seguridad de línea aérea		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de los planes para atender a las siguientes contingencias.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apoderamiento de aeronave.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amenaza de bomba.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descubrimientos de artículos sospechosos o prohibidos.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fallas del equipo de inspección.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medidas mejoradas para un aumento del nivel de amenaza.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Vuelo de alto riesgo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de los procedimientos de notificación de incidentes de seguridad de la línea aérea.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de los arreglos de la línea aérea para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad y control de calidad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. APÉNDICES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Organigramas que se refieran a la estructura de organización y gestión de la seguridad.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Planos de las aeronaves.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones:							
RESOLUCIÓN:							
Se comunica resultado al Responsable AVSEC del explotador aéreo.							
Fecha:							
Inspector (es): <hr/> <p style="text-align: center;">Firma</p>	Fecha: <table border="1" style="width: 100%; height: 30px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Día</td> <td style="text-align: center;">Mes</td> <td style="text-align: center;">Año</td> </tr> </table>				Día	Mes	Año
Día	Mes	Año					

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice H

LISTAS DE VERIFICACIÓN

Punto de Inspección

Aeropuerto:										
Fecha:										
		Equipo	Marca							
			SERIE							
Elementos a inspeccionar	Referencia	C	I/L	I/M	I/G	N/A	N/O			
Lista de artículos prohibidos	17. (a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Procedimientos Operativos Normalizados		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Entrenamiento teórico del personal	RNISAC IV 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Entrenamiento practico integrado al trabajo(OJT)	17. (e) (8) RNISAC IV 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Libro de anotaciones		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Cuenta con pieza de ensayo (CTP)	17.73 (a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Prueba de operación de puesta en operación del equipo	17.73 (b) (c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Cronograma de de mantenimiento	17.77 (c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Ultima fecha de mantenimiento preventivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Ultima fecha de mantenimiento correctivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Inspector (es):		Fecha: <table border="1" style="width: 100%; height: 30px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table> Día Mes Año								

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice I

Estudio de Seguridad

LISTA DE VERIFICACIÓN

Aeropuerto:				
Fecha:				
Inspección Física del Pasajero	Centralizado	<input type="checkbox"/>	Puerta:	<input type="checkbox"/>
Realizada por:	Autoridad	<input type="checkbox"/>	Agencia:	<input type="checkbox"/>
Nombre:				
Equipo:	Detector tipo arco	<input type="checkbox"/>	Detector manual:	<input type="checkbox"/>
Tipo:				
¿Que se hace en caso de que active alguna alerta de los detectores?			Vuelven a emplear los equipos	<input type="checkbox"/>
¿Que se hace en caso sillas de ruedas, coches de infantes, yesos, etc.?			Detector manual	<input type="checkbox"/>
¿Que se hace en caso que se detecte objetos durante la inspección?			Se decomisan	<input type="checkbox"/>
Calidad normalizada:	Buena:	<input type="checkbox"/>	promedio:	<input type="checkbox"/>
Norma similar para VIPs:	Si	<input type="checkbox"/>	No:	<input type="checkbox"/>
Inspección Manual <input type="checkbox"/>				
Inspección Manual <input type="checkbox"/>				
Se factura <input type="checkbox"/>				
Deficiente: <input type="checkbox"/>				
Observaciones:				

Control de equipaje de mano	Centralizada: <input type="checkbox"/>	Puerta: <input type="checkbox"/>	Área AO: <input type="checkbox"/>
Equipo:	Sistema rayos X <input type="checkbox"/>	Manual: <input type="checkbox"/>	Trazas <input type="checkbox"/>
Realizada por:	Autoridad <input type="checkbox"/>	Agencia: <input type="checkbox"/>	Empresa: <input type="checkbox"/>
Nombre: <input type="text"/>			
Calidad normalizada:	Buena: <input type="checkbox"/>	promedio: <input type="checkbox"/>	Deficiente: <input type="checkbox"/>
Se da mezcla de pasajeros arribando y saliendo después del control de seguridad:		Si: <input type="checkbox"/>	No: <input type="checkbox"/>
¿Como y donde son transferidos los pasajeros inspeccionados?			
Son los pasajeros en transito inspeccionados después del reembarcarse	Sí <input type="checkbox"/>	No: <input type="checkbox"/>	
Observaciones:			

Aeropuerto:							
Fecha:							
Control de equipaje facturado	Centralizada:	<input type="checkbox"/>	Puerta:	<input type="checkbox"/>	Área AO:	<input type="checkbox"/>	
Equipo:	Sistema rayos X	<input type="checkbox"/>	Manual:	<input type="checkbox"/>	Trazas	<input type="checkbox"/>	
Realizada por:	Autoridad	<input type="checkbox"/>	Agencia:	<input type="checkbox"/>	Empresa:	<input type="checkbox"/>	
Nombre:							
Calidad normalizada:	Buena:	<input type="checkbox"/>	promedio:	<input type="checkbox"/>	Deficiente:	<input type="checkbox"/>	
El equipaje es inspeccionado en el mostrador:				Si:	<input type="checkbox"/>	No:	<input type="checkbox"/>
Tipo del equipo:							
Identificación física:				Si:	<input type="checkbox"/>	No:	<input type="checkbox"/>
Donde se ejecuta:							
Se acepta equipaje de bodega fuera del aeropuerto				Sí	<input type="checkbox"/>	No:	<input type="checkbox"/>
Donde se realiza esa aceptación:							
El equipaje tipo "Rush" es inspeccionado				Si:	<input type="checkbox"/>	No:	<input type="checkbox"/>
Donde:							
El equipaje tipo "Rush" es inspeccionado por:							
Se realiza inspección de seguridad al COMAIL	Sistema rayos X	<input type="checkbox"/>	Manual:	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	
Observaciones:							

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice J

Formulario de encuesta de Medición de la Satisfacción en la Aplicación de los Controles de Seguridad.

Gracias por su participación

Su opinión es anónima y muy importante para nosotros, ella nos ayudará a mejorar el servicio que ofrecemos

Instrucciones:

Pasajero Fecha ____/____/____ Compañía Aérea _____

Personal AIC Fecha ____/____/____ Empresa/Organismo _____

Puntaje	5.- Totalmente de acuerdo	4.- De acuerdo	3.- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	2.- En desacuerdo	1.- Totalmente en desacuerdo	0.- No sabe / No Opina
----------------	----------------------------------	-----------------------	--	--------------------------	-------------------------------------	-------------------------------

		5	4	3	2	1	0
Satisfacción General del Servicio							
1	El servicio y atención en general es adecuado.	<input type="checkbox"/>					
2	El personal que lo atendió demostró conocimiento para absolver su requerimiento	<input type="checkbox"/>					
3	El personal que lo atendió demostró vocación de servicio.	<input type="checkbox"/>					

		5	4	3	2	1	0
Infraestructura e Instalaciones							
1	Las áreas de espera y atención son cómodas.	<input type="checkbox"/>					

Información para la realización de trámites		5	4	3	2	1	0
1	La información recibida con referencia los artículos y objetos prohibidos a bordo una aeronave es clara y precisa.	<input type="checkbox"/>					
2	La información que recibe al realizar algún requerimiento es oportuna.	<input type="checkbox"/>					
Duración de los trámites		5	4	3	2	1	0
1	El tiempo de espera para ser atendido en el Punto de Inspección es razonable.	<input type="checkbox"/>					
2	Considera suficiente la cantidad de personal en el Punto de Inspección.	<input type="checkbox"/>					
	La atención recibida es adecuada.	<input type="checkbox"/>					
Aplicación de los controles de Seguridad		5	4	3	2	1	0
1	La actitud por parte de los Inspectores en el Punto de Inspección es adecuada.	<input type="checkbox"/>					
2	La aplicación de los procedimientos fue bien realizada.	<input type="checkbox"/>					
3	El personal que aplica los controles demostró profesionalidad.	<input type="checkbox"/>					

Observaciones

Apéndice K

Modelo de tabla de control de la Instrucción Práctica AVSEC en el Puesto de Trabajo (OJT).

Empresa/Organismo:

Nombre:

Apellido:

CI:

TAREA	NIVEL 1		NIVEL 2		NIVEL 3		Certificado Por	
	Observación		Observación Demostración/Asis tida		Ejecución			
	Tiempo de instrucción		Tiempo de instrucción		Tiempo de instrucción		Nombre del Instructor	FIRMA
	H Inicio	H Finaliza a	H Inicio	H Finaliza	H Inicio	H Finaliza		
ARCO DETECTOR DE METALES (PÓRTICO)								
DETECTOR DE METALES MANUAL								

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

CONTROL DE ACCESO								
INSPECCIÓN DE EQUIPAJE DE MANO								
INSPECCIÓN DE EQUIPAJE DE BODEGA								
RAYOS X								

Apéndice L

Matriz de Actividades de VIGILANCIA.

Prioridades y frecuencia para desarrollar la programación anual.

1. Actividades de vigilancia para los Aeropuertos.

1.1 Categoría y prioridad de aeropuertos.

La clasificación de los aeropuertos se define con relación a las operaciones del aeropuerto. La clasificación es la siguiente:

Aeropuertos Categoría A: Más 500.000 pasajeros al año.

Aeropuertos Categoría B: Menos de 500.000 pasajeros al año.

La prioridad de la vigilancia es definida según los resultados de las actividades de vigilancia que ha sido objeto el operador del aeropuerto y su capacidad para cumplir con los requisitos nacionales y su respuesta para corregir las deficiencias identificadas durante las labores de vigilancia.

Prioridad 1: Deficiencias mayores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades han sido identificadas en la implementación de medidas correctivas.

Prioridad 2: Deficiencias han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades menores han sido identificadas durante la implementación de las medidas correctivas.

Prioridad 3: Deficiencias menores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y/o en la implementación correcta y oportuna de las medidas correctivas.

De no haberse Auditado o Inspeccionado en los últimos 5 años, se procederá con un Estudio de Seguridad.

2. Actividades de vigilancia para los Explotadores de Aeronaves.

2.1 Categoría y prioridad del explotador de aeronave.

La clasificación de los explotadores de aeronaves se ha establecido según el tipo de operaciones de estos. Dicha clasificación es la siguiente:

Operador de aeronave A: Explotador con operaciones de pasajeros internacionales.

Operador de aeronave B: Explotador de carga aérea.

Operador de aeronave C: Explotador con operaciones domésticas.

El mecanismo de prioridad de la vigilancia es definida según los resultados de las actividades de vigilancia que ha sido objeto el explotador de aeronave y su capacidad para cumplir con los requisitos nacionales y su respuesta para corregir las deficiencias identificadas durante las labores de vigilancia.

Prioridad 1: Deficiencias mayores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades han sido identificadas en la implementación de medidas correctivas.

Prioridad 2: Deficiencias han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades menores han sido identificadas durante la implementación de las medidas correctivas.

Prioridad 3: Deficiencias menores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y/o en la implementación correcta y oportuna de las medidas correctivas.

3. Actividades de vigilancia para Operadores Aeroportuarios.

3.1 Categoría y prioridad del operador aeroportuario

La clasificación de los operadores aeroportuarios se ha establecido según el tipo de operaciones de estos. Dicha clasificación es la siguiente:

Operador A: Policía Aérea Nacional

Operador B: Empresas de Seguridad privadas

Operador C: Terminales de Carga, Empresas de Asistencia en Tierra a las aeronaves (Handling), Empresas de Aprovisionamiento de a bordo (Catering), Concesionarios.

El mecanismo de prioridad de la vigilancia es definida según los resultados de las actividades de vigilancia que ha sido objeto el operador y su capacidad para cumplir con los requisitos nacionales y su respuesta para corregir las deficiencias identificadas durante las labores de vigilancia.

Prioridad 1: Deficiencias mayores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades han sido identificadas en la implementación de medidas correctivas.

Prioridad 2: Deficiencias han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades menores han sido identificadas durante la implementación de las medidas correctivas.

Prioridad 3: Deficiencias menores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y/o en la implementación correcta y oportuna de las medidas correctivas.

NOTA: Se define Operadores Aeroportuarios como aquellas entidades que brindan los diferentes servicios que requiere la operación de un aeropuerto.

4. Matriz de prioridad y frecuencia de las actividades de vigilancia.

4.1 Actividades de vigilancia para aeropuertos					
Categoría Aeropuerto	Prioridad	Frecuencia			
		<i>Auditoría</i>	<i>Inspección</i>	<i>Prueba</i>	<i>Estudios</i>
A	1	Anual	Semestral	Trimestral	Opcional
	2	Bienal	Anual	Trimestral	Opcional
	3	Trienal	Anual	Semestral	Opcional
B	1	Bienal	Anual	Semestral	Opcional
	2	Trienal	Bienal	Anual	Opcional
	3	Cuatrienal	Bienal	Anual	Opcional

4.2 Actividades de vigilancia para los explotadores de aeronave					
Código del explotador	Prioridad	Frecuencia			
		<i>Auditoría</i>	<i>Inspección</i>	<i>Prueba</i>	<i>Estudio</i>
A	1	Semestral	Trimestral	Mensual	Opcional
	2	Anual	Semestral	Trimestral	Opcional
	3	Bienal	Anual	Semestral	Opcional
B	1	Anual	Semestral	Trimestral	Opcional
	2	Bienal	Anual	Semestral	Opcional
	3	Trienal	Bienal	Anual	Opcional

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

C	1	Anual	Semestral	-	Opcional
	2	Bienal	Anual	-	Opcional
	3	Cuatrienal	Bienal	-	Opcional

4.3 Actividades de vigilancia para los operadores aeroportuarios				
Código del operador	Prioridad	Frecuencia		
		<i>Auditoría</i>	<i>Inspección</i>	<i>Prueba</i>
A	1	-	Trimestral	Mensual
	2	-	Semestral	Trimestral
	3	-	Anual	Semestral
B	1	Anual	Semestral	Trimestral
	2	Bienal	Anual	Semestral
	3	Trienal	Bienal	Anual
C	1	Anual	Semestral	Trimestral
	2	Bienal	Anual	Semestral
	3	Cuatrienal	Bienal	Anual

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice M

Procedimiento para clasificar, proteger y divulgar INFORMACIÓN CONFIDENCIAL RESERVADA

1. OBJETIVO:

Establecer los procedimientos correspondientes para el manejo y distribución de documentos y otras informaciones sensitivas relacionadas con las medidas de seguridad de la aviación civil a los efectos de asegurar la protección de la misma para evitar que personas no autorizadas por la DINACIA conozcan y puedan manipular su contenido, en cumplimiento de lo establecido en la normativa vigente.

A los efectos de (asegurar) resguardar la seguridad, la regularidad y la eficiencia de las operaciones, el presente procedimiento contempla la designación por parte de la Dirección AVSEC, de los diferentes niveles de amenaza establecidos de acuerdo a las evaluaciones de riesgo y de amenazas según corresponda.

2. ALCANCE:

El presente es de aplicación obligatoria para todos los actores que tengan acceso a información sensible para la seguridad de la aviación civil, específicamente para la Policía Aérea Nacional, administradores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, organismos de seguridad de Estado, y para toda persona u organización que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información sensible relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil o alguna otra responsabilidad definida dentro del PNSAC.

3. DOCUMENTOS DE REFERENCIA:

- a) Anexo 17 (Seguridad), al Convenio de Chicago de 1944
- b) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

4. DEFINICIONES:

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

Información reservada confidencial: Se considera a toda información, datos, imágenes, grabaciones de video o sonido, contenida en cualquier documento, original, copia y bajo cualquier soporte físico o electrónico, que emita la Dirección AVSEC, y que tenga la identificación visible de "INFORMACION reservada CONFIDENCIAL".

5. ACRÓNIMOS:

AVSEC	Siglas en inglés de Aviation Security – “Seguridad de la Aviación”
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

6. RESPONSABILIDADES:

6.1 Dirección AVSEC:

Corresponde al Director AVSEC Nacional evaluar los documentos e información que debe ser distribuida a los entes correspondientes de acuerdo a la necesidad y conveniencia del conocimiento de estos sobre el tema tratado en los documentos.

Clasificada la documentación en materia AVSEC, la que (deba) deberá ser distribuida bajo la consideración de “INFORMACION CONFIDENCIAL”, será remitida través de la Secretaria de dicha dirección para la correspondiente entrega a través de los canales establecidos.

6.2 Secretaría AVSEC:

- a) Remitir la documentación a cada una de las partes interesadas según instrucciones del Director AVSEC; y
- b) Recopilar y archivar las notas como acuse de recibido para parte de las entidades notificadas.

6.3 Personal de enlace/Jefes/Coordinadores/Encargados de seguridad de la aviación de las organizaciones:

Corresponde a los responsables asignados en materia AVSEC de las diferentes organizaciones públicas y privadas, que reciban de la Dirección AVSEC información bajo la condición de “INFORMACION CONFIDENCIAL”:

- a) dar protección a dicha información según los parámetros establecidos en este procedimiento;
- b) notificar a la Dirección AVSEC el acuse de recibo de la misma
- c) identificar el posible incumplimiento de ejecutar el procedimiento suministrado y notificar a la Dirección AVEC de lo sucedido; y
- d) distribuir la información entre el personal a su cargo para dar cumplimiento con las exigencias (de la documentación distribuida) impartidas y remitir a la DGAC las copias entregadas internamente
- e) En tal sentido toda entidad aeroportuaria que tome conocimiento o tenga información pertinente sobre un acto que pudiese comprometer la seguridad y o regularidad de la aviación civil deberá informar por el medio más oportuno a la dirección AVSEC a través del director del Aeropuerto, quien es responsable del intercambio de dicha información pertinente con

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, ATSP u otras entidades concernidas a los efectos de evaluar de manera efectiva los riesgos de seguridad de sus operaciones.

7. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO:

7.1 Los documentos que se mencionan a continuación, son susceptibles de contener información sensible de seguridad de la aviación civil:

- a)** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;
- b)** Programas de seguridad de la aviación civil;
- c)** Planes de Contingencia;
- d)** procedimientos, disposiciones y circulares de Seguridad de la Aviación Civil con carácter de "INFORMACION CONFIDENCIAL";
- e)** documentos OACI bajo la consideración de "Distribución Limitada";
- f)** cualquier otro documento previamente declarado por la Dirección AVSEC como "INFORMACION CONFIDENCIAL".

Manejo y distribución de documentos con información sensible.

7.2 La Dirección AVSEC emitirá y distribuirá documentación con información sensible de seguridad de la aviación entre aquellas organizaciones públicas y privadas que la requieran a efectos de cumplir con sus responsabilidades de acuerdo a lo establecido en el PNSAC y la en el RAU 17 AVSEC.

7.3 Los administradores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, organismos de seguridad de Estado, y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensible relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil, deberán cumplir con lo siguiente:

- a)** Recibido el documento, deberá estudiar su contenido y aplicar las medidas solicitadas en el mismo, debiendo dar respuesta a la Dirección AVSEC sobre el método de implementación de las mismas. En caso que no esté en condiciones de aplicar dichas medidas, deberá exponer sus motivos por escrito indicando la forma como cumplirá con las medidas y su tiempo de implementación.
- b)** Se deberá restringir el acceso a la información contenida en las mismas, solo a aquellas personas que por la naturaleza de su trabajo, tenga la necesidad de acceder al contenido total o parcial de estos documentos.
- c)** Está prohibido proporcionar información de naturaleza sensible sin autorización expresa de la Dirección AVSEC.
- d)** Todo documento contentivo de información sensible de seguridad de la aviación con carácter de "INFORMACION CONFIDENCIAL", debe permanecer bajo custodia del responsable de seguridad de la organización o de la persona a la cual se remitió la documentación. Para los fines de la custodia debe utilizarse archivos bajo cerradura que impida su acceso y mantenerse un estricto control de las llaves o claves de combinaciones utilizadas

para el acceso a los documentos.

e) En el caso de sospecha de violación al acceso de la documentación contentiva de información sensible de seguridad de la aviación, deberán notificar la novedad de manera inmediata a la UAVSEC

Notificación de nivel de amenaza.

7.4 La DINACIA, por intermedio de la Dirección AVSEC, después de realizada la correspondiente evaluación de riesgo, en caso de ser recibida la información sobre amenazas o como resultado de la perpetración de un acto de interferencia ilícita, podrá solicitar se eleve el nivel de amenaza sobre el sistema aeronáutico civil nacional o algún área específica de éste (administrador de aeropuerto, explotador de aeronaves, etc.).

7.5 Esta notificación de modificación del nivel de amenaza deberá ser presentada de manera escrita hacia las partes competentes a las que les corresponda aplicar las contramedidas de seguridad para contrarrestar el nivel de amenaza decretado.

7.6 En acuerdo a la prioridad del caso, las declaraciones de modificación del nivel de amenaza podrán realizarse por otros medios más expeditos a fin de implementar de manera inmediata las defensas necesarias para proteger la aviación civil contra cualquier posible acto de interferencia ilícita.

7.7 La DINACIA, por intermedio de la Dirección AVSEC, identificará cuando el nivel de amenaza deba de ser ajustado a un nivel más bajo para retomar las actividades de manera normal, y aplicar las contramedidas que correspondan al nivel declarado.

7.8 Los niveles de operación y alerta para toda la Aviación Civil Nacional responden a un cuidadoso análisis de la situación general imperante en el país y al entorno de la Aviación Civil Internacional.

A los efectos del presente procedimiento se han establecido **4 niveles de alerta**: el nivel 1 establece medidas básicas y normales en seguridad de la aviación para cada aeropuerto, los niveles 2 y 3 donde se hacen frente a Amenazas No Concretas (Nivel 2) y Amenazas Concretas (Nivel 3), exigen un ajuste e incremento de las medidas y procedimientos de seguridad, y el Nivel 4, específicamente hace referencia a un Acto de Interferencia Ilícita declarado; bajo este tipo de Amenaza corresponde por tanto la intervención rápida y directa del E.C.I. en su Comando y Control:

a. **NIVEL DE ALERTA 1** - Situación Normal.

Es aquella en la que no se posee información ni indicio alguno que pueda o haga suponer riesgo contra las instalaciones aeroportuarias u aeronaves, no tomándose ninguna medida adicional.

b. **NIVEL DE ALERTA 2** – Amenaza No Concreta.

Existe una situación general que implica la posibilidad relativamente cierta de un acto de interferencia ilícita o, habiendo una amenaza, se duda de su credibilidad, pero puede envolver algún peligro y requiere un aumento de las medidas de seguridad. Cuando de la evaluación de riesgo surja que una amenaza es No Concreta/Imprecisa o Broma no significará que la misma sea desestimada.

c. **NIVEL DE ALERTA 3** – Amenaza Concreta.

Es aquella que especifica e identifica positivamente alguna acción. Es hecha por un miembro declarado de una organización terrorista o por una persona que merezca crédito, constituyendo una amenaza real y requiere medidas adicionales.

d. **NIVEL DE ALERTA 4** – Interferencia Ilícita.

Interferencia Ilícita es aquella donde se ha confirmado la presencia de un artefacto explosivo en una aeronave o instalación que presta servicios a la aviación civil, persona o grupo de ellas que han asumido por la fuerza el control de las mismas, o sea inminente un ataque armado. Requerirá entonces medidas de intervención clasificadas como secretas, bajo el mando de un E.C.I Nacional, en coordinación con el Sistema Nacional de Emergencias.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice N

PROCEDIMIENTO PARA COMPARTIR INFORMACIÓN DE AMENAZAS CON OTROS ESTADOS

1. OBJETIVO:

Establecer los procedimientos correspondientes para el manejo y distribución de documentos y otras informaciones sensitivas a seguir ante solicitudes de otros Estados relacionados con el intercambio de información en materia de seguridad de la aviación civil, así como la solicitud de aplicación de medias especiales de seguridad sobre explotadores de aeronaves extranjeras que operen en el territorio de la República Oriental del Uruguay.

2. ALCANCE:

El presente es de aplicación obligatoria para todas las personas que tengan acceso a información sensible sobre otros estados en lo concerniente a la seguridad de la aviación civil y para toda persona u organización que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información sensible relacionada con dicha información.

3. DOCUMENTOS DE REFERENCIA:

- a) Anexo 17 (Seguridad), al Convenio de Chicago de 1944
- b) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

4. DEFINICIONES:

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

Información confidencial: Se considera a toda información, datos, imágenes, grabaciones de video o sonido, contenida en cualquier documento, original, copia y bajo cualquier soporte físico o electrónico, que emita la Dirección AVSEC, y que tenga la identificación visible de "INFORMACION CONFIDENCIAL".

5. ACRÓNIMOS:

AVSEC	Siglas en inglés de Aviation Security – "Seguridad de la Aviación"
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

6. RESPONSABILIDADES:

6.1 Dirección AVSEC:

Corresponde al Director AVSEC Nacional recibir y evaluar los documentos e información solicitados a través del DINACIA, el mismo analiza lo solicitado y define si la solicitud del Estado requiere la consulta con organismos externos a la Dirección AVSEC. En tal caso se asegurará de que la misma sea distribuida a los entes correspondientes de acuerdo a la necesidad y conveniencia del conocimiento de estos sobre el tema tratado en los documentos. Clasificada la documentación en materia AVSEC, la que deberá ser distribuida bajo la consideración de "INFORMACION CONFIDENCIAL", será remitida través de la Secretaria de dicha dirección para la correspondiente entrega a través de los canales establecidos a los funcionarios designados para el análisis de la información solicitada. Será el responsable de remitir el resultado de la propuesta al DINACIA

6.2 Secretaría AVSEC:

- a) Remitir la documentación a cada una de los partes interesadas según instrucciones del Director AVSEC; y
- b) Recopilar y archivar las notas como acuse de recibido para parte de las entidades notificadas.
- c) Archiva, la propuesta entregada al DINACIA y hace seguimiento de ser requerido.

6.3 Personal de la Dirección AVSEC:

Corresponde al personal designado el análisis y posterior recomendación da la documentación referida bajo la condición de "INFORMACION CONFIDENCIAL":

- a) dar protección a dicha información según los parámetros establecidos en este procedimiento;
- b) notificar a la Dirección AVSEC el acuse de recibo de la misma
- c) Efectuar el análisis y posterior recomendación de la Solicitud.

7. DESCRIPCION DEL PROCEDIMIENTO:

7.1 El equipo de análisis deberá presentar un informe de la evaluación a la solicitud realizada por otro Estado, la cual contendrá:

- a) Antecedentes sobre la solicitud realizada.
- b) Análisis de las diferentes repercusiones sobra la respuesta a dicha solicitud,
- c) Recomendaciones y otras alternativas sobre la solicitud realizada.

Toda información será distribuida mediante estricto control de seguridad cuando se trate de entregas de copias físicas. En el caso de distribución mediante medios electrónicos, estos se

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

harán mediante directivas específicas del Director AVSEC de acuerdo a lo establecido en el apéndice M.

El personal que tenga acceso a dicha información estará imposibilitado de proporcionar dicha información a personas que no tengan necesidad de conocerla o duplicarla sin la autorización expresa del Director AVSEC

Sera responsabilidad Exclusiva del Director AVSEC establecer en forma escrita quiénes dentro de dicha dirección requieren saber sobre la misma.

Manejo y distribución de documentos con información sensitiva.

7.2 La Dirección AVSEC emitirá y distribuirá documentación con la información referida entre aquellas organizaciones públicas y privadas que la requieran a efectos de cumplir con lo solicitado

7.3 Los administradores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, organismos de seguridad de Estado, y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de dicha información de naturaleza sensitiva relacionada con las solicitudes de referencia, deberán cumplir con lo siguiente:

- a)** Recibido el documento, deberá estudiar su contenido y proceder a evacuar las consultas solicitadas en el mismo, debiendo dar respuesta a la Dirección AVSEC de acuerdo a lo establecido en el Apéndice M. En caso que no esté en condiciones de evacuar dichas consultas, deberá exponer sus motivos por escrito.
- b)** Se deberá restringir el acceso a la información contenida en las mismas, solo a aquellas personas que por la naturaleza de su trabajo, tenga la necesidad de acceder al contenido total o parcial de estos documentos.
- c)** Está prohibido proporcionar información de naturaleza sensitiva sin autorización expresa de la Dirección AVSEC.
- d)** Todo documento contentivo de información sensitiva de seguridad de la aviación con carácter de "INFORMACION CONFIDENCIAL", debe permanecer bajo custodia del responsable de seguridad de la organización o de la persona a la cual se remitió la documentación. Para los fines de la custodia debe utilizarse archivos bajo cerradura que impida su acceso y mantenerse un estricto control de las llaves o claves de combinaciones utilizadas para el acceso a los documentos.
- e)** En el caso de sospecha de violación al acceso de la documentación contentiva de información sensitiva de seguridad de la aviación, deberán notificar la novedad de manera inmediata a la Dirección AVSEC

Notificación de nivel de amenaza.

7.3 La DINACIA, por intermedio de la Dirección AVSEC, después de realizada la

correspondiente evaluación de riesgo, en caso de ser recibida la información sobre amenazas o como resultado de la perpetración de un acto de interferencia ilícita, podrá solicitar se eleve el nivel de amenaza sobre el sistema aeronáutico civil nacional o algún área específica de éste (administrador de aeropuerto, explotador de aeronaves, etc.).

7.5 Esta notificación de modificación del nivel de amenaza deberá ser presentada de manera escrita hacia las partes competentes a las que les corresponda aplicar las contramedidas de seguridad para contrarrestar el nivel de amenaza decretado.

7.6 En acuerdo a la prioridad del caso, las declaraciones de modificación del nivel de amenaza podrán realizarse por otros medios más expeditos a fin de implementar de manera inmediata las defensas necesarias para proteger la aviación civil contra cualquier posible acto de interferencia ilícita.

7.7 La DINACIA, por intermedio de la Dirección AVSEC, identificará cuando el nivel de amenaza deba de ser ajustado a un nivel más bajo para retomar las actividades de manera normal, y aplicar las contramedidas que correspondan al nivel declarado.

7.8 Los niveles de operación y alerta para toda la Aviación Civil Nacional responden a un cuidadoso análisis de la situación general imperante en el país y al entorno de la Aviación Civil Internacional.

A los efectos del presente procedimiento se han establecido 4 niveles de alerta: el nivel 1 establece medidas básicas y normales en seguridad de la aviación para cada aeropuerto, los niveles 2 y 3 donde se hacen frente a Amenazas No Concretas (Nivel 2) y Amenazas Concretas (Nivel 3), exigen un ajuste e incremento de las medidas y procedimientos de seguridad, y el Nivel 4, específicamente hace referencia a un Acto de Interferencia Ilícita declarado; bajo este tipo de Amenaza corresponde por tanto la intervención rápida y directa del E.C.I. en su Comando y Control:

a. NIVEL DE ALERTA 1 - Situación Normal.

Es aquella en la que no se posee información ni indicio alguno que pueda o haga suponer riesgo contra las instalaciones aeroportuarias u aeronaves, no tomándose ninguna medida adicional.

b. NIVEL DE ALERTA 2 – Amenaza No Concreta.

Existe una situación general que implica la posibilidad relativamente cierta de un acto de interferencia ilícita o, habiendo una amenaza, se duda de su credibilidad, pero puede envolver algún peligro y requiere un aumento de las medidas de seguridad.

Cuando de la evaluación de riesgo surja que una amenaza es No Concreta/Imprecisa o Broma no significará que la misma sea desestimada.

c. NIVEL DE ALERTA 3 – Amenaza Concreta.

Es aquella que especifica e identifica positivamente alguna acción. Es hecha por un miembro declarado de una organización terrorista o por una persona que merezca crédito, constituyendo una amenaza real y requiere medidas adicionales.

d. NIVEL DE ALERTA 4 – Interferencia Ilícita.

Interferencia Ilícita es aquella donde se ha confirmado la presencia de un artefacto explosivo en una aeronave o instalación que presta servicios a la aviación civil, persona o grupo de ellas que han asumido por la fuerza el control de las mismas, o sea inminente un ataque armado. Requerirá entonces medidas de intervención clasificadas como secretas, bajo el mando de un E.C.I Nacional, en coordinación con el Sistema Nacional de Emergencias.

PÁGINA

INTENCIONALMENTE

EN BLANCO

Apéndice O

ORIENTACIÓN RELATIVA A PROCEDIMIENTOS ANTE CONTINGENCIAS PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

1.1 GENERALIDADES

1.1.1 Debido a la diversidad de circunstancias en que se suscita cada caso de emergencia, resulta imposible el establecimiento de procedimientos detallados y exactos que se han de seguir. Los procedimientos que a continuación se describen pretenden servir de guía general al personal de los servicios de tránsito aéreo. Las dependencias de tránsito aéreo mantendrán la máxima coordinación, y se deja a juicio del personal la forma mejor en que han de atenderse los casos de emergencia.

Nota 1. Si el piloto de una aeronave que se enfrenta a una situación de emergencia ha recibido anteriormente instrucciones del ATC para seleccionar un código específico en el transpondedor y/o un modo de emergencia ADS-B específico, se mantendrá normalmente tal código y/o a no ser que en circunstancias especiales el piloto haya decidido o recibido instrucciones para actuar de otro modo. Cuando el ATC no haya solicitado que se ponga un código, o modo de emergencia el piloto pondrá el respondedor al código 7700 en Modo A y/o el modo de emergencia ADS-B apropiado.

Nota 2. Algunas aeronaves equipadas con aviónica ADS-B de primera generación tienen únicamente capacidad para la transmisión de alertas de emergencia generales, independientemente del código seleccionado por el piloto.

Nota 3. Algunas aeronaves equipadas con aviónica ADS-B de primera generación no tienen la capacidad de activar la función IDENT en el transpondedor, mientras está seleccionado el modo de emergencia y/o urgencia.

1.1.2 Cuando una aeronave declara que está en una emergencia, la dependencia ATS deberá adoptar las medidas apropiadas y pertinentes de la forma siguiente:

- a)** a no ser que la tripulación de vuelo lo haya indicado claramente o se sepa por otros medios, se deberá adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse de la identificación y el tipo de aeronave, el tipo de emergencia, las intenciones de la tripulación de vuelo, así como la posición y nivel de vuelo de la aeronave;
- b)** decidir acerca de la clase más apropiada de asistencia que pueda ofrecerse;
- c)** conseguir la ayuda de cualquier otra dependencia ATS o de otros servicios que pudieran estar en condiciones de proporcionar asistencia a la aeronave;

- d) proporcionar a la tripulación de vuelo la información solicitada así como cualquier otra información pertinente, tal como los detalles acerca de aeródromos convenientes, altitudes mínimas de seguridad, información meteorológica;
- e) obtener del explotador o de la tripulación de vuelo tal parte de la información siguiente que pueda ser pertinente: número de personas a bordo, cantidad de combustible remanente, presencia posible de materiales peligrosos y la índole de los mismos; y
- f) notificar a las dependencias ATS y autoridades competentes el caso, según lo especificado en las instrucciones locales.

1.1.3 Deberá evitarse, de ser posible, cambiar de frecuencia de radio y de código SSR; normalmente dichos cambios sólo se efectuarán si puede mejorarse el servicio proporcionado a la aeronave. Se limitarán a un mínimo las instrucciones acerca de maniobras que haya de realizar la aeronave cuyo motor haya fallado. Cuando proceda, otras aeronaves que estén volando en las cercanías de la aeronave en condiciones de emergencia deberían ser notificadas acerca de las circunstancias.

Nota.- Se presentarán solicitudes a la tripulación de vuelo respecto a la información que figura en 1.1.2 e) de este reglamento. Solamente si no se dispone de tal información del explotador, o de otras fuentes, y estará limitada a la información que sea esencial.

1.2 PRIORIDAD

Se dará prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita.

1.3 INTERFERENCIA ILÍCITA Y AMENAZAS DE BOMBA EN LA AERONAVE

1.3.1 El personal de los servicios de tránsito aéreo de la DINACIA estará preparado para reconocer cualquier indicación de que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita.

1.3.2 Siempre que se sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita y no se disponga de visualización automática distintiva de los códigos 7500 y 7700, Modo A del SSR, el controlador intentará verificar sus sospechas sintonizando sucesivamente el decodificador SSR en los códigos 7500 y 7700, Modo A.

Nota.- Se supone que una aeronave equipada con un transpondedor SSR lo hará funcionar en el Modo A código 7500 para indicar específicamente que es objeto de interferencia ilícita. La aeronave puede hacer funcionar el transpondedor en el Modo A código 7700 para indicar que está amenazada por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata. Una

aeronave equipada con transmisores de otros sistemas de vigilancia, ADS-B y ADS-C inclusive, podría enviar señales de emergencia y/o urgencia por todos los medios disponibles.

1.3.3 Siempre que se sepa, o se sospeche, que se está cometiendo un acto de interferencia ilícita o se haya recibido un aviso de amenaza de bombas en una aeronave, las dependencias ATS de la DINACIA atenderán prontamente las peticiones o las necesidades previstas de la aeronave, incluyendo las solicitudes de información correspondiente a los servicios e instalaciones de navegación aérea, a los procedimientos y servicios a lo largo de la ruta de vuelo y en cualquier aeródromo de aterrizaje previsto, y tomarán las medidas que sean necesarias para acelerar la realización de todas las fases del vuelo.

1.3.3.1 ASIMISMO, LAS DEPENDENCIAS ATS:

- a) transmitirán, y continuarán transmitiendo, la información pertinente a la realización segura del vuelo, sin esperar respuesta de la aeronave;
- b) vigilarán y trazarán el progreso del vuelo con los medios disponibles y; coordinarán la transferencia del control con las dependencias ATS adyacentes, sin solicitar transmisiones u otras respuestas de la aeronave, a menos que la comunicación con la misma permanezca normal;
- c) informarán a las dependencias ATS apropiadas, incluidas las de las FIR adyacentes, a las que incumbe ese vuelo;

Nota.- Al aplicar esta disposición deberán tenerse en cuenta todos los factores que podrían afectar al progreso del vuelo, incluso la autonomía de combustible de la aeronave y la posibilidad de que se produzcan cambios repentinos de ruta o destino. El fin que se persigue es el suministrar a cada dependencia ATS, con tanta anticipación como lo permitan las circunstancias, información apropiada en lo tocante a la prevista o posible penetración de la aeronave en su área de responsabilidad.

d) notificarán:

- 1) al explotador o a su representante designado;
- 2) al centro coordinador de salvamento correspondiente, de acuerdo con los métodos de alerta adecuados;
- 3) a la autoridad de seguridad designada;

Nota.- Se supone que la autoridad de seguridad designada o el explotador notificarán a su vez a las otras partes interesadas, de acuerdo con los métodos preestablecidos.

e) retransmitirán mensajes adecuados, relativos a las circunstancias relacionadas con la interferencia ilícita, entre la aeronave y las autoridades designadas.

Nota.- Estos mensajes incluyen, entre otros: mensajes iniciales que comunican un incidente; mensajes de actualización sobre un incidente existente; mensajes que contienen decisiones de las personas competentes encargadas de tomarlas; mensajes sobre transferencia de

responsabilidad; mensajes sobre aceptación de responsabilidad; mensajes que indican que la entidad ha dejado de intervenir en un incidente; y mensajes que ponen término a un incidente.

1.3.4 Se aplicarán los siguientes procedimientos adicionales si se recibe una amenaza de que se ha colocado a bordo de una aeronave conocida una bomba o cualquier otro artefacto explosivo.

La dependencia ATS que reciba la información sobre la amenaza:

- a) si está en comunicación directa con la aeronave, notificará sin demora a la tripulación de vuelo la amenaza y las circunstancias en torno a la amenaza; o
- b) si no está en comunicación directa con la aeronave, lo notificará a la tripulación de vuelo por los medios más expeditos, haciendo uso de otras dependencias ATS u otros canales.

1.3.5 La dependencia ATS que esté en comunicación con la aeronave se asegurará acerca de las intenciones de la tripulación de vuelo y notificará tales intenciones a otras dependencias ATS que puedan estar interesadas en el vuelo.

1.3.6 Se tramitará lo relativo a la aeronave de la forma más expedita asegurándose al mismo tiempo, en la medida de lo posible, de la seguridad de otras aeronaves y de que el personal e instalaciones de tierra no corren ningún riesgo.

1.3.7 Las aeronaves en vuelo recibirán una nueva autorización hacia un nuevo destino solicitado, sin demora. Cualquier solicitud de la tripulación de vuelo de ascender o descender para fines de igualar o reducir la diferencia entre la presión del aire fuera y la presión del aire en la cabina será aprobada tan pronto como sea posible.

1.3.8 La dependencia ATS de la DINACIA notificará a las aeronaves en tierra a que se mantengan lo más alejadas posible de otra aeronave e instalaciones y, de ser apropiado, que abandonen la pista. Impartirán instrucciones a la aeronave para que realice el rodaje hasta una zona de estacionamiento designada o aislada de conformidad con las instrucciones locales. En caso de que la tripulación de vuelo tome medidas de alternativa, tales como las de desembarcar a los pasajeros y a la tripulación inmediatamente, se adoptarán medidas para mantener otras aeronaves, vehículos y personal a una distancia segura de la aeronave amenazada.

1.3.9 Las dependencias ATS de la DINACIA no proporcionarán ningún asesoramiento ni propondrán ninguna medida que haya de adoptar la tripulación de vuelo en relación con un artefacto explosivo.

1.3.10 Deberá enviarse al puesto de estacionamiento aislado designado a las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita o que, por cualquier otra razón, sea conveniente apartar de las actividades normales de un aeródromo. En los casos en que no se haya designado tal puesto de estacionamiento aislado, o si no se dispone de él, se enviará a la aeronave a un puesto dentro del área o las áreas elegidas de común acuerdo con las autoridades del aeródromo. La autorización de rodaje especificará la ruta que ha de seguirse hasta el puesto de estacionamiento. Esta ruta se elegirá de modo que se reduzcan al mínimo los riesgos para el público, otras aeronaves y las instalaciones del aeródromo.

1.4 DESCENSO DE EMERGENCIA

1.4.1 GENERALIDADES

Cuando se tenga noticia de que una aeronave está realizando un descenso de emergencia a través de otro tránsito, se tomarán inmediatamente todas las medidas posibles para salvaguardar a todas las aeronaves afectadas. Cuando se crea necesario, las dependencias de control de tránsito aéreo difundirán en seguida un mensaje de emergencia por medio de la radioayuda correspondiente, o si no fuese posible, pedirán a las estaciones de comunicaciones apropiadas que lo transmitan inmediatamente.

1.4.2 MEDIDAS QUE DEBE TOMAR EL PILOTO AL MANDO

Se espera que las aeronaves que reciban tales transmisiones abandonen las áreas especificadas, manteniéndose a la escucha en la frecuencia de radio apropiada, para recibir nuevos permisos de la dependencia de control de tránsito aéreo.

1.4.3 MEDIDAS SUBSIGUIENTES POR PARTE DE LA DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Inmediatamente después de haberse difundido el mensaje de emergencia, el ACC, la dependencia de control de aproximación o la torre de control de aeródromo interesado, transmitirán nuevos permisos a las aeronaves afectadas respecto a los procedimientos adicionales que deban seguir durante el descenso de emergencia y después de él. La dependencia ATS de la DINACIA informará inmediatamente a otras dependencias ATS y sectores de control que pudieran estar afectados.

2. FALLA DE LAS COMUNICACIONES AEROTERRESTRES

Nota 1. Se prevé que una aeronave equipada con transpondedores SSR ponga en funcionamiento el transpondedor en Modo A Código 7600 para indicar que está siendo objeto de fallas en las comunicaciones aire - tierra. Se prevé que una aeronave equipada con transmisores de otros sistemas de vigilancia, ADS-B y ADSC inclusive, indique la pérdida de comunicaciones aeroterrestres por todos los medios disponibles.

Nota 2.- Algunas aeronaves equipadas con aviónica ADS-B de primera generación tienen únicamente capacidad para la transmisión de alertas de emergencia generales, independientemente del código seleccionado por el piloto.

Nota 3. En lo relativo a autorizaciones de salida, en las que no se incluye ningún límite geográfico o de tiempo para un nivel inicial y acerca de los procedimientos que hayan de aplicarse en relación con una aeronave que esté siendo objeto de falla de las comunicaciones aire - tierra en tales circunstancias.

Nota 4. Véanse también en el Capítulo 5, 5.4.2.6.3.2 requisitos aplicables al fallo de comunicaciones durante la aplicación de la mínima de separación longitudinal de 50 NM en RNAV/RNP

2.1 Cuando las dependencias del control de tránsito aéreo no puedan mantener comunicación en ambos sentidos con una aeronave que vuele en un área de control o en una zona de control, tomarán las medidas que siguen.

2.2 En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, se tomarán medidas para cerciorarse de si la aeronave puede recibir las transmisiones de la dependencia del control de tránsito aéreo, pidiéndole que ejecute una maniobra especificada que pueda ser observada por un sistema de vigilancia ATS, o que transmita, de ser posible, una señal especificada con el fin de indicar que acusa recibo.

Nota.- Algunas aeronaves equipadas con aviónica ADS-B de primera generación no tienen la capacidad de activar la función IDENT en el transpondedor mientras está seleccionado el modo de emergencia y/o urgencia.

2.3 Si la aeronave no indica que puede recibir y acusar recibo de las transmisiones, se mantendrá una separación entre la aeronave que tenga la falla de comunicaciones y las demás, suponiendo que la aeronave hará lo siguiente:

- a) si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual:
 - 1) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual;
 - 2) aterrizará en el aeródromo apropiado, más cercano; y
 - 3) notificará su llegada por el medio más rápido a la dependencia apropiada de control del tránsito aéreo; o
- b) en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos o cuando las condiciones sean tales que no parezca probable que el piloto termine el vuelo de acuerdo con lo prescrito en a):
 - 1) a menos que se disponga otra cosa con arreglo a un acuerdo regional de navegación aérea, en un espacio aéreo en el que se aplique separación basada en los procedimientos mantendrá la última velocidad y nivel asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de

notificación obligatoria, y después ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

- 2) en un espacio aéreo en el que se utilice un sistema de vigilancia ATS para el control del tránsito aéreo, mantendrá la última velocidad y nivel asignados, o la altitud mínima de vuelo, si es superior, durante 7 minutos luego de:
 - i) el momento en el que se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo; o
 - ii) el momento en el que el transpondedor se ponga en Código 7600 o el transmisor ADS-B se haga funcionar para indicar la pérdida de comunicaciones aeroterrestres; o
 - iii) el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria; lo que ocurra más tarde, y, a partir de ese momento, ajustarán el nivel y la velocidad conforme al plan de vuelo presentado;
- 3) cuando la aeronave recibe una guía vectorial o el ATC le ha dado instrucciones de desplazarse especificados, procederá en la forma más directa posible para retomar la ruta del plan de vuelo actualizado en el próximo punto significativo, como máximo, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo aplicable;
- 4) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación o punto de referencia que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en (5), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o punto de referencia hasta iniciar el descenso;
- 5) iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación o punto de referencia especificada en (4), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;
- 6) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda de navegación o punto de referencia designada; y
- 7) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en (5), o de la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.
 - a) se determine que la aeronave está siguiendo un procedimiento que difiere del que se indica en 3.3 de este reglamento o
 - b) mediante el uso de ayudas electrónicas o de otra clase, las dependencias de control de tránsito aéreo determinen que, sin peligro para la seguridad, pueden tomar medidas distintas de las previstas en 2.3 de este reglamento; o
 - c) se reciba información segura de que la aeronave ha aterrizado.

2.4 En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, todos los datos pertinentes que describan las medidas tomadas por la dependencia de control de tránsito aéreo o las instrucciones que cualquier caso de emergencia justifique, se transmitirán a ciegas, para conocimiento de las aeronaves interesadas, en las frecuencias disponibles en que se suponga que escucha la aeronave, incluso en las frecuencias radiotelefónicas de las radioayudas para la navegación o de las ayudas para la aproximación. También se dará información sobre:

- a) condiciones meteorológicas favorables para seguir el procedimiento de perforación de nubes en áreas donde pueda evitarse la aglomeración de tránsito; y
- b) condiciones meteorológicas en aeródromos apropiados.

2.5 Se darán todos los datos que se estimen pertinentes a las demás aeronaves que se encuentren cerca de la posición presunta de la aeronave que tenga la falla.

2.6 En cuanto se sepa que una aeronave que opera en su área de responsabilidad sufre una evidente falla de radiocomunicaciones, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo transmitirá información relativa a la falla de comunicaciones a todas las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas a lo largo de la ruta de vuelo. El ACC en cuya área esté situado el aeródromo de destino tomará medidas para obtener información sobre el aeródromo o aeródromos de alternativa y demás información pertinente especificada en el plan de vuelo presentado, si no se dispone de tal información.

2.7 Si las circunstancias indican que un vuelo controlado que sufre falla de comunicaciones desea dirigirse al aeródromo de alternativa o a alguno de los demás aeródromos de alternativa especificados en el plan de vuelo presentado, se informará a las dependencias de control de tránsito aéreo que sirvan al aeródromo o aeródromos de alternativa y a cualquier otra dependencia de control de tránsito aéreo que pudiera resultar afectada por una posible desviación, acerca de las circunstancias de la falla, y se les pedirá que traten de establecer comunicación con la aeronave en el momento en que ésta pueda hallarse dentro del alcance de las comunicaciones. Esto regirá especialmente cuando, por acuerdo con el explotador o con un representante designado, se haya transmitido a ciegas un permiso a la aeronave en cuestión para que se dirija a un aeródromo de alternativa, o cuando las condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje previsto sean tales que se considere probable la desviación hacia un aeródromo de alternativa.

2.9 Cuando una dependencia de control de tránsito aéreo reciba información de que una aeronave, después de una falla de comunicaciones, las ha vuelto a establecer o ha aterrizado, lo notificará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo en cuya área opere la aeronave al ocurrir la falla, así como a las demás dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas a lo largo de la ruta de vuelo, dándoles todos los datos necesarios para que sigan ejerciendo el control si la aeronave continúa en vuelo.

2.10 Si la aeronave no ha comunicado dentro de los treinta minutos siguientes a:

- a) la hora prevista de llegada suministrada por el piloto,
- b) la hora prevista de llegada calculada por el ACC, o
- c) la última hora prevista de aproximación de que haya acusado recibo. La más tardía, se transmitirá la información necesaria relativa a la aeronave a los explotadores o a sus representantes designados, y a los pilotos al mando a quienes pueda interesar, y se reanudará el control normal si así lo desean. Es de responsabilidad del explotador de la aeronave o de sus representantes designados y de los pilotos al mando, determinar si se reanudarán las operaciones normales o si se tomarán otras medidas.

3 ASISTENCIA A VUELOS VFR

3.1 VUELOS VFR EXTRAVIADOS Y VUELOS VFR QUE ENCUENTRAN CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

3.1.1 Se considerará que un vuelo VFR que notifique que no está seguro de su posición o que se ha perdido o que se encuentra en condiciones meteorológicas adversas está en estado de emergencia y se tramitará como tal. En tales circunstancias, el controlador se comunicará con la aeronave de forma clara, concisa y tranquila y, en esta etapa, se tendrá cuidado de no preguntar al piloto acerca de faltas o negligencias que pudiera haber cometido en la preparación o realización de su vuelo. Dependiendo de las circunstancias, deberá pedirse al piloto que proporcione toda la siguiente información que se considere pertinente para que pueda proporcionársele mejor asistencia:

- a) condiciones de vuelo de la aeronave;
- b) posición (de ser conocida) y nivel;
- c) velocidad aerodinámica y rumbo desde la última posición conocida, de ser pertinente;
- d) experiencia del piloto;
- e) equipo de navegación a bordo y si se reciben señales de ayudas para la navegación;
- f) modo SSR y códigos seleccionados de ser pertinente;
- g) capacidad ADS-B;
- h) aeródromos de salida y de destino;
- i) número de personas a bordo;
- j) autonomía de combustible.

Nota.- Una aeronave extraviada es una que se ha desviado de modo significativo de su derrota prevista o que informa que se ha perdido.

3.1.2 Si las comunicaciones con la aeronave son débiles o con distorsión, deberá sugerirse que la aeronave ascienda a un nivel superior, a condición de que lo permitan las condiciones meteorológicas y otras circunstancias.

3.1.3 Puede proporcionarse asistencia para la navegación que ayude al piloto a determinar la posición de la aeronave por medio de un sistema de vigilancia ATS, goniómetro, ayudas para la navegación o si ha sido vista por otra aeronave. Debe utilizarse precaución al proporcionar asistencia para la navegación asegurándose de que la aeronave no se mete en las nubes.

Nota.- Debe reconocerse que existe la posibilidad que un vuelo VFR se extravíe como resultado de encontrarse con condiciones meteorológicas adversas.

3.1.4 Deben proporcionarse al piloto informes e información acerca de aeródromos convenientes en las cercanías en los que existan condiciones meteorológicas de vuelo visual.

3.1.5 Deberá informarse al piloto que notifique que tiene dificultades en mantener o es incapaz de mantenerse en condiciones VMC, acerca de la altitud mínima de vuelo del área en la que la aeronave se encuentra o se cree que se encuentre. Si la aeronave está por debajo de tal nivel, y se ha establecido la posición de la aeronave con un grado suficiente de probabilidad, puede proponerse una derrota o rumbo o un ascenso para que la aeronave alcance un nivel de seguridad.

3.1.6 La asistencia a un vuelo VFR solamente deberá proporcionarse usando un sistema de vigilancia ATS a solicitud o cuando el piloto está de acuerdo. Debe convenirse con el piloto el tipo de servicio que ha de proporcionarse.

3.1.7 Cuando se proporciona dicha asistencia en condiciones meteorológicas adversas, el objetivo primario deberá ser de conducir a la aeronave, tan pronto como sea posible, a condiciones VMC. Debe ejercerse precaución para impedir que la aeronave entre en las nubes.

3.1.8 Si las circunstancias son tales que el piloto no puede evitar las condiciones IMC, pueden seguirse las siguientes directrices:

- a) otra clase de tránsito en la frecuencia ATC que no sea capaz de proporcionar ninguna asistencia puede recibir instrucciones para cambiar a otra frecuencia a fin de asegurar comunicaciones ininterrumpidas con la aeronave; por otro lado la aeronave a la que se presta asistencia puede recibir instrucciones de cambiar a otra frecuencia;
- b) asegurar, de ser posible, que cualquiera de los virajes de la aeronave se realizan en una parte despejada de nubes;
- c) deben evitarse instrucciones que impliquen maniobras bruscas; y
- d) deberá seguirse las instrucciones o sugerencias de reducir la velocidad de la aeronave o de desplegar el tren de aterrizaje, de ser posible en partes despejadas de nubes.

4. OTRAS CONTINGENCIAS DURANTE EL VUELO

4.1 AERONAVES EXTRAVIADAS O NO IDENTIFICADAS

Nota 1.- Las expresiones “aeronave extraviada” y “aeronave no identificada”, tienen en este contexto los significados siguientes: Aeronave extraviada: Toda aeronave que se haya desviado considerablemente de la derrota prevista, o que haya notificado que desconoce su posición. Aeronave no identificada. Toda aeronave que haya sido observada, o con respecto a la cual se haya notificado que vuela en una zona determinada pero cuya identidad no haya sido establecida.

Nota 2.- Una aeronave puede ser considerada como “aeronave extraviada” por una dependencia y simultáneamente como “aeronave no identificada” por otra dependencia.

Nota 3.- En el caso de una aeronave extraviada o no identificada puede haber sospecha de que es objeto de interferencia ilícita.

4.1.1 Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que hay una aeronave extraviada, tomará de conformidad todas las medidas necesarias para auxiliar a la aeronave y proteger su vuelo.

Nota 4.- Es particularmente importante que proporcione ayuda para la navegación cualquier dependencia de los servicios de tránsito aéreo que tenga conocimiento de que una aeronave se ha extraviado, o está a punto de extraviarse, en una zona en la que corre el riesgo de ser interceptada o pelagra su seguridad.

4.1.1.1 Sí no se conoce la posición de la aeronave, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo:

- a) tratará de establecer, a no ser que ya se haya establecido, comunicación en ambos sentidos con la aeronave;
- b) utilizará todos los medios disponibles para determinar su posición;
- c) informará a las otras dependencias ATS de las zonas en las cuales la aeronave pudiera haberse extraviado, o pudiera extraviarse, teniendo en cuenta todos los factores que en dichas circunstancias pudieran haber influido en la navegación de la aeronave;
- d) informará, de conformidad con los procedimientos convenidos localmente, a las dependencias militares apropiadas y les proporcionará el plan de vuelo pertinente y otros datos relativos a la aeronave extraviada;
- e) solicitará a las dependencias citadas en c) y d) y a otras aeronaves en vuelo toda la ayuda que puedan prestar con el fin de establecer comunicación con la aeronave y determinar su posición.

Nota.- Los requisitos mencionados en d) y e) tienen también aplicación a las dependencias ATS que hayan sido informadas de conformidad con el inciso c).

4.1.1.2 Cuando se haya establecido la posición de la aeronave, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo:

- a) notificará a la aeronave su posición y las medidas correctivas que haya de tomar; y
- b) suministrará a otras dependencias ATS y a las dependencias militares apropiadas, cuando sea necesario, la información pertinente relativa a la aeronave extraviada y el asesoramiento que se le haya proporcionado.

4.1.2 Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de la presencia de una aeronave no identificada en su zona, hará todo lo posible para establecer la identidad de la aeronave, siempre que ello sea necesario para suministrar servicios de tránsito aéreo o lo requieran las autoridades militares apropiadas de conformidad con los procedimientos convenidos localmente. Con este objetivo, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:

- a) tratará de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;
- b) preguntará a las demás dependencias de los servicios de tránsito aéreo de la FIR acerca de dicho vuelo y pedirá su colaboración para establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;
- c) preguntará a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de las FIR acerca de dicho vuelo, y pedirá su colaboración para establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;
- d) tratará de obtener información de otras aeronaves que se encuentren en la misma zona.

4.1.2.1 Tan pronto como se haya establecido la identidad de la aeronave, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo lo notificará, si fuera necesario, a la dependencia militar apropiada.

4.1.3 Si la dependencia ATS de la DINACIA considera que una aeronave extraviada o no identificada puede ser objeto de interferencia ilícita, informará inmediatamente a la autoridad ATS de la DINAC de conformidad con los procedimientos acordados localmente.

4.2 INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

4.2.1 Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada en su zona de responsabilidad adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:

- a) tratará de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en cualquier frecuencia disponible, inclusive la frecuencia de emergencia 121,5 MHz, a no ser que ya se haya establecido comunicación;
- b) notificará al piloto que su aeronave está siendo interceptada;
- c) establecerá contacto con la dependencia de control de interceptación que mantiene comunicaciones en ambos sentidos con la aeronave interceptada y proporcionará la información de que disponga con respecto a la aeronave; d. retransmitirá, cuando sea necesario, los mensajes entre la aeronave interceptora o la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptada; e. adoptará, en estrecha coordinación con la dependencia de control de interceptación, todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave interceptada; y f. informará a las dependencias ATS de las FIR adyacentes si considera que la aeronave extraviada proviene de dichas FIR.

4.2.2 Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada fuera de su zona de responsabilidad adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:

- a) informará a la dependencia ATS que está al servicio de la parte del espacio aéreo en la cual tiene lugar la interceptación proporcionando los datos de que disponga para ayudarla a identificar la aeronave y pedirá que intervenga de conformidad con 4.2.1 de este reglamento;
- b) retransmitirá los mensajes entre la aeronave interceptada y la dependencia ATS correspondiente, la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora.

4. CONTINGENCIAS ATC

Las diversas circunstancias en torno a cada situación de contingencia impiden establecer procedimientos detallados que hayan de seguirse con exactitud. El objetivo de los procedimientos esbozados a continuación es servir de orientación general para el personal de los servicios de tránsito aéreo.

4.1 CONTINGENCIAS EN CUANTO A COMUNICACIONES DE RADIO

4.1.1 GENERALIDADES Las contingencias ATC relacionadas con las comunicaciones, es decir, circunstancias que impiden que el controlador se comunique con aeronaves bajo su control, pueden provenir ya sea de una falla del equipo de radio de tierra, ya sea de una falla del equipo de a bordo, ya sea porque la frecuencia de control está siendo inadvertidamente bloqueada por un transmisor de aeronave. La duración de tales sucesos puede ser por períodos prolongados y las medidas adecuadas para asegurarse que no se influye en la seguridad de la aeronave deberá por lo tanto adoptarse inmediatamente.

4.1.2 FALLA DEL EQUIPO DE RADIO EN TIERRA

4.1.2.1 En el caso de falla total del equipo de radio en tierra utilizado para el ATC, el controlador:

- a) cuando se requiera que la aeronave se mantenga a la escucha en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz intentará establecer comunicaciones de radio a esa frecuencia;
- b) informará sin demora todos los puestos de control o dependencias ATC adyacentes, según corresponda, acerca de la falla;
- c) mantendrá, a tales posiciones o dependencias, al tanto de la situación del tránsito vigente;
- d) pedirá su asistencia, de ser posible, respecto a aeronaves que puedan establecer comunicaciones con dichas posiciones o dependencias, para establecer separación y mantener el control de tales aeronaves; y
- e) dará instrucciones a las posiciones de control o dependencias ATC adyacentes para que mantengan en espera o modifiquen la ruta de todos los vuelos controlados que estén fuera del área de responsabilidad de la posición o dependencia ATC que haya experimentado la falla hasta el momento en que pueda reanudarse el suministro de servicios normales.

5.1.2.2 Para que disminuya el impacto de una falla completa del equipo de radio en tierra en la seguridad del tránsito aéreo, la autoridad ATS de la DINACIA tiene establecido un PLAN DE CONTINGENCIA ATS que ayudará a garantizar el movimiento seguro y ordenado del tránsito aéreo internacional, dentro de la Región de Información de Vuelo (FIR). De modo que, en esas circunstancias continúen disponibles las principales rutas aéreas que forman parte de la red regional. Cuando no se pueda mantener el servicio con el grado de seguridad se aplicará el plan de contingencia establecido a tales fines, que significará la imposibilidad de operaciones de la Aviación Civil Internacional en el espacio aéreo correspondiente al Centro de Control de Área

5.1.3 FRECUENCIA BLOQUEADA En el caso de que la frecuencia de control esté inadvertidamente bloqueada por un transmisor de aeronave, deberán seguirse los siguientes pasos adicionales:

- a) intentar identificar a la aeronave en cuestión;
- b) si se identifica a la aeronave que bloquea la frecuencia, deberá procurarse establecer comunicación con tal aeronave, p. ej., en la frecuencia de emergencia 121,5 MHz, por SELCAL, por la frecuencia de la empresa de la compañía del explotador de la aeronave de ser aplicable, por cualquier frecuencia VHF designada para uso aire a aire por las tripulaciones de vuelo, o por cualesquiera otros medios de comunicaciones o, si la aeronave está en tierra, mediante contacto directo;

- c) si se establece la comunicación con la aeronave en cuestión, se darán instrucciones a la tripulación de vuelo para que tome inmediatamente medidas conducentes a interrumpir las transmisiones inadvertidas por la frecuencia de control afectada.

5.1.4 USO NO AUTORIZADO DE LA FRECUENCIA ATC

5.1.4.1 Ocasionalmente pueden ocurrir transmisiones falsas y engañosas por frecuencias ATC que pudieran perjudicar la seguridad de las aeronaves. En tales instancias, la dependencia ATC de la DINACIA:

- a) corregirá cualesquier instrucción falsa o engañosa o autorizaciones que hubieran sido transmitidas;
- b) notificara a todas las aeronaves por las frecuencias afectadas que se han transmitido instrucciones o autorizaciones falsas y engañosas;
- c) dará instrucciones a todas las aeronaves por las frecuencias afectadas para que verifiquen las instrucciones y autorizaciones antes de cualquiera de las medidas;
- d) dará instrucciones a las aeronaves para que cambien a otra frecuencia; y
- e) notificara a todas las aeronaves afectadas cuando ya no se transmiten instrucciones o autorizaciones falsas y engañosas.

4.1.4.2 Las tripulaciones de vuelo reclamarán o verificarán con la dependencia ATC en cuestión acerca de instrucciones o autorizaciones que les hayan expedida pero que sospechan ser falsas o engañosas.

4.1.4.3 Cuando se detecta una transmisión de instrucciones y autorizaciones falsas o engañosas, la autoridad competente de la DINAC tomará todas las medidas necesarias para localizar al transmisor y dar por terminada la transmisión.

5 OTROS PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA ATC

5.1 SEPARACIÓN DE EMERGENCIA

5.1.1 Si en una situación de emergencia no es posible asegurarse de que pueda mantenerse la separación horizontal aplicable, puede utilizarse una separación de emergencia que sea la mitad de la mínima aplicable de separación vertical, es decir 150 m (500 ft) entre aeronaves en espacio aéreo en el que se aplica una separación mínima vertical de 300 m (1 000 ft) y de 300 m (1 000 ft) entre aeronaves en el espacio aéreo en el que se aplica una mínima de separación vertical de 600 m (2 000ft). 15.6.1.2 Al aplicar separación de emergencia las tripulaciones de vuelo en cuestión serán informadas de que está siendo aplicada la separación de emergencia y acerca de la mínima real aplicada. Además, todas las tripulaciones de vuelo en cuestión recibirán la información esencial de tránsito.

5.2 PROCEDIMIENTOS DE ALERTA A CORTO PLAZO EN CASO DE CONFLICTO (STCA)

Nota 1.- La generación de alertas a corto plazo en caso de conflicto es una función basada en los datos de vigilancia, integrada en un sistema ATC. El objetivo de la función STCA es ayudar al controlador a evitar colisiones entre aeronaves generando oportunamente una alerta acerca de una posible infracción de las mínimas de separación.

Nota 2.- Se supervisan en cuanto a proximidad en la función STCA las posiciones actuales y pronosticadas en tres dimensiones de aeronaves con capacidad de notificación de altitud de presión. Si la distancia entre las posiciones en tres dimensiones de dos aeronaves se pronostica que disminuye a menos de las mínimas definidas de separación aplicables en un plazo especificado de tiempo, se generará una alerta sonora o visual al controlador radar en cuya área de jurisdicción esté realizando operaciones la aeronave.

5.2.1 En las instrucciones locales relativas al uso de la función STCA se especificará, entre otras cosas:

- a) los tipos de vuelo admisibles para la generación de Alerta;
- b) los sectores o áreas del espacio aéreo dentro de los cuales se implanta la función STCA;
- c) el método de presentar en pantalla al controlador la STCA;
- d) los parámetros de generación de alertas así como el tiempo de avisos de alerta;
- e) los volúmenes de espacio aéreo en que las SCTA pueden selectivamente impedirse y las condiciones en que esto se permitirá;
- f) las condiciones bajo las cuales pueden impedirse alertas específicas para vuelos específicos; y
- g) procedimientos aplicables al volumen de espacio aéreo a los vuelos para los que se ha impedido el uso de STCA o las alertas específicas.

5.2.2 En caso de que se genere una STCA respecto a vuelos controlados, el controlador tomará sin demora medidas para asegurarse de que no se infringen las mínimas de separación aplicables.

5.2.3 Después de la generación de una STCA, solamente deberá exigirse que los controladores completen un informe de incidente de tránsito aéreo si ha habido una infracción de las mínimas de separación.

5.2.4 La autoridad ATS de la DINACIA deberá:

- a) conservar los registros electrónicos de todas las STCA generadas.
- b) analizar los datos y las circunstancias correspondientes a cada STCA para determinar si una alerta estaba o no justificada. Deberá hacerse caso omiso de las alertas no justificadas, p. ej., cuando se aplicó la separación por medios visuales.

RAU 17 AVSEC Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

- c) efectuar un análisis estadístico de alertas justificadas para determinar posibles deficiencias en el diseño del espacio aéreo y en los procedimientos ATC así como para supervisar los niveles generales de seguridad operacional.